

# LE PRIX DU BILLET UNIQUE

## POUR UNE UNIFICATION TARIFAIRE DES TRANSPORTS EN COMMUN EN WALLONIE

JEAN MANSUY, CHARGÉ DE MISSION MOBILITÉ — J.MANSUY@CANOPEA.BE

### MESSAGES CLÉS

- Les billets uniques (à tarifs uniques) augmentent l'attractivité des transports en commun.
- Les initiatives belges existantes rencontrent peu de succès.
- Les pays germanophones présentent (1) une offre intégrée hiérarchisée, (2) une organisation collaborative et (3) une offre simple et unique ayant permis une généralisation des billets uniques.
- Pour stimuler la création de billets uniques, il est nécessaire de (1) repenser l'offre de transport, (2) repenser la gouvernance, et (3) simplifier l'offre commerciale

### INTRODUCTION

Le transport représente près d'1/4 des émissions wallonnes de gaz à effet de serre<sup>1</sup>. Afin de réduire ces émissions, le gouvernement wallon s'est fixé comme objectif d'augmenter le nombre de kilomètres parcourus en bus de 150% (de 4% à 10% de parts modales) et en train de 67% (de 9% à 15%) entre 2017 et 2030. Pour sa part, le gouvernement fédéral ambitionne un quasi-doublement (de 8% à 15%) du nombre de kilomètres parcourus en train d'ici 2040. Toutefois, la réalisation de ces objectifs est plus qu'improbable sans changer de modèle, la fréquentation des transports en commun peinant à retrouver son niveau de 2019<sup>2</sup>.

Le faible intérêt pour les transports en commun s'explique notamment par la difficulté d'utiliser plusieurs opérateurs sur un même trajet, difficulté liée à une grande fragmentation tant de l'offre de transport (plans de transport, correspondances) que de l'offre commerciale (billets et tarifs).

Unifier l'offre commerciale en proposant des titres de transport acceptés par l'ensemble des opérateurs à

un tarif unique constitue un levier majeur pour améliorer l'expérience client des transports en commun. Sur base d'une analyse d'autres systèmes européens, ce policy brief propose une série de mesures pour la mise en place de tels « billets uniques ».

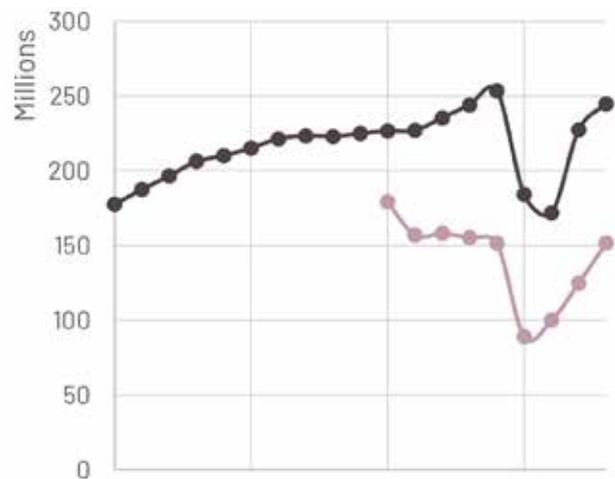


FIGURE 1: Nombre annuel de voyageurs déclaré par les opérateurs de transport.

\* Le TEC a révisé sa méthode de calcul en 2015

**BILLET UNIQUE** : titre de transport accepté par un ensemble d'opérateurs (intégration billettique) à un prix unique (intégration tarifaire).

### LES TRANSPORTS EN COMMUN, VICTIMES DE LA FRAGMENTATION INSTITUTIONNELLE BELGE

En Belgique, les transports en commun sont divisés entre niveaux institutionnels : la compétence **ferroviaire** est **fédérale**, tandis que la compétence sur le transport par **méto, tram et bus** est **régionale**.

