



12 2006

COORDINATION :
CHRISTOS
DOULKERIDIS

Actes du
forum du 6
juillet 2006

carte HYPERMOBIL

une carte unique
pour se déplacer,
une alternative
à la voiture de société

ecolo



etopia_

centre d'animation et de recherche en écologie politique

SOMMAIRE

Avant-propos	2
1. Présentation de la proposition	3
1.1. Les défis en matière de mobilité, <i>Isabelle Durant, Ecolo</i>	
1.2. La carte HYPERMOBIL, <i>Christos Doulkeridis, Ecolo</i>	
2. Le point de vue des acteurs et des opérateurs	5
2.1. Catherine Maheux, <i>FEB</i>	
2.2. Michel Jadot, <i>SNCB</i>	
2.3. Kris Lauwers, <i>STIB</i>	
2.4. Jean-Marc Vandenbroecke, <i>TEC</i>	
3. La réalisation technique	13
3.1. Marc Degembes, <i>Gisecke & Devrient</i>	
3.2. Philippe Andrianne, <i>Ligue des Familles</i>	
4. Débats et conclusions	18
4.1. Questions de la salle	
4.2. Réponses et conclusions des intervenants	

Avant-propos

La mobilité est devenue un des enjeux majeurs de la vie collective et quotidienne car elle est un moyen indispensable au bon fonctionnement de la société. Pourtant, avec un parc automobile en constante progression, il y a fort à parier que nos villes et notre réseau routier seront proches de l'asphyxie d'ici quelques années.

Pour y remédier, nous avons présenté le 10 février 2006 la carte Hypermobil, une idée nouvelle pour donner aux Belges le goût d'une mobilité douce et respectueuse de l'environnement.

Cette carte à puce permet à son détenteur de voyager sur l'ensemble des réseaux de transport, de faire usage du taxi, du Thalys, du carsharing et d'acheter ou louer un vélo.

Forts de l'enthousiasme et de l'intérêt exprimés à l'issue de la présentation de la carte Hypermobil, nous avons rencontré pendant quatre mois des personnes-clés issues des mondes public, associatif et privé. Ces rencontres ont débouché sur l'organisation d'un Forum le 6 juillet 2006 rassemblant ainsi des sociétés de transports, le monde des entreprises, les syndicats et le secteur associatif.

Ce Forum a permis de traiter les enjeux en matière de mobilité, de mettre à jour le point de vue des sociétés de transport public par rapport à notre proposition et d'étudier la faisabilité technique d'une carte unique permettant de voyager sur l'ensemble des transports publics.

D'une grande richesse, les questions et les réflexions exprimées à l'occasion du débat nous ont amené à approfondir cette réflexion.

Un événement d'une telle envergure ne se réalise pas seul. A ce titre, nous aimerions remercier les différents intervenants ainsi que l'ensemble des participants pour leur présence et leurs réflexions en matière de mobilité.

La présente publication synthétise sous forme de comptes rendus les différentes interventions. De ce fait, ce résumé ne comporte pas toute la richesse et la pertinence des débats du forum. Toutefois, nous espérons que sa lecture vous en livrera le meilleur aperçu possible. Pour en savoir plus sur la proposition Hypermobil et son évolution, vous êtes également invités à consulter le site web HYPERMOBIL (www.hypermobil.be). Vous pourrez notamment y obtenir les présentations PowerPoint des intervenants.

Bonne lecture !

Isabelle Durant, *sénatrice et Co-présidente d'Ecolo*

Christos Doulkeridis, *Président du Parlement francophone bruxellois*

Christophe Derenne, *directeur d'Etopia*



1.2 La carte HYPERMOBIL

Christos Doukéridis, Député bruxellois et Président du PFB

« Facilitons au maximum la vie des utilisateurs »

Pour les différents motifs évoqués par Isabelle Durant, il est urgent de travailler à la promotion de modes de déplacement plus respectueux de l'environnement et à la création d'outils favorisant leur utilisation. En effet, à l'heure du paiement électronique et alors que la Belgique bénéficie d'une expertise technique importante dans le domaine du paiement par carte, il est étonnant que nous ne disposions pas encore d'un outil unique pour circuler avec les différentes sociétés de transport.

La carte HYPERMOBIL que nous avons présentée le 10 février dernier participerait à ces objectifs en permettant d'utiliser les différents réseaux de transports en commun du pays mais également les taxis, les sociétés de carsharing et le vélo.

Cette carte fonctionnerait selon les mêmes principes qu'une carte à puce et permettrait à son détenteur de voyager avec un seul outil sur l'ensemble des réseaux des transports publics (SNCB, STIB, TEC, De Lijn mais également Thalys) mais également de faire usage du taxi et de carsharing, et de louer ou d'acheter un vélo.

Cette carte serait proposée sous deux formes. D'une part, un Ecopass pour les particuliers qui l'approvisionneraient selon leurs besoins et qui bénéficieraient de tarifs préférentiels.

D'autre part, un Ecopass de société que les entreprises utiliseraient comme alternative à la voiture de société. Dans ce cas, la carte serait alimentée par l'entreprise à concurrence des mêmes montants servant au financement d'une voiture de société (leasing, assurances, carburant, taxes, parking...). Pour votre information, on estime le coût d'un leasing entre 5000 euros/an pour une petite voiture, et 20 000 euros/an pour les modèles de catégorie supérieure accompagnée d'une carte essence.

Pour être concurrentiel à la voiture de société, la carte HYPERMOBIL devrait bénéficier au minimum des mêmes avantages fiscaux. Et comme la voiture de société, l'Ecopass de société HYPERMOBIL ne serait sanctionné dans son utilisation par aucune limite légale d'horaires ou de trajets. Son utilisation serait donc laissée, comme pour la voiture de société, au libre arbitre de son utilisateur. Afin de favoriser la multimodalité, le législateur faciliterait même au maximum les modalités de son utilisation en permettant que HYPERMOBIL soit, par exemple, un écopass familial.

A terme, cette carte et la diminution des voitures de société décongestionneraient nos routes et nos autoroutes, libérant du temps pour les personnes ayant davantage besoin d'utiliser une voiture.



2 Le point de vue des acteurs et des opérateurs

2.1 La mobilité, un enjeu économique important

Catherine Maheux, Conseillère à la FEB¹

« Développer une approche multimodale chez les citoyens »

Pour le monde des entreprises, la mobilité est une préoccupation permanente. La croissance de l'économie et de l'emploi génèrent davantage de déplacements domicile-travail, professionnels et de trafic de marchandises. La gestion de la mobilité est d'autant plus complexe que la chaîne de déplacement l'est.

La mobilité représente un enjeu économique, un défi pour nos grands centres urbains s'ils veulent maintenir toute leur attractivité. Dans ces zones à forte congestion, il convient d'optimiser en permanence la capacité de leurs systèmes de transport et leur accessibilité afin de pouvoir absorber cette croissance attendue de mobilité et maîtriser les problèmes de circulation.

Il faut également trouver un équilibre entre le transport public et les déplacements individuels qui tiennent compte des facteurs économiques environnementaux et sociaux et cela afin de progresser dans la voie du développement durable.

Chaque année nous organisons une journée d'étude « Rail meets Road », un lieu privilégié de rencontres de la mobilité qui réunit les responsables politiques, les acteurs économiques et le monde académique.

Cette année, elle portait sur le thème « dans et autour de Bruxelles » sachant que le Réseau Express Régional deviendra réalité à l'horizon 2012.

Bruxelles et sa périphérie (zone RER) doit s'attendre à une croissance de 8,4 % d'ici 2015, soit 115.500 emplois supplémentaires (source: STRATEC). Comment les accueillir dans de bonnes conditions ?

Dans ce cadre, l'Administrateur-directeur général de la STIB, Alain Flausch disait et je cite : « ... Il faut renforcer l'intégration entre les différents opérateurs en terme de service à la clientèle. Cela veut dire concrètement qu'il y a lieu d'offrir au client un trajet sans contrainte ».

Il s'agira de s'interroger sur la manière d'assurer l'intégration entre les offres des différents opérateurs présents dans et autour de Bruxelles (desserte, itinéraires, horaires, information, billetterie et tarifs).

Le transport public intégré doit répondre aux attentes de mobilité d'aujourd'hui et de demain (l'étalement urbain, la flexibilité des temps de travail, le développement des déplacements pour autres motifs, ...) et devrait aboutir à faire croître l'attractivité du transport public même s'il n'est pas le résultat spontané d'une évolution du marché ...».

