

Création d'un système de billetterie multimodale intégrée en Europe

2014/2244(INI) - 12/06/2015 - Rapport déposé de la commission, lecture unique

La commission des transports et du tourisme a adopté un rapport d'initiative de Dieter-Lebrecht KOCH (PPE, DE) sur la création d'un système de billetterie multimodale intégrée en Europe.

Le rapport a souligné que la mobilité des citoyens dans l'ensemble de l'Union était une condition indispensable à l'exercice de leurs libertés fondamentales. Par conséquent, les consommateurs devraient être en mesure d'obtenir des informations exhaustives, fiables et neutres sur les horaires et sur les disponibilités de liaisons multimodales et transfrontalières dans le cadre d'un transport de porte à porte continu et facilité, caractérisé par un niveau élevé de confort, ainsi que de réserver et de payer ces déplacements en ligne.

Or, malgré les efforts déployés, il n'est toujours pas possible dans la plupart des États membres d'acheter sur l'internet ou au moyen d'une application mobile des billets pour des trajets nationaux et transfrontaliers au sein de l'Union européenne. Ce blocage géographique ne devrait pas être autorisé.

Vers un cadre clair : le rapport a invité la Commission à adopter les mesures nécessaires à la création d'un cadre clair en ce qui concerne les systèmes de billetterie multimodale intégrée. Il a plaidé pour la mise en place d'une **plateforme de dialogue** associant tous les représentants du secteur du transport aux niveaux national, régional, local et européen, afin de trouver des solutions viables pour l'introduction progressive de systèmes de **tickets électroniques interopérables** à l'échelle de l'Union européenne tenant compte de l'ensemble du cycle, de la planification du voyage à l'achat du billet.

Conditions tarifaires transparentes: les consommateurs devraient disposer à tout moment d'informations transparentes sur les prix. Les systèmes de réservation et de paiement devraient indiquer clairement le prix total du billet pour tout trajet sélectionné, en incluant des éléments obligatoires tels que les taxes et les frais. Les États membres devraient prendre davantage de mesures pour **réduire les frais associés à l'utilisation d'une carte de crédit** ou d'autres moyens de paiement raisonnables pour des services de transport public.

Les députés ont demandé de sauvegarder différents modèles de tarification et différentes possibilités de paiement (remises, rabais, etc.) afin de faire en sorte que certains groupes de la société (chômeurs, retraités, étudiants, familles nombreuses, personnes à bas revenus et autres groupes sociaux désavantagés) puissent bénéficier des systèmes de billetterie multimodale au sein de l'Union.

Les autorités compétentes des États membres sont invitées à:

- **établir, au plus tard en 2020**, en collaboration avec les représentants du secteur des transports, **des systèmes nationaux modernisés d'informations** sur les horaires et les tarifs basés sur des interfaces ouvertes, qui connectent entre elles les données des transports publics urbains locaux et régionaux gérés par des entreprises privées et publiques, et à mettre régulièrement à jour ces systèmes;
- veiller à ce que, dans le secteur du transport public local, tous les modes de transport soient équipés, d'ici à 2020 au plus tard, de **systèmes intelligents de transmission des informations en temps réel** sur la position du véhicule de transport ; l'installation de tels systèmes devrait être reprise comme critère dans les appels d'offres;

- prévoir, au plus tard en 2024, une **mise en réseau transfrontalière** des systèmes nationaux d'informations sur les horaires et les tarifs sur la base d'interfaces ouvertes, avec des informations en temps réel sur les horaires des sociétés publiques de transport local et leur mise à disposition des opérateurs, des fournisseurs de services de planification d'itinéraires et des consommateurs.

La Commission est invitée à présenter une proposition qui contraindrait les fournisseurs à mettre à disposition, dans des conditions justes et équitables, toutes les données nécessaires pour fournir des services plus étendus et donner ainsi aux passagers un véritable choix entre les solutions disponibles les plus durables, les moins coûteuses ou les plus rapides, sans nuire aux intérêts économiques des prestataires de services concernés. La Commission devrait aussi détecter et contrer tout risque potentiel de monopolisation des informations par des fournisseurs de services multimodaux d'information et de billetterie.

Droits des passagers: le rapport a souligné que les droits des passagers européens étaient limités de sorte qu'ils s'appliquent de manière distincte pour chaque contrat de transport. Lorsqu'un déplacement comporte des étapes transfrontalières ou un transport multimodal, les droits des passagers ne peuvent pas être garantis de la manière habituelle.

La Commission est dès lors invitée à répondre à la demande du Parlement, formulée dans sa [résolution sur la feuille de route de 2011](#), en présentant une **charte des droits des passagers** couvrant tous les modes de transport. Cette charte comporterait une section distincte sur les déplacements multimodaux et instaurerait une protection claire et transparente des droits des passagers dans le contexte multimodal, en tenant compte des caractéristiques spécifiques de chaque mode de transport, et un **système de billetterie multimodale intégrée d'ici la fin de 2017**.

Les députés ont également demandé la définition de **conditions précises pour l'utilisation et le transfert de données**, notamment de données à caractère personnel, qui ne devraient être traitées et utilisées que de manière anonyme et uniquement dans le but de faciliter l'émission d'un billet multimodal. L'achat et le paiement de billets par l'intermédiaire d'applications mobiles et de l'internet devraient être possibles, de préférence sans qu'il soit nécessaire de s'enregistrer dans le système.

Financement: les députés ont demandé que les solutions innovantes proposées par les parties intéressées puissent continuer à être soutenues et que soient développées les possibilités de financement offertes par l'Union, telles que le programme innovant «[Shift2Rail](#)», dans le cadre du programme [Horizon 2020](#), le [mécanisme pour l'interconnexion en Europe](#) et les [Fonds structurels](#). La Banque européenne d'investissement devrait utiliser le [Fonds européen pour les investissements stratégiques](#) de façon appropriée à cet égard.