Chaque niveau institutionnel propose une offre de service public. Les tarifs de cette offre sont précisés dans

1 État de l'environnement wallon. (15 février 2022). Émissions de gaz à effet de serre <http://etat.environnement.wallonie.be/contents/indicator sheets/AIR%201.html#>

2 <https://www.belgiantrain.be/fr/about-sncb/entreprise/publications/annual-reports/archives> ; <https://rapportannuel.letec.be/liste/>

un acte législatif (loi, décret ou arrêté) ou un contrat de service public passé avec un opérateur. En dehors du service public, les opérateurs peuvent proposer d'autres titres de transport.

Cette organisation implique des formules tarifaires très différentes : la SNCB utilise une tarification kilométrique, complétée par des titres forfaitaires, le TEC une tarification zonale, et la STIB et De Lijn une tarification forfaitaire (équivalent à un système zonal limité à une seule zone). Ces modes de calculs différents complexifient la définition d'un système tarifaire commun et d'une procédure de distribution des recettes issues de la vente des titres de transport.

De plus, les politiques en matière de tarifs réduits diffèrent tant en ce qui concerne le niveau de réduction que les groupes cibles (définition différente des « jeunes » par exemple). Ces divergences rendent l'intégration tarifaire complexe et peu avantageuse pour certains segments.

## LES RISQUES D'UN MANQUE D'INTÉGRATION

Le 1<sup>er</sup> août 2023, le TEC a redéployé son offre dans la zone de Gembloux Basse-Sambre. Afin d'optimiser le système de transport, des rabattements vers les gares ont été mis en place, entraînant la fermeture de lignes de bus directes vers Namur. De nombreux parents se sont vus obligés de payer un abonnement scolaire Gembloux-Namur (187€/an) et un abonnement TEC Next (132€/an), au lieu d'un abonnement TEC Horizon (172€/an), soit un quasi-doublement du prix.

Du fait de ces difficultés, les 4 opérateurs de transport belges se concentrent avant tout sur l'intégration billettique, via leur filiale commune BMC (Belgian Mobility Company), et la création de plateformes de vente « one-stop shop ». Cette approche n'incite toutefois que trop peu à l'intermodalité, l'achat de plusieurs billets pouvant se révéler onéreux, en particulier pour les trajets courts (intra bassin de mobilité).

## BILLETS UNIQUES EN BELGIQUE : QUELQUES INITIATIVES ISOLÉES

Trois initiatives de billets uniques (intégrés) ont été mises en place en Belgique : le Brupass (et Brupass XL), les City Pass et le Youth Holiday Multimodal.

### LE BRUPASS (XL)

Le Brupass<sup>3</sup> est un ensemble de titres de transport permettant de se déplacer avec n'importe quel opérateur dans et autour de Bruxelles. Il est organisé autour de deux zones tarifaires concentriques : la zone BruPass, qui regroupe l'ensemble de la Région de Bruxelles-Capitale, et la zone Brupass XL qui s'étend dans un périmètre de ±11,5km autour de la Grand-Place. Mis en place en février 2021, il est le fruit de plus de 20 ans de négociations entre les différents opérateurs de transports, la Région bruxelloise et le Fédéral.

Les formules unitaires, journalières, et les abonnements Brupass sont en concurrence avec des offres mono-opérateur (STIB, De Lijn, SNCB). Malgré cela, on remarque une certaine adoption du Brupass<sup>4</sup>.

### LES CITY PASS

Les City Pass<sup>5</sup> ont été mis en place en 2018 dans le cadre du développement de réseaux express régionaux (trains S) à Anvers, Gand, Liège et Charleroi<sup>6</sup>. Ils permettent de voyager avec n'importe quel opérateur de transport public dans une zone géographique définie, et se déclinent (en Wallonie) en trois titres de transport à tarif forfaitaire : un pass journalier (City Pass 24h), un abonnement d'un mois et un abonnement de 12 mois.