Il est vrai aujourd'hui que sur des lignes faisant l'objet d'une offre parallèle de plusieurs sociétés de transport, l'utilisateur ne peut pas utiliser l'ensemble de l'offre

¹ La Fédération des Entreprises de Belgique est la seule organisation interprofessionnelle d'employeurs représentant les entreprises des 3 Régions du pays. Elle regroupe 33 fédérations professionnelles sectorielles, auxquelles s'ajoutent des membres adhérents et correspondants. Ils représentent au total plus de 30.000 entreprises dont 25.000 PME

parce que son ticket ou son abonnement n'est valable qu'auprès d'une seule société de transport.

L'interopérabilité des moyens de paiement est certainement un outil pertinent pour une mobilité sans contrainte. Et donc HYPERMOBIL a toute sa raison d'être ainsi que d'autre système comme notamment MOBIB développé actuellement par la STIB.

La carte à puce est un concept qui se développe également à l'échelle européenne sous le nom du projet « Triangle ». Ce projet est destiné à offrir une billetterie commune aux réseaux de trois grandes capitales : Paris, Londres et Bruxelles. Il est actuellement subventionné par l'Union européenne et piloté par la STIB.

Le projet « Triangle » devrait jeter les bases d'une future intégration billettique des transports publics européens. A terme le voyageur pourra accéder à l'ensemble du réseau européen grâce à un seul et même titre de transport et ce, quel que soit le pays de son émission.

Pour ce qui est du financement de la carte, je voudrais reprendre une étude de Cathy Macharis, Professeur à la VUB présenté lors de « Rail meets Road ».

L'enquête, réalisée au printemps 2005, portait sur un échantillon de 1.886 adultes travaillant à Bruxelles et faisant la navette domicile-travail. Parmi cet échantillon, 40 % utilisaient la voiture et 40,70 % les chemins de fer. L'objectif poursuivi consistait à donner un aperçu de facteurs déterminant le choix des navetteurs pour un moyen de transport donné et vérifier la potentialité d'un véritable modal shift. Il en découlait que pour 11 % des utilisateurs de la voiture, la gratuité était un facteur déterminant. Les principaux obstacles à l'utilisation des transports en commun se situaient au niveau des correspondances (47 %) et de la rapidité (41 %) des transports en commun.

L'intégration billettique des transports publics et autres (taxi, vélo, voiture partagée,...) est donc un pas dans la bonne direction pour une mobilité sans contrainte.

Pour conclure, la mobilité est un besoin essentiel de la vie au 21ème siècle. Or si tout un chacun doit pouvoir circuler librement dans les villes, aucun mode de transport n'est capable à lui seul de satisfaire la totalité des besoins de déplacement urbain. Dans cette optique, il importe de développer chez tout citoyen une approche plus multimodale et cela dès le plus jeune âge.

2.2 Michel Jadot, General Manager Voyageurs – SNCB²

« Cherchons ensemble des solutions pour attirer plus de clients vers les transports en commun en leur facilitant la vie »

La SNCB, un acteur majeur dans la mobilité

Avec 3700 trains par jour, 173 millions de voyageurs en trafic national et 14 millions en trafic international, la SNCB joue un rôle majeur dans la mobilité régionale, nationale et internationale. En 2005, la part de marché de la SNCB dans les déplacements nationaux s'élevait à 7%. Au niveau des déplacements à destination de Bruxelles dans un rayon inférieur à 50 km, 40% de ces déplacements ont été assurés par la SNCB. Sur le plan international, nos parts de marché s'élèvent à 65% pour les déplacements Bruxelles-Londres et à 55% pour les déplacements Bruxelles-Paris.

Sur le plan des utilisateurs de la SNCB, nous connaissons une croissance constante depuis 2000 du nombre de voyageurs que nous véhiculons. Ainsi, la SNCB a connu une croissance de 25% au cours des six dernières années. Le nouveau contrat de gestion prévoit quant à lui un accroissement de 50% d'ici 2012. Si nous rencontrons cet objectif, nous atteindrions 220 millions de voyageurs.

La position de la SNCB par rapport à la carte HYPERMOBIL

La majorité de nos clients sont mono-modaux c'est-à-dire qu'ils n'utilisent que la SNCB pour se rendre à leur destination. En effet, il ressort de nos enquêtes que seuls 30% de nos voyageurs utilisent le train et un autre moyen de transport public. Avant d'opter en faveur d'un système telle que la carte HYPERMOBIL, nous devons donc trouver une solution qui améliore l'offre pour les clients mono-modaux comme pour les intermodaux.

Des diverses études et réflexions sur un système similaire à la carte HYPERMOBIL que nous avons menées, il ressort qu'il n'existe pas de carte à puce gratuite universelle. L'expérience aux Pays-Bas montre que son coût s'élève à 700 millions d'euros. Le passage du ticket actuel à celui d'une carte à puce représente donc un coût important qu'il nous faut prendre en considération au vu des nombreux défis en matière de qualité de l'offre et du confort que nous sommes tenu de rencontrer.

Cependant, le Protocole d'accord signé entre les cinq ministres de la Mobilité le 31 mai 2006, visant à permettre aux clients d'utiliser tous les transports publics avec un ticket unique d'ici 2010, va dans le sens de la proposition de la carte HYPERMOBIL. Ce protocole, qui prévoit la compatibilité des systèmes mais pas d'intégration tarifaire, définit les caractéristiques techniques de la solution suivantes: simplicité pour le client ; autonomie des opérateurs dans l'exploitation des données qui lui sont propres ; solution qui n'est pas liée à une technologie particulière ou à un fournisseur spécifique ; respect des tarifs existants ; contrôle

² La SNCB-Holding est la société-mère de tout le groupe ferroviaire belge. Elle a le statut d'une société anonyme de droit public. Elle est l'héritière juridique de l'ancienne SNCB. Son effectif s'élève à près de 4.200 personnes, l'essentiel du personnel de l'ancienne SNCB étant réparti entre Infrabel et la nouvelle SNCB. La SNCB-Holding dépend à près de 100 % de l'Etat, qui est son actionnaire. Elle joue un rôle de coordination entre la SNCB - le transporteur de personnes et de marchandises -, d'une part, et d'autre part d'Infrabel - le gestionnaire d'infrastructure -, en respectant l'indépendance de celui-ci.



par les opérateurs ; solution applicable par tous les opérateurs et extensible ensuite aux parkings, taxis, etc. ; réalisation d'un business-plan réaliste pour les opérateurs.

Un groupe de travail réunissant les 4 opérateurs et la SA Syntigo a été mis en place afin de réaliser ces caractéristiques.

La technologie choisie est celle de la carte sans contact car elle permet une plus grande rapidité dans la transaction. Parmi les différentes possibilités, le système permettra d'identifier le client durant le voyage, de contrôler le titre de transport, d'intégrer dans le système de gestion des opérateurs, prepaid post paid, check in check out, et éventuellement l'enregistrement des montées et des descentes. Une première évaluation est prévue à la fin de l'année 2006.

Pour ma part, je trouve la proposition HYPERMOBIL plus ambitieuse que le protocole d'accord des Ministres de la Mobilité même si celle-ci n'est qu'un concept et n'est ni une solution technique, ni une solution économique. En effet, je suis particulièrement séduit par le fait que cette carte serait proposée aux employés comme alternative à la voiture de société.

Nous allons collaborer activement avec le groupe de travail mis en place par les Ministres et nous sommes ouverts à toute solution économiquement responsable. Dans ce cadre, la carte HYPERMOBIL n'entre pas en contradiction avec la proposition des Ministres.

Nous devons chercher ensemble des solutions pour attirer plus de clients vers les transports en commun, en leur facilitant la vie.

2.3 Kris Lauwers, Directeur général adjoint – STIB³

« Nous développons actuellement un système qui va dans le sens de la carte HYPERMOBIL »

Vers un changement en profondeur

Face au vieillissement de notre système de billettique actuel, basé sur des cartes à piste magnétique, et dans le but de disposer d'un outil nous permettant de développer de nouvelles approches de la clientèle, nous avons pris la décision de remplacer notre système actuel par un système basé sur des cartes à puce sans contact, c'est-à-dire capables de dialoguer avec tout équipement de radio-fréquence. Le client n'aurait donc pas à introduire sa carte dans un valideur pour payer son trajet.

Ce nouveau système permettra de faciliter la vie de nos clients tout en introduisant la validation systématique, de recourir à des méthodes de marketing personnalisées, de diversifier les canaux et les méthodes de vente et de paiement (prepaid, postpaid, ...).

