

MOBIB, LA PETITE PUCE QUI PEUT TOUT CHANGER

En 2000. Une nouvelle ère commence à la STIB avec la nomination du très libéral Alain Flaush¹ comme directeur général, qui va insuffler dans l'entreprise les méthodes issues du secteur privé. Très vite, la société s'engage dans le développement d'une technologie de ticket dématérialisé, que nous connaissons aujourd'hui sous le nom de Mobib. Basée sur l'identification sans fil à haute fréquence (RFID), c'est une carte magnétique sans contact qui, présentée devant un valideur donne accès au véhicule. Dès 2000 la STIB rejoint le projet Triangle et l'association Calypso², qui regroupe quelques acteurs européens pour développer un standard de ticketing commun. Des employés de la STIB en assure le secrétariat, et son siège est situé à Bruxelles. On peut dire que l'entreprise publique a été un promoteur de cette recherche.

Juillet 2008, Mobib est mis en place sur tout le réseau bruxellois. Il remplacera à rythme soutenu les anciennes cartes jetables «Prodata» qui offrent infiniment moins d'avantages à l'opérateur. Mobib revient moins cher: plus de carte jetable, et les transactions sont prises en charge par l'utilisateur; Mobib est rapide et sûr: il s'applique aux stations de métro qui se verront bientôt équipées de portiques de contrôle d'accès³. Mais surtout, il fournit les données de l'utilisateur qui servent à tout: évaluer le service, la demande, le profil du consommateur, son choix d'itinéraire: pour la première fois la STIB peut observer ses utilisateurs comme autant de petits cobayes. Inestimables données.

Éclate alors une polémique quant à la violation de la vie privée⁴: vite, on rebouche les brèches de sécurité laissées béantes à la mise en service, puis plus tard on développe une carte anonyme qui ne servira qu'aux utilisateurs occasionnels. Les irréductibles utilisateurs de tickets en papier sont découragés de perdurer: on leur impose un tarif très défavorable⁵ afin d'accélérer l'abandon de l'ancien système.

En 2011 la SNCB fait le choix d'embarquer la Mobib, dans un premier temps afin de permettre aux abonnés combinés «train+métro» de franchir les portiques fraîchement mis en place par la STIB; puis elle se laisse convaincre que Mobib combinera bientôt dans le même pass les abonnements de chemin de fer et de transport urbain. Désormais la SNCB entend faire passer tous ses abonnés au billet dématérialisé, ce qui sous-entend encore moins de travail pour nos guichetiers, une espèce de travailleurs qu'on sait déjà être en voie de disparition.

Les TEC wallons mettent en test la Mobib et annoncent vouloir convertir dans le courant 2014 les centaines de milliers de cartes d'abonnés vers la validation sans contact. Côté flamand, c'est vers 2015 que l'implémentation aura lieu après le même investissement massif dans le remplacement de tous les valideurs à bord des véhicules, ainsi que de l'informatique embarquée qui assure la transmission des données.

Chère, cette conversion? C'est relatif. L'achat de la carte (5€) reste à charge du voyageur. Entretemps se développera peut-être un support plus universel comme le téléphone portable (protocole SMC) ou encore plus simple: mettre votre carte d'identité électronique aux standards de la radiodiffusion. Avant d'aller à Montmartre depuis Liège, vous achèterez vous-même sur Internet les billets complémentaires à l'abonnement TEC déjà présent sur votre carte: «un billet pour Bruxelles-midi, puis un

Thalys vers Paris, et un RATP 1 zone, s'il vous plaît... Ah, Zut! je parlais à mon ordinateur. - Biiip!» Décidément il va nous manquer, ce bon vieux guichetier. Le 21ème siècle est celui de l'utilisateur, pourquoi ne pas lui laisser faire tout le travail face à un automate de vente, voire plus rentable encore, via Internet et sa carte de crédit?

En Belgique régionalisée, avec une gestion très conflictuelle des compétences, un rêve est apparu qui simplifierait la mobilité de tous: l'intégration tarifaire. Pourquoi ne pas payer «une fois» entre un point A et un point B. Peut-être est-ce cela qui pousse les transports urbains bruxellois à se mettre à la pointe de la technologie interopérateurs, puisque les voyageurs sautent d'un transporteur à l'autre selon la région limitrophe d'où il proviennent. En 2010, les quatre sociétés de transport public belge fondent Belgian Mobility Card company SA, filiale commune qui va généraliser Mobib, organiser les responsabilités et arbitrer les recettes à transférer. Grâce à ce système commun au tarif intégré, les données d'usage de chaque voyageur permettront de partager le prix de son billet. C'est en partie dans ce but que les entreprises publiques poussent un système qui concilie une multitude d'opérateurs.