Ces titres répondent aux besoins des touristes (pass journaliers) et de certains voyageurs réguliers (abonnements), mais peu à ceux des voyageurs occasionnels (absence de titres unitaires ou multi-voyages, pourtant considérés comme une opportunité majeure dans les études de faisabilité des réseaux S wallons<sup>7</sup>).

3 <https://www.belgiantrain.be/fr/tickets-and-railcards/train-and-other-transport/train-bus-tram-metro/brussels>

4 Parlement Bruxellois. (25 avril 2023). Compte rendu intégral des interpellations et des questions, Commission de la mobilité, chargée des transports publics, des travaux publics et de la sécurité routière.

5 <https://www.belgiantrain.be/fr/tickets-and-railcards/train-and-other-transport/train-bus-tram-metro/citypass>

6 Walckiers, J. (4 juin 2015). ANGELIC, un projet prometteur de la SNCB. <https://www.canopea.be/angelic-un-projet-prometteur-de-la-sncb/>

7 Aménagement SC. (2013). *Évaluation du potentiel du réseau ferroviaire et scénarios de redéploiement*.

8 Parlement Bruxellois. (25 avril 2023). Compte rendu intégral des interpellations et des questions, Commission de la mobilité, chargée des transports publics, des travaux publics et de la sécurité routière. <http://weblex.irisnet.be/data/crb/biq/2022-23/00123/images.pdf>  
Parlement de Wallonie. (11 mai 2023). Réponse de Philippe Henry à une question écrite du 17/04/23 posée par Julien Matagne. <https://www.parlement-wallonie.be/pwpages?p=interp-questions-voir&type=28&idoc=120480>

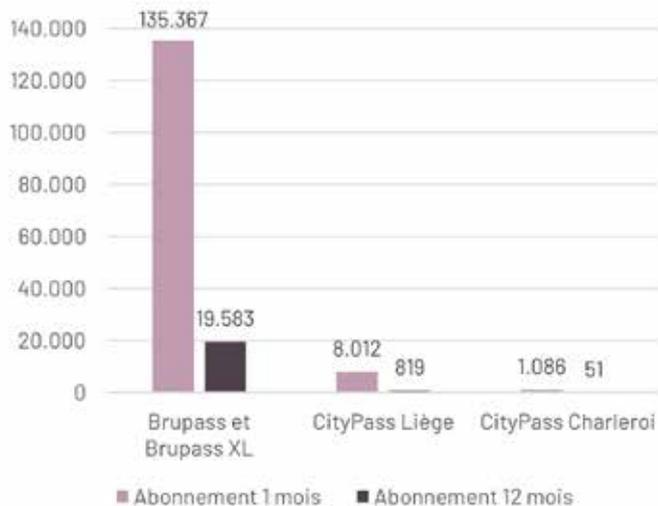


FIGURE 2 : Ventes d'abonnements intégrés en 2022<sup>9</sup>

L'ensemble de l'offre City Pass est en concurrence avec des titres mono-opérateurs. De plus, elle n'est compétitive que pour un nombre réduit de voyageurs<sup>9</sup> à cause d'une différence de prix très forte entre le City Pass et l'offre TEC, renforcée pour les bénéficiaires de tarifs réduits TEC. Ce manque d'attractivité des prix, combiné à un manque de visibilité et une offre SNCB encore trop limitée, se traduit par des chiffres de vente très faibles, particulièrement à Charleroi, où l'offre est plus chère qu'à Liège.

## LE YOUTH HOLIDAY COMBI

Le Youth Holiday Combi<sup>10</sup> est un abonnement mensuel permettant de voyager sur les réseaux de tous les opérateurs de transport nationaux. Il a été introduit pour répondre à de nombreuses demandes en faveur de la création d'un équivalent aux tickets « climat » proposés dans d'autres pays européens.