Pour parvenir à cet objectif, nous avons retenu comme standard le concept CALYPSO. Issu d'un projet européen du même nom et dans lequel la STIB a été partenaire, il présente la particularité d'être « non-proprétaire » ou, en d'autres termes, de ne pas appartenir à un fournisseur spécifique. Sa pérennisation et ses évolutions techniques sont assurées par une asbl de droit belge, la CALYPSO NETWORKS ASSOCIATION, dont le siège social est hébergé par la STIB. Actuellement, environ 60 sites dans le monde utilisent le concept CALYPSO (Paris, Lyon, Grenoble, Amiens, Lisbonne, Porto, Milan) ou l'ont retenu pour leur futur déploiement (Montréal, Funchal, Guadalajara).

Les nouveaux équipements, récemment acquis par la STIB et visibles aujourd'hui, sont d'ores et déjà compatibles avec la billettique « sans contact ». Parallèlement, les marchés relatifs aux valideurs et aux cartes sont en cours, et leur livraison est attendue pour début 2007.

Le système développé par la STIB : MOBIB

La carte jouera le rôle d'un porte-monnaie électronique dédié aux transports publics. La carte peut être rechargé via les comptoirs commerciaux de la STIB (Bootik et Kiosk) et via les automates de vente (Go). De plus, le client pourra alimenter sa carte par virement ou domiciliation et la recharger automatiquement auprès d'un valideur.

La carte MOBIB pourrait également remplir d'autres fonctions. En effet, on pourrait imaginer dans un futur proche que la carte contienne également des contrats portant sur d'autres activités ou événements (transport + accès), comme par exemple les musées bruxellois, Batibouw, un match de football, etc.

Proposition pour un système unique sur l'ensemble des réseaux

³ La Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles est la première entreprise belge de transport en commun urbain. Elle étend ses activités aux 19 communes de la région de Bruxelles-Capitale ainsi qu'à dix autres communes périphériques. Elle dessert une superficie de 241,5 km² et assure les déplacements d'une population de plus de 1.100.000 habitants et de milliers de navetteurs.



Depuis le début de notre projet, nous avons informé et associé les trois autres opérateurs (SNCB, TEC et De Lijn) pour créer un système national unique. En d'autres termes, nous avons veillé à son interopérabilité durant son développement. Les autres opérateurs, s'ils le décident, pourraient donc adopter notre système tout en gardant leur autonomie commerciale et de gestion complète. Seuls le système de billettique et les cartes seraient identiques. Chaque opérateur conserve sa carte et conserve donc sa relation privilégiée avec son client, mais cette carte agit peut être chargée de plusieurs contrats de différents opérateurs en agissant de manière uniforme auprès de tout opérateur.

Il est également à noter que le système que nous développons est entièrement compatible avec l'accord ministériel du 31 mai 2006⁴.

Les partenaires de la STIB dans le projet MOBIB

Au niveau des partenaires acquis à MOBIB, INTERPARKING émettra pour ses fonctions d'accès dans tous ses parkings en Europe des cartes MOBIB. THALYS émettra quant à lui, pour ses clients belges, des cartes de fidélité CIBELYS comportant toutes les fonctions MOBIB. Dans ces deux cas, les études de faisabilité sont avancées et les conventions sont en cours de rédaction.

Pour sa part, CAMBIO⁵ Bruxelles envisage de s'associer dès que possible à la nouvelle billettique MOBIB et de permettre ainsi aux clients bruxellois de bénéficier avec une carte unique des services de transport public et de carsharing à Bruxelles. Selon leurs prévisions, ce système devrait être généralisé dans leur parc automobile en 2008. La même démarche sera entreprise par CAMBIO dans les autres régions si TEC et De Lijn adoptent la même technologie ce qui permettrait une compatibilité totale en Belgique.

MOBIB et HYPERMOBIL poursuivent les mêmes objectifs

En conclusion, le concept de télébillettique MOBIB que nous mettons en œuvre et qui a été conçu pour être totalement applicable aux autres opérateurs belges répond à toutes les attentes, et sans doute même plus, du projet HYPERMOBIL. Seuls les aspects fiscaux défendus dans le cadre de ce projet ne sont pas envisagés par la STIB mais cela n'est pas du ressort d'une entreprise de transports publics.

⁴ Il s'agit d'un protocole d'accord prévoyant la création d'un ticket unique d'ici 2010

⁵ Société de carsharing présente sur le territoire belge



2.4 Jean-Marc Vandebroecke, Administrateur général adjoint - TEC⁶

« Veiller à l'interopérabilité du système »

Dans le cadre du contrat de gestion le liant à la Région Wallonne pour les années 2006 à 2010, le groupe TEC a vu sa mission de transporteur élargi vers une mission de manager de la mobilité alternative à la voiture individuelle.

Cette évolution vise à mieux intégrer les différents stades de la chaîne de déplacement en coordonnant davantage, autour du transport public, les autres modes de déplacement qui lui sont complémentaires, tels que les modes doux ou la voiture partagée.

Dans ce contexte, il va de soi que le groupe TEC est sensible à toute idée ou initiative qui, à l'instar de la carte HYPERMOBIL, relève de ce souci de favoriser et d'intégrer les modes de déplacement alternatifs à la voiture.

A divers égards, le projet HYPERMOBIL est à rapprocher de la volonté exprimée par l'ensemble des Ministres chargés de la Mobilité, aux niveaux fédéral et régional, de permettre, avec un seul titre de transport, l'usage combiné des services offerts par les différentes sociétés publiques de transport (SNCB, STIB, De Lijn et TEC).

En la matière, le groupe TEC se veut résolument pragmatique et souligne les points suivants :

1. Le groupe TEC privilégie une solution via l'installation d'une billettique interopérable plutôt que via une totale intégration tarifaire, que les choix politiques et les situations financières des différents niveaux de pouvoir concernés rendent par trop hypothétique ;
2. Bien que la déclaration commune des Ministres laisse à chaque opérateur la totale liberté de ses choix techniques, un commun dénominateur minimum devra être trouvé sur le plan technique pour aboutir à une billettique réellement interopérable à des coûts acceptables. A ce sujet, le choix irréversible de la STIB en faveur du standard CALYPSO est un élément objectif qui ne peut être négligé.
3. Dans l'approche de cette problématique, il y a évidemment lieu de tenir compte des besoins de la clientèle.

A l'heure actuelle, 8 à 10 % des clients du TEC utilisent en complément les services d'une autre société de transports publics ; 95 % de ceux-ci sont des « clients mixtes » TEC-SNCB.

Il en résulte que :

1. le cas échéant, c'est l'interopérabilité TEC-SNCB qui est, de loin, la plus prioritaire (tout en rappelant qu'au niveau des abonnements, un titre unique SNCB-TEC est disponible depuis longtemps) ;

⁶ Le groupe TEC (transport en commun) est le nom commercial de la Société Régionale Wallonne des Transport (S.R.W.T), qui a été fondée en 1991, peu après la dissolution de la SNCV. En Wallonie, TEC emploie 4 795 personnes, exploite 2 186 véhicules et a transporté plus de 185 millions de voyageurs en 2004.



2. si la mise en place d'une billettique interopérable est un objectif à promouvoir, le TEC souhaite garder une juste mesure entre le coût d'un tel investissement et l'intérêt réel qu'il représente pour la clientèle.

En d'autres termes, il ne faudrait pas que les moyens dégagés pour l'interopérabilité – qui, du moins en ce qui concerne les clients mixtes TEC-STIB ou TEC-De Lijn, ne concernent qu'une frange marginale de la clientèle – ne le soient au détriment des investissements et des ressources nécessaires à l'ensemble du réseau TEC.

Pour en revenir à la carte HYPERMOBIL, le TEC se demande si les objectifs poursuivis (à la fois moyen de paiement, support de contrats divers en matière de mobilité et réceptacle d'avantages fiscaux) ne sont pas démesurément ambitieux et si, pour des raisons d'efficacité, un phasage de ces objectifs ne devrait pas être envisagé. En particulier – et la question de la billettique interopérable en est une illustration – le groupe TEC considère comme très complexe la coexistence sur un support unique de contrats (parfois très) différents.

Dans un souci de pragmatisme, les initiateurs de la carte HYPERMOBIL devraient peut-être, dans un premier temps, concentrer leurs réflexions sur les aspects « paiement », combinés avec l'octroi d'avantages liés à la nature des services payés.



3 La réalisation technique

Quelles solutions techniques pour créer une carte à puce rechargeable permettant de voyager sur l'ensemble des réseaux des transports publics et de faire usage du taxi et du carsharing ?