INTEROPÉRABILITÉ, LA PORTE EST OUVERTE À TOUS LES OPÉRATEURS

Comme souvent, une technologie neuve permet aussi de larges, très larges, applications. On combine aujourd'hui sur le même pass son titre de transport et un abonnement de Villo⁶, mais aussi le sésame d'une voiture partagée Cambio, ou d'une société de parking. Dans ces trois cas, on vient de passer une frontière inattendue: Mobib s'applique également à des services offerts par des entreprises privées. Donc nos opérateurs publics, STIB en tête, ont investi dans l'association Calypso, qui poursuit les objectifs communs du ticketing des entreprises d'État, d'opérateurs privés, et de l'industrie qui fournit ces solutions informatisées.

Et voici le côté face de la rutilante carte Mobib... tous ces titres de transports fonctionnent quels que soient les opérateurs et leur système tarifaire tant qu'ils adoptent le standard Calypso. A Lisbonne, l'impératif de la carte LisboaViva était d'intégrer 7 opérateurs dont 4 sont du secteur privé. A Paris, 3 opérateurs privés peuvent être utilisés avec le même pass magnétique. Vous pouvez lui affecter des titres de transport pour le Thalys et rejoindre Bruxelles avec la même carte Navigo, dont Mobib est la petite soeur, ou plutôt le clone. Voici les sociétés de transport aptes à se partager le marché du transport public, ses précieuses données, et s'en répartir très précisément les recettes.

Vous l'aurez compris, la validation sans contact a de beaux jours devant elle de par son adaptation à un marché d'opérateurs morcelés affranchis du monopole d'État sur les transports. Bien sûr, libéralisation n'est pas l'exact synonyme de privatisation. Certaines villes clairvoyantes garderont un ferme contrôle des concessions, afin que ceux qui voyagent sur une voie moins rentable ne paient pas plus cher pour un service plus chiche.

En soi, l'interopérabilité n'est pas une chose dévastatrice. Mais l'enthousiasme et la précipitation technocratique des entreprises belges est inquié-

tant. Il n'y a pas de débat sur ses effets négatifs, notamment en matière d'emploi et de respect de la vie privée. Pas de débat sur la porte qui s'ouvre aux fournisseurs de services connexes, ni sur la destination des données collectées, qui peuvent être vendues entre autres aux afficheurs publicitaires omniprésents dans les transports. Ce qui inquiète aussi c'est l'enthousiasme politique⁷ qui autorise les sociétés publiques à se lancer dans l'aventure: personne donc parmi nos responsables ne s'inquiète de ces cartes Mobib qui, une fois le monopole public remis en question, permettront une ouverture presque instantanée des transports collectifs à ces sociétés privées?

« Si on ferme les yeux sur le transport public, quand on les rouvrira il y aura une part à vendre, et une part à charge »

Pourquoi laisse-t-on nos sociétés publiques côtoyer tant d'entreprises privées sans baliser les fins de ces coopérations? Quels sont ces *managers* qui osent mettre le monopole public en balance sans que les Belges aient exprimé vouloir ouvrir un débat démocratique à ce sujet?

Syndicats comme défenseurs associatifs des transports s'opposent au morcellement des entreprises publiques, à la création de filiales ou la scission du rail national entre gestionnaire d'infrastructure et opérateur de transport, Infrabel et SNCB. C'est pourtant la voie qu'a choisi le gouvernement fédéral sortant, et Paul Magnette a bel et bien appliqué la recommandation européenne de séparer opérateur et gestionnaire d'infrastructure. Ces signes démontrent à quel rythme les dirigeants actuels préparent la voie de la libéralisation.

Lévin Chemin

(1) CEO de 1999 à 2012

(2) Sur ce standard de billetterie électronique: www.calypsonet-asso.org l'association diffuse des informations très complètes, en anglais.

(3) "Sécurisation du métro" pour un budget de 50 millions € d'investissements dès 2010. Selon ses propres chiffres et justifications, la STIB en récupérerait 15 millions par an.

(4) Lire à ce sujet: www.liguehd.be/actions-en-cours/mobib-et-vie-privée

(5) De 5 à 12% selon les cartes, au tarif 2014

(6) Villo est le système de vélo partagé bruxellois, existant aussi à Namur sous le nom de *Li Die Vélo*, qui est opéré en concession de Partenariat Public-Privé: contre la mise à disposition de vélos au public abonné, la firme obtient en compensation de nombreux espaces d'affichage publicitaires.

(7) On se souviendra de la carte "hypermobili" proposée par Ecoo, révant qu'un titre électronique de transport remplacerait la mobilité lourde pour inciter à la mobilité active.