Cet abonnement, en phase de test durant l'été 2024, propose des prestations peu attractives par rapport aux offres équivalentes : son prix est plus élevé (59€ par mois contre 49€ en France et en Allemagne) pour un territoire plus restreint, et son accès est limité aux 18-24 ans (alors qu'il est accessible à tou-te-s en Allemagne et en Autriche).

## LES PAYS GERMANOPHONES, UN EXEMPLE À SUIVRE

Des systèmes de transport intégrés, avec billets uniques, existent dans de nombreuses villes et régions du monde. Parmi celles-ci, les systèmes les plus avancés sont ceux proposés en Suisse, en Allemagne et en Autriche, où l'intégration tarifaire est généralisée à l'échelle du pays. Si ces systèmes diffèrent sur plusieurs aspects, ils présentent néanmoins de nombreuses similarités.

### 1 - UNE OFFRE INTÉGRÉE HIÉRARCHISÉE

L'Allemagne, l'Autriche et la Suisse sont des états (con)fédéraux. Ils possèdent donc une structure institutionnelle plus ou moins décentralisée.

Une spécificité de ces trois systèmes est qu'ils **proposent des billets uniques tant à l'échelle fédérale que locale**. Par exemple, la Suisse propose à la fois :

- une offre commerciale valable sur l'ensemble du *service direct national* (SDN), regroupant ±250 opérateurs. Ce SDN a été créé pour répondre à une obligation légale de collaboration entre entreprises de transport.
- une offre commerciale intégrée au niveau local, coordonnée par une « communauté tarifaire », organe de collaboration entre opérateurs.

### 2 - UNE ORGANISATION COLLABORATIVE

Les systèmes mentionnés intègrent **des organes de collaboration à l'échelle locale, regroupant (dans des proportions diverses) des acteurs privés (opérateurs) et publics (communes)**<sup>11</sup>. Ces structures peuvent définir l'offre commerciale, l'offre de transport, ou les deux. En cas d'offre commerciale intégrée, elles coordonnent la redistribution des recettes.

Elles possèdent une grande **autonomie tarifaire**, leur permettant de définir une tarification adaptée au territoire et une procédure de redistribution des recettes acceptée par les opérateurs.

### 3 - UNE OFFRE SIMPLE ET UNIQUE

La quasi-totalité des systèmes utilise des zones tarifaires. Le nombre de zones et leur superficie peuvent varier fortement.

<sup>9</sup> Pour une analyse poussée, voir Mansuy, J. (25 juin 2024). *Le prix du billet unique - pour une unification tarifaire des transports en commun en Wallonie*. <https://www.canopea.be/prix-du-billet-unique/>

<sup>10</sup> <https://www.belgiantrain.be/fr/tickets-and-railcards/go-unlimited>

<sup>11</sup> Cette typologie est tirée de GTZ. (2010). *Transport Alliances: Promoting Cooperation and Integration to offer a more attractive and efficient Public Transport* ([https://transformative-mobility.org/wp-content/uploads/2024/01/GIZ\\_SUTP\\_TD4\\_Transport-Alliances\\_EN.pdf](https://transformative-mobility.org/wp-content/uploads/2024/01/GIZ_SUTP_TD4_Transport-Alliances_EN.pdf))

Les billets uniques sont vendus par les différents opérateurs ou par des tiers. Ils ne sont généralement **pas en concurrence avec des billets mono-opérateurs**.