3.1 Marc Degembes, Head of order management & quality manager – Gisecke & Devrient⁷

« La technologie permet la création d'une carte unique pour voyager sur l'ensemble des sociétés de transport »

Notre société étant experte dans le domaine des cartes à puce, il m'a été demandé de répondre à la question suivante : « Quelles sont les solutions techniques pour créer une carte à puce rechargeable permettant de voyager sur l'ensemble des réseaux des transports publics et faire usage du taxi et du carsharing ? ». Avant d'exposer les différentes technologies existantes, j'aimerais préciser que la carte n'est que la partie visible de l'iceberg. Pour qu'elle fonctionne, il faut développer parallèlement une infrastructure qui, dans le cadre du projet HYPERMOBIL, permettrait une interopérabilité entre les différentes sociétés de transport.

Les différents types de cartes et leurs spécificités

Il existe actuellement sur le marché deux technologies qui répondraient aux attentes du projet de la carte HYPERMOBIL.

La première est *la carte avec contact*. Vous en possédez probablement toutes et tous dans votre portefeuille. Dans le cas de cette carte, la puce est directement visible sur la carte. Pour lire les informations qui y figurent, la personne doit l'introduire dans un terminal à la manière dont on le fait avec une carte Proton.

La seconde est *la carte sans contact*. Comme son nom l'indique, cette carte n'utilise pas de contact physique avec le lecteur. Elle contient une puce électronique avec une antenne intégrée qui permet une lecture à distance (+/- 15 cm) grâce à un terminal. Les fréquences émises par le terminal alimentent la puce placée à l'intérieur de la carte et les informations s'y trouvant peuvent ainsi être lues. Ce type de carte offre une plus grande rapidité lors des transactions et fait appel à moins de manipulations.

Des cartes possédant les deux technologies (avec et sans contact) existent également. Sur le plan de la sécurité, ces cartes répondent aux normes les plus strictes, du point de vue authentification, système anti-collision, etc..

Philips et Sony ont développé un système qui permet de payer une série de biens et de services via son gsm. Dans ce cas-ci, c'est la carte SIM munie d'une antenne

⁷ Gisecke & Devrient– Gisecke & Devrient est une société qui bénéficie d'un haut degré d'expertise dans la production et la sécurisation des cartes à puce, des billets de banque, etc. Présente sur les différents continents, elle emploie 7 500 personnes. En Belgique, elle compte parmi ses clients, Fortis, ING, Dexia, Argenta dans le domaine bancaire, Proximus dans celui de la téléphonie mobile.



pour la partie sans contact qui remplit le rôle de carte à puce sans contact. L'utilisateur présente alors son GSM devant le terminal pour accéder aux services (ouverture du portique, achat d'un ticket via automate, etc.) L'application GSM et la partie sans contact fonctionnant en parallèle, l'utilisateur n'interrompt pas sa communication téléphonique pour passer un portique par exemple. Le taux de pénétration des gsm étant supérieur à 100% en Belgique, on peut imaginer que cette technologie fera chez nous prochainement son apparition.

La carte HYPERMOBIL, une solution comportant des avantages pour les sociétés de transport et les utilisateurs

Dans le cadre du développement de la carte Hypermobil, voici comment nous pourrions procéder. Après la prise en considération des besoins des différents partenaires et la définition de spécifications communes, nous pourrions développer une infrastructure permettant une interopérabilité du système.

Un certain nombre de villes dans le monde ont déjà opté pour un système de paiement par carte à puce qui a déjà fait ses preuves dans différents pays et grandes métropoles. Je ne citerais que l'exemple de la Washington Metropolitan Area Transportation Authority qui a développé ce système de paiement pour ses métros et leurs bus. Plus près de chez nous, le projet européen « Calypso » utilise également la technologie sans contact.

Les avantages de la carte HYPERMOBIL sont nombreux. Pour le citoyen, ce type de carte lui garantirait une plus grande facilité d'utilisation des transports publics car il n'aurait besoin que d'un support pour passer du train au bus, du bus au taxi, etc. Elle lui offrirait aussi une réduction du coût du transport.

Pour les sociétés de transport, le développement d'une infrastructure partagée permettrait la réduction des coûts. Les tickets actuels ne servant que pour un ou plusieurs voyages, les sociétés de transports feraient des économies sur la production des tickets. En raison des facilités d'utilisation pour les voyageurs, les sociétés de transports augmenteraient le nombre de passager. Enfin, le fait de circuler avec moins d'argent liquide améliorerait la sécurité du personnel des sociétés de transport car ils véhiculeraient moins d'argent liquide.

Pour l'ensemble des citoyens, cette carte permettrait de diminuer le nombre de voitures en circulation sur nos routes en réduisant ainsi les embouteillages et la pollution.



3.2 Philippe Andrianne, Secrétaire Général de la Ligue des Familles⁸

« La technologie permet la création d'une carte unique pour voyager sur l'ensemble des sociétés de transport »

La mobilité est un défi pour les familles parce qu'elle a un coût, mais aussi parce qu'elle représente un défi au niveau du temps (harmonisation entre temps familial et temps de travail) et qu'elle est une source de stress importante.

Le défi de la mobilité passe par un changement de comportement. Ce changement de comportement est important si l'on veut que les dispositifs qui sont proposés et mis en place soient utilisés.

Pour changer les comportements, on peut bien sûr pénaliser. En matière de mobilité, il existe des sanctions financières ; à certains endroits, on a voulu organiser des bouchons pour dissuader l'utilisation de la voiture; on a parlé de péages urbains...

La Ligue des Familles préfère, quant à elle, susciter le changement par de meilleurs aménagements et une amélioration des fréquences des bus et des trains. Il y a longtemps que nous le demandons. Pour que la transmodalité se réalise, il faut également l'encourager par la création de parkings de dissuasion gratuits, et par des réductions et des avantages.

En ce qui concerne les réductions et avantages, nous nous y connaissons puisque nous avons créé un système de "Timbres Familles" qui existe depuis 60 ans et que certains trouvent suranné... Cela n'empêche que nous continuons au niveau des familles du côté francophone à en vendre encore pour près d'un million d'euros chaque année, chez les commerçants. Et sur les 60 ans d'utilisation, nous en avons vendu pour près 48 millions d'euros.

En matière de mobilité, il existe déjà de nombreux avantages : le libre parcours, le transport gratuit, les déductions fiscales individuelles, des réductions commerciales dans les sociétés de transport ou sociales pour les RIS (revenu d'intégration sociale) et les VIPO. Et à côté de cela, il y a un avantage important pour nombre de personnes à travers les voitures de société. Les statistiques nous disent qu'il y a 50% des immatriculations qui sont de fait des voitures de société. Cela représente à peu près 250 000 voitures de société nouvellement immatriculées par an. Ces voitures ayant une moyenne de vie de trois ans, cela signifie qu'il y a aujourd'hui 750 000 familles qui bénéficient de cet avantage. Il faut donc un système qui soit suffisamment concurrentiel et facile d'utilisation pour provoquer la modification de comportement.

Les freins, malgré tous ces avantages, au changement de comportement

⁸ La Ligue des Familles est une a.s.b.l. qui regroupe plus de 80.000 familles en tout genre : monoparentales, célibataires, divorcés, en couples avec ou sans enfants. Pluraliste et démocratique, le mouvement défend et accompagne les adultes dans leur difficile métier de parents. Par l'intermédiaire de services (parmi lesquels le chemins de fer, les Timbres Familles, le baby-sitting, les bourses aux vêtements, la vélo-école...) mais également par des éditions: Le Ligeur (hebdomadaire du quotidien des familles), le " Journal de votre Enfant " qui épaula pas à pas les jeunes parents, des dossiers (Cahiers du Petit Ligeur, Dossiers du Journal de votre Enfant), ou encore des ouvrages ou réflexions produits par son service d'Etudes.

D'abord la gratuité est difficile à mettre en place partout, et la Ligue trouve que la gratuité du transport n'est peut-être pas la bonne solution. Car quand on annonce une réforme fiscale importante, on ne sait pas où on pourrait trouver les moyens nécessaires à la gratuité de la mobilité.

Il y a aussi des réductions mais elles sont trop nombreuses et peu identifiables. On constate également que certaines réductions, notamment sociales, perdent un peu leur impact en comparaison avec les réductions commerciales.

Il y a également la rigidité du système fiscal puisqu'on ne peut pas à la fois utiliser les voitures de société et d'autres avantages.

