

JTE 2015 - Atelier Billettique unifiée :

Le développement des transports : s'orienter vers une billettique interopérable sur tout le territoire

▪ **Repères fondamentaux pour mieux appréhender la billettique interopérable :**

Témoignage Isabelle TALABARD - CEREMA

Après avoir posé quelques définitions, et rappelé que la notion d'interopérabilité billettique touche, non seulement le domaine technique, mais aussi les domaines fonctionnels, organisationnels et commerciaux, demandons-nous « la billettique interopérable : pourquoi, pour qui ? ».

Du point de vue de l'utilisateur, la billettique interopérable correspond à la possibilité d'effectuer des déplacements « sans couture », c'est-à-dire de s'affranchir des limites de réseaux lors de ses déplacements. Cette amélioration du service à l'utilisateur participe à augmenter l'attractivité des transports collectifs, et développer les pratiques multi et intermodales.

Le développement d'un bassin d'interopérabilité billettique sur un territoire nécessite une volonté politique affirmée de développement et de modernisation des transports publics. Il passe par la mise en place d'une gouvernance entre les différents acteurs impliqués et d'une interopérabilité tarifaire.

La billettique interopérable est un outil sécurisé et performant pour proposer des services innovants et facilement accessibles aux usagers, y associer une marque et un visuel aisément lisibles par les clients, optimiser et mutualiser les moyens de distribution des titres, ainsi que le service après-vente.

Témoignage Jérôme CLAUZURE - AFIMB

Année après année, les réseaux équipés de systèmes billettiques différents se multiplient. Du fait de la mobilité croissante des individus, ceux-ci sont confrontés à cette multiplicité de solutions non compatibles et non interopérables, par opposition à des solutions « sans couture ». Cette situation n'est guère satisfaisante en termes d'usage, de parcours client mais aussi de coûts d'investissement, d'exploitation et de maintenance.

L'AFIMB recommande de recourir à des standards et des normes, « ouverts » si possible, aussi bien pour la communication sans contact, l'architecture des systèmes et sous-systèmes billettiques, que pour la codification des titres (InterTIC et Intercode) et les échanges entre back-office (InterBob).

Des solutions nouvelles émergent depuis quelques années basées sur les codes-barres (ou code 2D), la carte bancaire sans contact, les smartphones, les clés USB NFC, etc. D'autres solutions sont aussi au stade de la recherche ou en cours de déploiement comme le HCE sur téléphones Android.

Alors comment et que choisir au sein de cet « éventail technologique » qui s'élargit d'année en année ? Quelles solutions faut-il retenir pour faire évoluer les systèmes billettiques ?

Synthèse des échanges avec les participants pendant l'atelier :

- **Remarque** : Monsieur Soulard (1^{er} Vice-Président de Le Mans Métropole – Président de la SETRAM – Vice-Président du Syndicat Mixte du pays du Mans) : il précise que 4 Autorités Organisatrices des Transports (AOT) œuvrent au sein du Pays du Mans : La région des pays de la Loire (TER), le Département de la Sarthe (TIS), Le Mans Métropole (SETRAM) et la Commune de Changé (VAOTRAM). Chacune de ces AOT offrent des services de qualité mais il existe entre elles très peu d'offres mutualisées : en effet, cela reste difficile et complexe à mettre en place. Cependant, il est essentiel de mettre l'utilisateur au centre de l'offre de transports collectifs. C'est pourquoi quelques offres mutualisées existent en Pays du Mans comme par exemple le titre « 10 voyages » SETRAM-TIS. Ce titre permet des déplacements « sans couture » évoqués par les intervenants et en plus cela coûte moins cher à l'utilisateur !

Pour avancer sur ce sujet, il nous faut une volonté politique affirmée des élu(e)s de toutes les AOT et travailler conjointement. Enfin, concernant le post-paiement et les usagers occasionnels des transports collectifs, la SETRAM a déjà mis en circulation 15 000 Pass Liberté.

- **Question** : Monsieur OZAN (STAO PL72 – Responsable gare routière LE MANS/Billettique/SAEIV) : une des problématiques majeures est aujourd’hui la multitude des offres tarifaires : comment les traiter dans une démarche d’interopérabilité ? Il précise également que la Sarthe est une toile d’araignée ferroviaire et par conséquent il faut bien entendu travailler avec la Région dans le cadre d’une réflexion autour de l’interopérabilité. A ce sujet, y a-t-il une démarche nationale autour de la problématique de la tarification ferroviaire ?
 - o **Réponse** : Il existe aujourd’hui plusieurs applications pour imaginer une interopérabilité au niveau régional (et intégrant donc la tarification ferroviaire). Jérôme CLAUZURE rappelle que l’une des pistes est l’application Triangle2 (conçue comme complément avec une application locale). Isabelle TALABARD indique qu’elle pourra transmettre ultérieurement les coordonnées de contacts professionnels qui pourront fournir des réponses techniques à ces problématiques de tarification.

▪ Déploiement d’une billettique interopérable - exemple concret en Bretagne - KorriGo :

Témoignage Stéphanie CHEREL - Région Bretagne

Avec plus de 600 000 cartes émises à ce jour, la carte multimodale KorriGo, lancée en 2006, est entrée dans le quotidien des utilisateurs du transport public sur les territoires concernés : agglomérations de Rennes, de Brest, de Quimper, de Lorient et de Saint Briec, réseau TER, département d’Ille et Vilaine.

Les Autorités Organisatrices de Transport bretonnes partagent la volonté de développer les transports collectifs, facteurs de cohésion sociale et territoriale, dans un objectif d’intermodalité. C’est donc en toute logique qu’elles ont su se fédérer autour d’une billettique s’appuyant sur un support interopérable, la carte KorriGo, permettant la mise en œuvre de titres de transport intelligents et sans contact. Cette technologie moderne contribue à un usage simplifié des transports collectifs, un véritable service pour le voyageur.

La carte KorriGo, sous l’impulsion de Rennes Métropole et de la Région Bretagne, va devenir progressivement une carte de vie quotidienne régionale. Une première expérimentation en ce sens a vu le jour en septembre 2014 auprès de la population étudiante rennaise (gestion des déplacements et des services universitaires sur un même support). L’objectif poursuivi par les partenaires de ce projet est de généraliser cet usage des transports et des services à l’échelle du territoire régional.

Synthèse des échanges avec les participants pendant l’atelier :

- **Question** : Monsieur OZAN (STAO PL72 – Responsable gare routière LE MANS/Billettique/SAEIV) : les Autorités Organisatrices et opérateurs de transport ont-ils la possibilité d’utiliser d’autres supports billettiques que la carte multimodale KorriGo ?
 - o **Réponse** : Ils en ont effectivement le droit mais le visuel (ou la marque) KorriGo ne peut être utilisé sur ces supports spécifiques.

Ouverture – pistes pour le territoire :

- ✓ Prendre contact avec la Région des Pays de la Loire afin de lancer une réflexion sur le déploiement d’une billettique interopérable
- ✓ Découvrir plus en détail le fonctionnement de KorriGo et les services associés
- ✓ Répondre à l’invitation de l’Afimb, du Gart et du Cerema à participer à une démarche de co-construction d’une billettique interopérable, d’une part en menant avec les AOT une analyse des besoins et d’autre part en effectuant un inventaire des solutions tant traditionnelles qu’innovantes dans le but de « croiser » l’offre avec la demande selon les spécificités de chaque réseau.