« Myriam [...] habite à Cortaillod. Elle désire se rendre à l'Université de Neuchâtel [...]. [Elle] prend son billet en sélectionnant son point de départ et de destination. Elle peut à présent voyager en toute liberté dans les zones 10 et 11 durant 60 minutes. Myriam commence donc à prendre le bus [CarPostal] de Cortaillod à Areuse, où elle monte dans le [Tramway TransN]. Arrivée à la Place Pury, Myriam emprunte un bus [TransN] pour rejoindre l'Université. Myriam aura traversé 2 zones, effectué 2 changements, utilisé 3 modes de transport, et ce avec un titre de transport unique. »<sup>12</sup>

## VERS UNE GÉNÉRALISATION DES BILLETS UNIQUES EN WALLONIE

Le développement de billets uniques nécessite d'agir sur trois aspects :

### 1 - REPENSER L'OFFRE DE TRANSPORT

Dans le contexte de l'ouverture à la concurrence du marché des services nationaux de transports de voyageurs par chemin de fer (règlement (UE) 2016/2338), il convient de s'assurer que :

- la mise en concurrence se fasse par appel d'offres sur des lots de lignes correspondant au périmètre d'un (ou plusieurs) bassin(s) de mobilité.
- l'offre ferroviaire soit divisée entre offre nationale (trains IC) et offre locale (trains S et L), cette dernière étant limitée à un certain nombre de bassins de mobilité. Un système de nœuds de correspondance doit être mis en place pour compenser les ruptures de charges aux points d'arrêt limitrophes.
- les Régions (et les pouvoirs locaux) soient associées à la définition du cahier des charges des contrats de service public ferroviaires locaux (comme cela est le cas dans le système de commande Suisse<sup>13</sup>).
- la grille tarifaire intégrée soit spécifiée dans l'appel d'offres et dans le contrat de service public.

### 2 - REPENSER LA GOUVERNANCE

Afin de fluidifier la collaboration, une réflexion sur la gouvernance de la mobilité collective doit être menée.

Au niveau local, il convient d'**entériner les bassins de mobilité** et de **réformer les organes de collaboration existants** (OCBM, métropoles, etc.) pour les aligner sur la définition des bassins. Ces structures devront regrouper pouvoirs locaux et opérateurs de transport. Il conviendra de **réattribuer la compétence de la définition des tarifs** à ces nouvelles structures, qui auront également pour compétence de redistribuer les revenus des billets uniques existant au niveau local.

Au niveau fédéral, il convient d'**instaurer un organe de collaboration regroupant l'ensemble des opérateurs et des organisations ayant la définition des tarifs dans leurs compétences**. Cette structure (similaire à l'Alliance SwissPass<sup>14</sup>) sera chargée de redistribuer les revenus des titres de transport intégrés fédéraux.

### 3 - SIMPLIFIER L'OFFRE COMMERCIALE

Afin d'améliorer la lisibilité de l'offre, il est nécessaire de **supprimer les titres mono-opérateurs** dans les zones possédant des billets uniques concurrents. Il conviendra toutefois de s'assurer que le prix de ces billets uniques ne dépasse pas le prix du titre mono-opérateur le moins cher.

Il convient également d'**harmoniser les groupes cibles** bénéficiant de tarifs réduits, et de s'assurer que **chaque réduction tarifaire soit adoptée dans l'ensemble des niveaux institutionnels**.

Conformément à l'article 15 de la Convention RER du 04 avril 2003<sup>15</sup>, il convient de créer un **titre de transport « Brupass XXL » donnant accès à l'ensemble de l'offre de transport dans la zone RER** ( $\pm 30$  km autour Bruxelles). La définition de la zone RER devra être réévaluée périodiquement pour s'aligner sur l'aire urbaine bruxelloise.

<sup>12</sup> Extrait de la vidéo de présentation Onde Verte (<https://www.ondeverte.ch/>)

<sup>13</sup> <https://www.ccecrb.fgov.be/p/fr/1133/revoir-le-webinaire-avec-luigi-stahli-sur-le-modele-suisse-de-systeme-integre-de-transports-en-commun>

<sup>14</sup> <https://www.allianceswisspass.ch/fr/>

<sup>15</sup> Convention inscrite dans la loi le 30 décembre 2005 ([https://etaamb.openjustice.be/fr/loi-du-30-decembre-2005\\_n2006014043](https://etaamb.openjustice.be/fr/loi-du-30-decembre-2005_n2006014043))