Donc le projet Hypermobil dans la dimension d'une négociation d'une nouvelle fiscalité des voitures ou de l'avantage mobilité que l'employeur donne, nous intéresse particulièrement.

Le projet sur lequel nous travaillons depuis longtemps vise à systématiser l'attribution des cartes à toutes les personnes concernées. Systématiser l'attribution des cartes est un projet intéressant mais pose des problèmes technologiques et de coûts de distribution de ces cartes. Il s'agit là d'un véritable défi.

Ce que la Ligue peut apporter

Nous avons un projet qui fonctionne actuellement et que nous avons testé pendant deux ans. Nous sommes maintenant en phase et prêts (grâce à un investissement que nous avons fait sur un logiciel qui nous appartient) à implanter un système d'avantages. Il s'agit de réaliser un moyen simple de paiement, au travers d'une carte, et surtout à travers un logiciel multi-application, incluant des identifications et pouvant être partagé entre un ou plusieurs portefeuilles individuels. Ces cartes peuvent être à l'image d'une société qui la développe pour ses employés. Je ne parle pas de la visibilité de la carte, je ne parle pas du lay-out qui vous permet de faire de la publicité et de monter des sponsorings bien sûr, je parle de l'identification qui se trouve sur la puce, et l'identification du titulaire de réduction sociale, comme par exemple les Vipos, les personnes handicapées, les familles nombreuses. On voudrait ne pas oublier ces personnes-là dans un nouveau système. Ce logiciel peut être utilisé dans les transports en commun mais aussi sur Cambio, dans les locations de voiture, de vélos et éventuellement les commerces de proximité.

Les commerces de proximité participent aussi au problème de la mobilité. Défendre le commerce de proximité, c'est éviter de devoir développer des nouvelles lignes de transport vers des grands centres commerciaux extra-urbains ou péri-urbains. C'est faire en sorte que toute une série de personnes, dont les moins valides, trouvent un service à proximité. Au niveau de la ville, c'est une façon de garder un tissu social en luttant contre la désertion des centres urbains et les problèmes de sécurité. Il s'agit donc d'un projet global de la Ligue, la mobilité stricto sensu en étant un des aspects.

La Carte Familles de la Ligue existe et fonctionne déjà. Elle est actuellement en phase de distribution et pourrait participer au projet dont nous parlons aujourd'hui.

La Carte Familles (carte avantages de la Ligue) incorpore la logique de la carte de débit. Ce type de carte permet d'être à la fois déchargée et rechargée lors des passages au niveau de bornes lecteurs, qu'elles soient de contact ou via le sabot habituel. Le logiciel peut s'adapter aux cartes existantes et à venir. C'est une carte

Hypermobil en puissance, de type Proton. Mais c'est également une carte familles nombreuses puisqu'elle identifie également les caractéristiques.

Alors pourquoi nous insérons-nous dans la dynamique du jour ? Parce qu'on trouverait inutile qu'il y ait deux cartes: une carte Hypermobil et une carte familles nombreuses. Cette carte contiendrait au moins deux facteurs, deux catégories de bénéficiaires: des bénéficiaires permanents (ce sont les personnes qui sont statutairement bénéficiaire d'une réduction à vie par exemple) et des temporaires. Le système permet de valider les différents niveaux d'avantages. Les bénéficiaires permanents sont des personnes qui vont recevoir la carte mobilité à vie selon des critères à définir. Pour rappel la carte "parents" pour les familles nombreuses est déjà une carte à vie.

La Ligue des familles n'est pas producteurs de cartes mais elle travaille avec une série de producteurs en fonction des tarifs et des spécificités techniques. Il en est de même pour les lecteurs encodeurs, lecteurs de validité: le même lecteur peut avoir les deux fonctions et cela peut également se faire par des lecteurs de passage suivant les décisions politiques qui seraient prises en matière d'investissement.

Au niveau des commerçants cela se réalise très simplement au moyen d'une connexion téléphonique. La liaison se fait avec notre base de données mise à jour chaque semaine (mais cette temporalité peut être changée). En ce qui concerne le lecteur de vérification, nous en avons sous la forme d'un simple porte-clé qui lit la carte à puce. Ce n'est pas plus gros que cela

En résumé, nous proposons une carte avec une puce. Une puce avec plusieurs compteurs qui contiennent éventuellement des portefeuilles différents. Nous pourrions imaginer un téléchargement via un compteur STIB, un compteur DE LIJN, un compteur SNCB ... D'un point de vue technique, la technologie très avancée des cartes à puce ne devrait pas poser de problèmes au niveau technique. Ce qui renforce l'intérêt de notre carte.



4 Débat et conclusions

4.1 Interventions de la salle

Michel QUICHERON, *attaché énergie à Bruxelles Environnement et membre du Gracq*

Dans le cadre de la carte Hypermobil, je pense qu'on pourrait intégrer l'idée de la location et l'achat de vélos à la réflexion de la Région Bruxelloise sur le plan Brussel'Air⁹.

J'ai également une question plus générale. J'aimerais savoir où en est la discussion sur les aspects fiscaux avec le Ministre des finances, et quelle est la position des autres partis démocratiques francophones et néerlandophones.

Enfin, on nous a présenté la carte duo interface qui est à la fois la carte à puce et la carte sans contact. Il me semble que dans le cas de la carte présentée par la STIB – Mobib - ou encore de la carte Hypermobil, ce serait intéressant d'avoir cette double interface pour charger plus facilement la carte chez soi, sur son pc, sans utiliser de lecteur de carte. Afin de ne pas avoir besoin de 36 interfaces à domicile.

Michel PLUVINAGE, *Responsable mobilité à la CSC*

J'ai quelques questions concernant l'utilisation de cette carte en remplacement des voitures de société. Tout d'abord, le problème est extrêmement sensible au sein des organisations syndicales et des représentants de travailleurs dans les entreprises, dans la mesure où une voiture de société représente des montants relativement importants, que nous chiffrons facilement à 400-500 € par mois. Le débat est aussi fiscal étant donné que, actuellement, une voiture de société est en partie défiscalisée. Donc si l'on souhaite remplacer à la fois l'avantage fiscal et l'avantage salarial, il faudra en contrepartie quelque chose de suffisamment « attractif » pour le travailleur.

Le deuxième aspect, sur lequel on pourrait intervenir tout de suite, est le refus actuel des entreprises d'intervenir dans les frais de déplacements inférieurs à 5km. Et celui des sociétés de transports en commun, je ne parle pas de la SNCB, de la mise en application de la convention 80/20 qui permettrait d'assurer une simplification dans le remboursement lorsque l'employeur intervient dans les coûts.

Autre aspect de mobilité : en Wallonie ou à Bruxelles, il y a toute une série de zones d'activités économiques qui ne sont pas desservies par les sociétés de transports en commun. Si l'on veut un jour permettre l'utilisation des transports en commun dans le cadre du déplacement domicile -travail, il faudrait améliorer cette situation.

Le dernier point que je voulais souligner est un débat de société. La voiture a une valeur symbolique, et même pour certains psychologique. Plus la voiture est grosse, mieux on est considéré. Nous avons eu des échanges extrêmement intéressants avec nos collègues de la FGTB à ce sujet, constatant que, si on voulait

⁹ Plan bruxellois comprenant une série de mesures structurelles et d'urgence visant à améliorer la qualité de l'air à Bruxelles.

résoudre le problème des voitures de société, il faudrait entamer un débat presque psychologique avec certains travailleurs sur la valeur qu'ils attribuent à la masse de ferraille que constitue l'automobile.

Enfin, il faudrait envisager l'usage familial de la voiture de société et voir dans quelle mesure la carte Hypermobil pourrait aussi tenir compte de cet aspect-là.

Rosine LUCIANT, *Membre du Gracq*

Je crois que c'est un peu illusoire de prévoir une accessibilité plus facile aux moyens de transports en commun si en même temps on n'aménage pas l'infrastructure d'accueil. Il faut des rails spéciaux pour les vélos qui descendent le long des escaliers des gares et des métros.

J'habite à côté d'une école, j'ai moi-même trois enfants et je remarque que la plupart des gens ne font pas un trajet domicile-travail. Dans la plupart des ménages, les deux parents travaillent et, en général, déposent sur leur route les enfants, soit à la crèche soit à l'école. Cela engendre un trafic gigantesque autour des écoles alors que les gens n'habitent parfois pas très loin. Jusqu'au passage à l'école secondaire, la plupart des enfants sont dépendants des parents à ce niveau. Après, ils se débrouillent tout seuls. Je pense donc qu'il faut associer les écoles à la problématique, sans quoi ce serait peine perdue. Prendre le bus, quand on a plusieurs enfants à transporter vers des endroits différents, pose problème. J'ai moi-même, avec d'autres parents, monté un ramassage scolaire sur deux communes (Schaarbeek et Evere) qui fonctionne très bien, mais cela demande un énorme effort, non seulement de la part des parents, mais aussi de la part des communes, du pouvoir organisateur. Vous constaterez d'ailleurs qu'au moment des vacances scolaires, une partie du trafic automobile chute. Les déplacements domicile-école ou domicile-crèche sont très importants, ils doivent être pris en compte.

Jean-Philippe REMY, *Agence de communication Smily*

Dans le débat sur le changement de comportement, on a peu parlé du plaisir. Ce mot n'a pas été prononcé malheureusement. Si on veut qu'un élément comme la carte Hypermobil passe, il faudra communiquer là-dessus, quitte à l'appeler la carte Happypass ou Funcarte. Il faut vraiment traiter l'aspect plaisir, et imaginer des possibilités du style « moins je roule, plus je gagne de points Hypermobil ».

Samuel SAELENS, *Responsable mobilité à l'Union Wallonne des Entreprises*

Mon métier est de sensibiliser les entreprises à la gestion de la mobilité. C'est donc un sujet que je suis depuis de nombreuses années. Ce que je voudrais, c'est recadrer un tout petit peu les chiffres qu'on entend très régulièrement sur les voitures de société et qu'on vient encore de citer aujourd'hui. On dit souvent que 50% des véhicules vendus chaque année sont des véhicules de société, cela ne signifie pas que 50% des voitures du parc automobile sont des voitures de société, ni que 50% des véhicules sont attribués à des individus. Quand les communes, Belgacom ou la Poste achètent des véhicules, cela se trouve repris aussi dans les 50%.

Une autre nuance à apporter, c'est que les trajets domicile-travail représentent 20% des déplacements totaux, ce qui veut dire que 80% des déplacements des ménages aujourd'hui ne sont pas liés au lieu de travail. De plus, les déplacements domicile-

travail sont souvent liés à d'autres activités, ce qui rend un peu plus difficile l'approche de ces questions.

Dans l'enquête belge sur la mobilité des ménages, confirmée par l'enquête Wallonne deux ans plus tard, on voit que 7% des déplacements domicile-travail sont réalisés avec une voiture de société sur l'ensemble du pays. Donc 7% des 20% de déplacements domicile-travail sont faits avec des voitures de société, ce qui représente 1,5% des déplacements des ménages. Je ne dis pas qu'il ne faut pas agir sur les déplacements de société mais il faut très certainement être conscient de leur marginalité. Imaginons que demain les avantages fiscaux concernés disparaissent, peut-on imaginer que ces 1,5% vont directement aller vers des solutions de transports publics, de vélos, de co-voiturage ? On peut en douter. Les résultats d'une action sur les voitures de société doivent donc certainement être nuancés.

J'aimerais également ajouter qu'on attribue la voiture de société principalement au secteur privé marchand. Or, toujours selon les chiffres de l'enquête belge sur la mobilité des ménages, la part du secteur public dans l'usage des voitures de société est loin d'être négligeable. On dit souvent que la voiture de société est une rémunération cachée, mais c'est une rémunération avant tout. Le problème de la voiture de société en Belgique est donc, in fine, un problème de rémunération et de réglementation fiscale. Si demain vous donnez la possibilité à un employeur d'octroyer chaque mois les montants identiques aux voitures de société en monnaie sonnante et trébuchante à son personnel, je ne suis pas persuadé qu'on parlera encore longtemps des voitures de société. Le problème à régler est fiscal avant d'être un problème de mobilité certes assez symptomatique.

Dernière chose. Il faut savoir que le parc des voitures de société se renouvelle tous les 3 à 4 ans. Et la moyenne d'âge des véhicules en Belgique est de 7 ans ½. Si on enlève les voitures de société, on se rendra vite compte que le parc belge est assez vieux. Nos entreprises sont en train de réfléchir à des incitants permettant aux particuliers de changer plus vite de véhicule, parce qu'il faut savoir que lorsqu'on passe de l'euro 0 à l'euro 4, il faut 12 ans. Pour avoir un parc qui est au niveau de la technologie offerte aujourd'hui, il faudra encore attendre 12 ans.

Vincent MARION, *Cartographe*

Si on est en ville, qu'on travaille en ville et qu'on habite en ville, la carte Hypermobil fonctionne tout de suite. Mais si on travaille à Bruxelles et qu'on habite ou qu'on a de la famille en périphérie, c'est très difficile de se déplacer pour le moment avec les transports publics. Et le carsharing ne va pas marcher à la campagne comme ça marche en ville.

Il y a aussi un problème d'horaire. Combien de fois n'est-on pas obligé de rentrer à pied le soir après le cinéma parce qu'il n'y a pas de bus ?

John LEJEUNE, *Service public fédéral de programmation Développement durable*

On a mentionné ici quelques possibilités de coordination entre les différents acteurs, coordination dont le coût est de €1,5 milliard en Hollande pour des exemples de ce type. Avoir des incitants fiscaux est une chose, mais je pense aussi que c'est l'offre de services qui doit être améliorée pour appeler les gens à se comporter autrement. On se plaint souvent qu'à Bruxelles, il n'y a plus vraiment moyen de se déplacer, qu'il y a un manque de sécurité dans les transports en commun, etc. Et quand j'entends parler d'investissements qui devraient aller au-

delà de 1 milliard d'euros pour arriver à implanter une carte unique comme Hypermobil, je pense qu'il y a aussi des investissements à orienter du côté de la qualité de l'offre de services.

Karine DEREY, Cellule environnement de la compagnie bruxelloise des eaux CIBE

Il y a un aspect de la mobilité qu'on n'aborde pratiquement jamais : celui de la pollution. La vraie mobilité à traiter est celle qui n'est pas nécessaire ou celle que l'on peut faire à vélo. Or là, jamais on a pensé à inciter fiscalement le rapprochement des lieux de travail, ou à inciter fiscalement les commerces de proximité, comme le disait monsieur Andrienne. Et je crois que c'est aussi un point à prendre en compte dans un projet de mobilité globale.

Anne DEPIESSE, Inter-environnement Wallonie

Si on veut encourager les déplacements à pied ou à vélo, il faut apporter un avantage attrayant à l'utilisation de la carte Hypermobil. On pourrait par exemple intégrer un entretien vélo, et pourquoi pas offrir un partenariat avec des marchands de chaussures...

Philippe DEGAND, Coordinateur mobilité pour l'UCL

Il y a une chose dans ce débat sur la mobilité sur laquelle on ne peut faire l'impasse, c'est l'augmentation prévisible du coût de l'énergie et spécialement du carburant. Je pense que les prévisions qu'on peut faire à l'horizon 2015 doivent être prises avec beaucoup de précautions, parce que la hausse des prix va forcer certains d'entre nous à utiliser moins la voiture.

Au point de vue énergétique, il faut rappeler que la voiture est un mode de transport vraiment catastrophique. La masse utile que vous transportez est d'environ 10% de la masse totale. Quant au moteur à explosion, il a un rendement de 30% dans le meilleur des cas, si bien que de l'énergie extraite péniblement du sous-sol, on utilise que 3%. De ce point de vue là, on a certainement de bonnes raisons de changer de mode de déplacement.

Une remarque cependant, on dit explicitement que la carte Hypermobil est une alternative à la voiture de société. A l'UCL, il n'y a à ma connaissance qu'une seule voiture de société, c'est celle du Recteur et il y a 5000 autres membres du personnel. Alors il serait intéressant, je pense, de citer quelques arguments à faire valoir auprès des employeurs qui n'offrent pas de voitures de société en faveur de la carte Hypermobil.

Axel SIMONART, Travailleur

Je vais donner l'exemple de mon épouse, qui travaille à Art-Loi. Chaque employé dans son entreprise lui a vivement conseillé de prendre une voiture de société. Nous habitons Stockel. Et Stockel Art-Loi, c'est une ligne de métro, 15 minutes de trajet. Nous avons dû nous battre pour ne pas avoir de voiture de société et recevoir, en contrepartie, des cacahuètes d'augmentation salariale.

Un autre exemple. Ma femme est française. Nous faisons régulièrement le trajet Paris-Bruxelles. Nous avons trois enfants et fait le choix des transports en commun. A chaque fois, cela nous coûte 250€ avec le Thalys. Monsieur Jadot



s'étonnait du taux de fréquentation de 55% sur la ligne Paris-Bruxelles du Thalys. Je connais beaucoup de familles françaises, avec des enfants, et c'est vrai que nous sommes quasiment les seuls à prendre le Thalys. Pourquoi ? Parce que nos amis ont des voitures de société. Le Paris-Bruxelles aller-retour leur coûte 24 €. Pas d'essence, juste le péage. Le problème, c'est qu'on impose parfois au travailleur une voiture de société, sans autre alternative possible.

J'ai une dernière question : est-ce que vous avez un planning ou un calendrier plus ou moins envisageable pour cette carte Hypermobil ? Et n'y aurait-il pas des étapes intermédiaires avant d'arriver à cette solution assez ambitieuse d'un point de vue technologique ? Pourquoi pas une première étape chèque transport sur le modèle des chèques repas... ?

Nouredine Ben BRICK, *Président de l'Union Professionnelle des Exploitants de Taxis et Taxis Colis*

La carte Hypermobil est une idée intéressante pour les exploitants de taxis, pour trois raisons.

La première, c'est la mobilité. S'il y a moins de voitures, les trajets en taxi seront plus rapides et moins chers. C'est important aujourd'hui à Bruxelles, où nous avons un problème avec nos collègues de la STIB concernant les sites propres pour les taxis.

La deuxième, c'est la rentabilité.

La troisième, c'est la sécurité pour les chauffeurs de taxis. Moins de liquidités, c'est moins de danger d'être attaqués, surtout la nuit. 95% des taxis aujourd'hui acceptent les cartes de crédit. Je ne peux pas parler de la situation dans toute la Belgique, mais je trouve qu'à Bruxelles, la mise en pratique d'Hypermobil est facile. On parle d'équiper les taxis de nouveaux lecteurs de cartes bancaires. Tout est donc prêt

4.2 Réponses et conclusions de intervenants

Isabelle DURANT

Pointons les questions soulevées lors des interventions. La première, c'est le volet des partenaires sociaux, qui ont mis en avant le problème de la voiture de société et de ce qu'elle représente en terme de salaire ainsi qu'à un niveau symbolique. Je souhaite vraiment que ces questions fassent partie du débat dans un accord interprofessionnel ou autre.

Les remarques suivantes ont porté plus largement sur la question de la boucle des transports, avec entre autres les trajets domicile-école. Là, évidemment, on élève un peu la problématique, mais on a raison. Je pense qu'on ne peut pas envisager une carte comme celle-ci sans faire toute cette réflexion. La question du vélo pour aller à l'école est réellement posée, et il serait préférable d'inclure les écoles comme partenaires dans ce type de travail.

Le dernier paquet évoqué dans vos interventions est la question de l'aménagement du territoire, des commodités, la diminution des déplacements contraints mais aussi l'obtention d'une offre de service non seulement plus commode mais aussi plus « attirante ». C'est sûr, les transports en commun doivent devenir aussi attractifs et séduisants qu'une voiture, en tout cas pour ceux qui considèrent que

cette dernière est un objet de séduction. L'aspect symbolique est évidemment à prendre en considération pour ne pas passer à côté d'une partie du problème.

Christos DOULKERIDIS, *Député bruxellois Ecolo et Président du Parlement francophone bruxellois*

Comme nous pouvons l'observer, la mobilité soulève des questions extrêmement complexes. En venant avec notre proposition, nous restons humbles et ne prétendons pas résoudre tous les problèmes. Cela me fait même plaisir d'apercevoir déjà les attentes futures des différents intervenants. Le changement n'est pas simple. Et on ne peut pas imposer à chacun des acteurs d'aller à la même vitesse. Avec Hypermobil, nous venons avec une solution progressive qui permet à chacun d'aller à son rythme et de garder son autonomie. Et une proposition ouverte à des développements futurs. La Ligue des Familles a amené l'idée très intéressante d'ajouter dans notre débat les commerces de proximité. De même, va-t-on essayer de travailler avec les écoles, et de quelles manières ? Toutes ces flexibilités sont possibles. Et tant mieux, ça évoluera.

Notre ambition était de venir avec un discours séduisant sur la mobilité, qui ne soit pas simplement pleurnichard ou revendicatif. Je ne reviendrai pas sur les chiffres qu'on partage tous maintenant sur les problèmes écologiques ou économiques, mais dans les politiques publiques, nous devons faciliter la vie des gens et pour ce faire, adapter la façon dont on a travaillé jusqu'à présent. Avec une exigence au départ : partir de l'utilisateur et non pas des institutions. La difficulté des entreprises de transports publics mais aussi du politique, c'est que chacun de nous réfléchit dans un cadre donné. Ceux au fédéral réfléchissent aux problèmes du fédéral, ceux au Parlement flamand réfléchissent à ceux du Parlement flamand, etc. D'où l'intérêt d'avoir des partis politiques au dessus des institutions, qui puissent réfléchir à un intérêt commun. Cela suppose de dépasser la difficulté de mettre autour d'une table des acteurs qui n'ont pas spécialement envie de travailler ensemble ou qui n'ont pas obligatoirement les mêmes intérêts. Et je remercie vraiment chacun des interlocuteurs présents ce matin, venus avec des discours que j'ai trouvés très constructifs.

On avait aussi une intuition en présentant cette proposition, celle d'intégrer la technologie. On vit dans un monde qui évolue énormément et les pouvoirs publics ne doivent pas être les derniers à utiliser ces nouveaux outils qui nous simplifient la vie. Si tout cela a un coût important, je pense qu'à certains moments, il faut pouvoir assumer des investissements. Les banques l'ont fait il y a des années, avec les cartes visa et bancontact ! Et j'imagine qu'à l'époque aussi on a dû se poser la question des investissements de base avant d'y arriver. En ce qui nous concerne, on ne peut laisser cette responsabilité de coûts de base aux seules sociétés de transport en commun. Il est essentiel que l'Etat participe, parce qu'il est le garant de l'intérêt public.

Quant à l'aspect fiscal, il est essentiel. Nous allons négocier cette question avec le Ministre des finances. Notre proposition Hypermobil n'a aucun impact négatif sur le budget de l'Etat puisque c'est la même déductibilité fiscale que ce dernier accorde par employé, qui va soit vers une voiture de société, soit vers un écopass de société. Au contraire, c'est même de l'argent réinjecté dans les entreprises du secteur public.

En réalité, en venant avec la proposition d'une alternative, on n'oblige personne à changer. Nous donnons juste la possibilité à chaque employé de faire le choix. Et

c'est déjà un pas énorme. Le parti Écolo a une réflexion qui n'est pas vraiment favorable à la voiture de société, on peut s'en douter.

Écolo était également sensible à l'opinion d'un certain nombre de citoyens et de partenaires sociaux qui préféraient à la voiture de société des sommes analogues directement en salaire. Tout cela est très bien, il faut tenir des discours idéologiques de ce type et continuer à se battre dans ce sens, mais il faut aussi de temps en temps avoir des discours qui tiennent compte de la situation actuelle. Ici, nous avons choisi délibérément cette deuxième option. Nous ne faisons pas un combat contre la voiture de société qui a des inconvénients et des avantages. Nous offrons une possibilité de choix. .

Il y a eu tout à l'heure une réflexion sur le territoire, elle est extrêmement importante. Si aujourd'hui on reste statu quo avec un avantage clair pour les voitures de société, on continuera à faciliter la possibilité d'aller habiter loin des centres-villes et, par conséquent, de faire quotidiennement 40, 60, 100 km pour se rendre à son lieu de travail, acheter son pain, aller au cinéma, conduire ses enfants à l'école, etc. Le coût occasionné apparaît à première vue nul pour l'utilisateur, parce qu'il a l'impression qu'il ne paie pas sa voiture. Mais la déductibilité fiscale, nous la payons par nos impôts, tout comme le coût de la pollution et, de façon indirecte, le coût sur la santé. Et il apparaît évident que les transports en commun, même s'ils étaient très largement refinancés, ne pourraient pas mettre un arrêt de bus, de train ou des voitures partagées à côté de chaque maison isolée.

Au départ, les cartes Hypermobil seront beaucoup plus attrayantes pour ceux qui habitent dans les centres urbains qu'en milieu isolé. D'ailleurs on ne prétend pas toucher tout le monde avec notre proposition. Mais elle permettra de récompenser ceux qui utilisent le vélo, en leur laissant la possibilité d'utiliser l'argent des voitures de sociétés pour pouvoir en acheter un, ou encore utiliser un taxi ou les transports en commun. Car c'est en combinant tous ces moyens de transports qu'on peut y arriver. Il s'agit de mettre en place une vision globale des transports, qui nécessite une série de discussions entre sociétés de transport pour parler horaires par exemple. Car c'est bien beau de pouvoir payer avec une carte, mais si je dois attendre une demi-heure pour avoir une correspondance, on n'ira pas dans le sens de l'intérêt de l'utilisateur. Et donc, je le répète, cela ne servirait à rien.

Personnellement, j'aime bien le concept « happy ». Lorsque j'ai présenté la carte pour la première fois à Écolo, on a eu un débat sur le terme. Moi je plaçais Hypermobil mais je n'ai pas pensé à « Happymobil ». Je voulais aussi quelque chose d'attrayant. Et je ne souhaitais pas qu'en prenant les transports en commun, on soit « Undermobil » ! C'était important de montrer que la combinaison des transports en commun, des vélos et des taxis était, en ville, la plus rapide. Même pour celui qui doit faire des transports professionnels à l'intérieur d'une ville. On voulait donc choisir un préfixe positif. On n'a pas été jusqu'au plaisir, mais je rejoins cette notion. C'est aussi la raison pour laquelle on a intégré le TGV et le Thalys. Lorsqu'on a une voiture de société, on peut partir en week-end. Si je souhaite rester dans une logique où l'alternative serait aussi agréable, je trouve sympa qu'avec le même montant, on puisse faire le même week-end à Paris, à Londres ou à Amsterdam.

Enfin, je pense qu'il faut souligner l'initiative des Ministres de la mobilité, et s'en féliciter. Elle permettra à la fin de l'année, si l'agenda est respecté, d'avoir déjà une évaluation de l'impact coût. On aura alors quelque chose de concret, et on verra bien comment s'organiser et s'il faut puiser dans des budgets du fonds Kyoto, par exemple.

Michel JADOT, *General Manager de la direction « Voyageurs » de la SNCB*

Quatre réflexions. La première, c'est que la carte Hypermobil, même si très intéressante, ne va pas tout résoudre.

Deuxièmement, ce n'est pas depuis la carte Hypermobil que les transports en commun travaillent ensemble. La SNCB a chaque année des réunions avec nos collègues des autres sociétés de transports et nous en projettons dans les semaines qui viennent pour examiner, à chaque fois, les horaires de trains par rapport à ceux des bus. Il y a des gares conventionnées avec des tableaux sur lesquels sont indiqués les temps d'attente entre les trains et les bus. Tout cela est donc en train de se mettre au point.

Ensuite, la technologie. Comme on l'a vu, elle évolue très vite et, pour cela, il est difficile de faire un choix. La STIB a déjà fait un choix technologique il y a 2 ou 3 ans, et elle se trouve peut-être maintenant devant des nouveautés. Tout cela coûte très cher. Ce qui, comme la technologie, ne doit pas devenir un nouveau barrage à l'accès des transports en commun. Tout le monde n'a pas encore d'ordinateurs. Tout le monde n'est pas flexible pour être imaginatif dans ses choix.

De plus, on ne résoudra la mobilité que lorsqu'on aura réussi à résoudre la problématique de l'aménagement du territoire. Quand on installe un zoning industriel au milieu de nulle part, c'est après qu'on en voit les conséquences. Aux Pays-Bas, lorsqu'on installe un nouveau village, l'organisation et l'infrastructure « transport » sont d'abord planifiées et puis selon cela le boulanger, l'église, le transport, etc. sont positionnés.

Marc DEGEMBES, *Head of order management card & quality manager Gisecke & Devriendt*

On a la chance dans ce genre de projet, car la technologie existe. Elle est déjà implémentée dans d'autres pays, et cela fonctionne bien. Je peux vous le garantir pour l'avoir déjà utilisée. De plus, je vois qu'il existe une volonté de la part des différents partenaires d'arriver vers un système où il y aura une interopérabilité des différents réseaux. Cela va créer une certaine dynamique et des avantages auprès des utilisateurs finaux.

Philippe ANDRIANNE, *Secrétaire Général de la Ligue des Familles*

Le principe de la carte Hypermobil est très intéressant pour nous parce qu'il remet aussi sur la table la question de la fiscalité. En effet, elle devrait être repensée sous forme d'un package salarial global. Pour le moment, les avantages sont complètement figés, les choix des personnes sont totalement guidés. Je parlais dans mon exposé de rigidité fiscale... Or, un package salarial devrait comprendre évidemment la rémunération, mais aussi les voitures de société et les autres moyens de transport, tout comme devraient être pris en compte les problèmes de congés, les aides aux familles du type titres-services, etc. L'ensemble de ces problématiques sont liées.

En ce qui concerne les trajets domicile-école, la Ligue prône trois choses. D'abord, la solidarité interfamiliale. Pourquoi faut-il que quatre voitures partent du même quartier pour aller à la même école, en même temps ? Si les gens se connaissaient un peu mieux, se rencontraient et se parlaient, il y aurait des économies à faire en terme de trajets et de dépenses. Secondement, nous menons en Région wallonne des actions de sécurisation du parcours scolaire, y compris pour les vélos.

Enfin, troisième remarque, on a parlé de plaisir. Nous pensons aussi au « plaisir utilité ». Pour avoir une utilisation régulière de ce genre de cartes de mobilité, il faut nécessairement selon nous qu'elle soit multifonction, qu'elle allie les avantages « mobilité », mais aussi les commerces ou les activités culturelles. On pourrait même retrouver l'avantage « familles nombreuses » qui existait précédemment, dont font partie principalement les familles recomposées, pour qui les contraintes financières dictent le choix de mobilité. Alors, une proposition : un projet tel que celui de la Ligue des Familles avec sa carte avantages pourrait accompagner assez rapidement un concept Hypermobil.

Kris LAUWERS, *Directeur Général Adjoint de la STIB*

Première réaction, je n'ai parlé que de billettique parce que c'était le thème. Mais il est clair qu'il faut absolument rendre plus attractifs, plus efficaces, plus confortables et plus sûrs les transports en commun, avec une offre de passage la nuit également. Il faut surtout augmenter les fréquences et la fluidité de nos déplacements publics. Je vous rappelle que 46% des Bruxellois utilisent les transports publics en ville pour leurs déplacements motorisés. On serait donc très heureux d'avoir à notre disposition 46% de la surface du domaine public.

Deuxièmement, je crois que la billettique est quand même très importante. Ne soyons pas frileux, elle va nous coûter cher, environ €12 millions. Mais cela rapportera à la clientèle, à nous aussi puisque cela nous donne des informations commerciales précieuses. Dans le secteur privé, on est prêt à investir.

Dernière réaction à la réflexion qui dit que transport public devrait venir desservir les zones d'emplois. Moi j'invite les firmes à venir s'installer où nous sommes déjà !

Jean-Marc VANDENBROECKE, *Administrateur Général Adjoint des TEC*

D'abord, je voudrais souligner l'intérêt de la discussion qui a eu lieu aujourd'hui, et le fait que Hypermobil tranche avec les autres discours un peu incantatoires sur la mobilité. Il est important de sortir des discours convenus. Ici, ce sont des propositions concrètes. Je trouve très intéressante l'idée d'avantager notamment ceux qui utilisent les transports publics, car on les sait plus conformes à l'intérêt collectif. Au niveau de la technique, il faut se mettre d'accord sur un certain nombre de choix, ce qui n'est pas évident car nous devons répondre aux besoins de nos clients respectifs, qui ne sont pas forcément les mêmes. Les solutions à proposer à nos clients ne sont donc pas non plus forcément les mêmes. Un exemple : Monsieur Degembes soulignait dans son exposé que la carte permettrait de ne plus manipuler d'argent dans le bus. Pour nos clients, de nombreuses enquêtes révèlent qu'ils sont très attachés au fait de pouvoir acheter les tickets dans le bus sans devoir passer par un système de pré vente. Faut-il donc balayer le souci du client pour des raisons de conformité ou de coordination ?

Catherine MAHEUX, *Conseillère au Service Transport de la FEB*

Je souhaite vous soutenir dans la proposition de la carte Hypermobil. Il s'agit d'un moyen interopérable pour une mobilité sans contrainte. Au niveau du financement, c'est vrai qu'on peut longtemps polémiquer sur les voitures de société et ne toucher qu'une toute petite partie de la population, sachant qu'une grosse partie ne fait pas de déplacements domicile-travail. Il faut donc continuer à réfléchir.