

COTITA

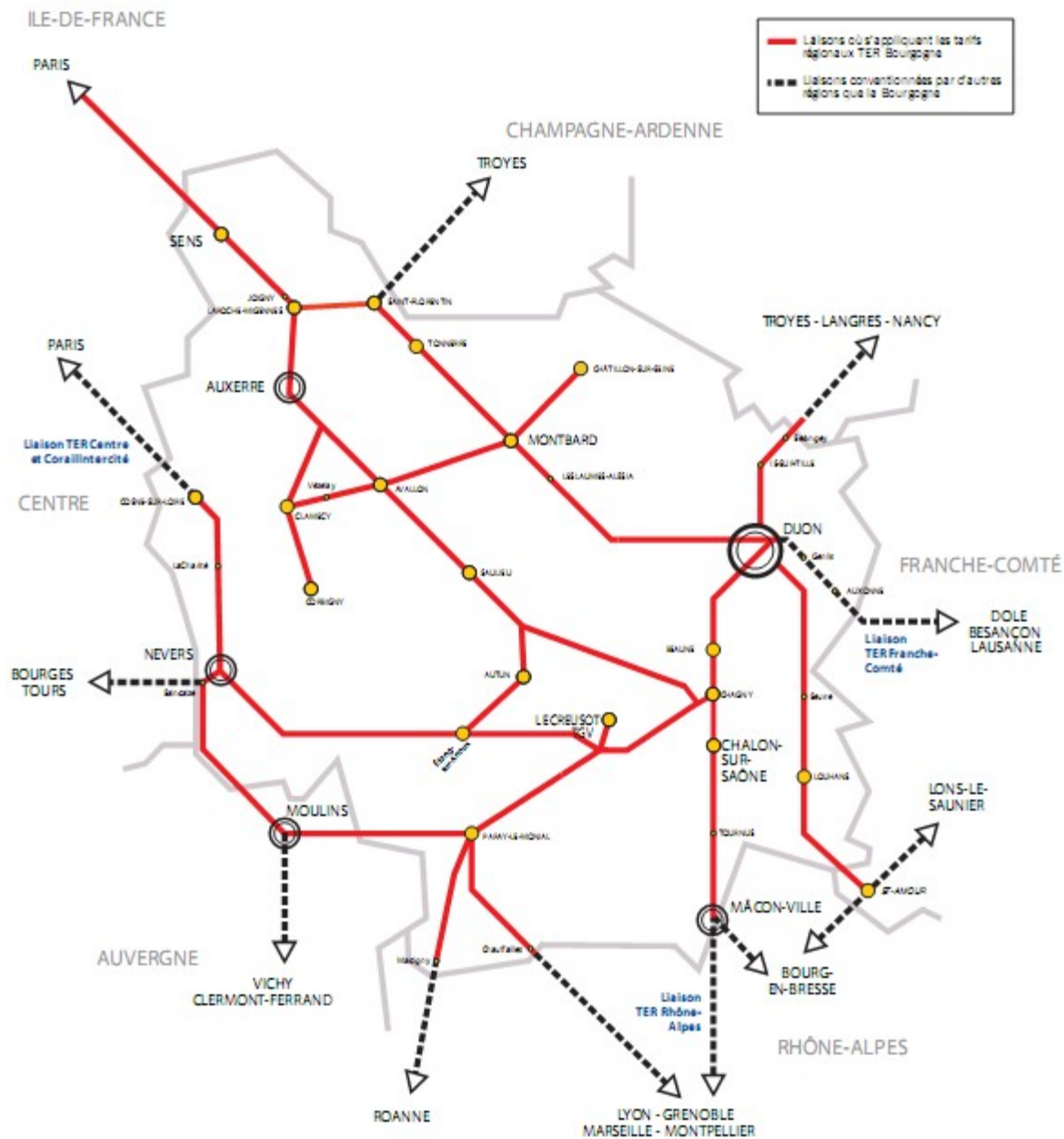
Journée technique 27 janvier 2009

La démarche billettique interopérable
en Bourgogne



I Éléments de contexte

Périmètre d'application de la tarification régionale sur les liaisons TER Bourgogne



LES FLUX TER EN BOURGOGNE

Le trafic ferré* de voyageurs interne à la Bourgogne et en relation avec les autres régions en 2006 :

4,2 millions de voyages internes à la Bourgogne en 2006 (+5,6% / 2005)

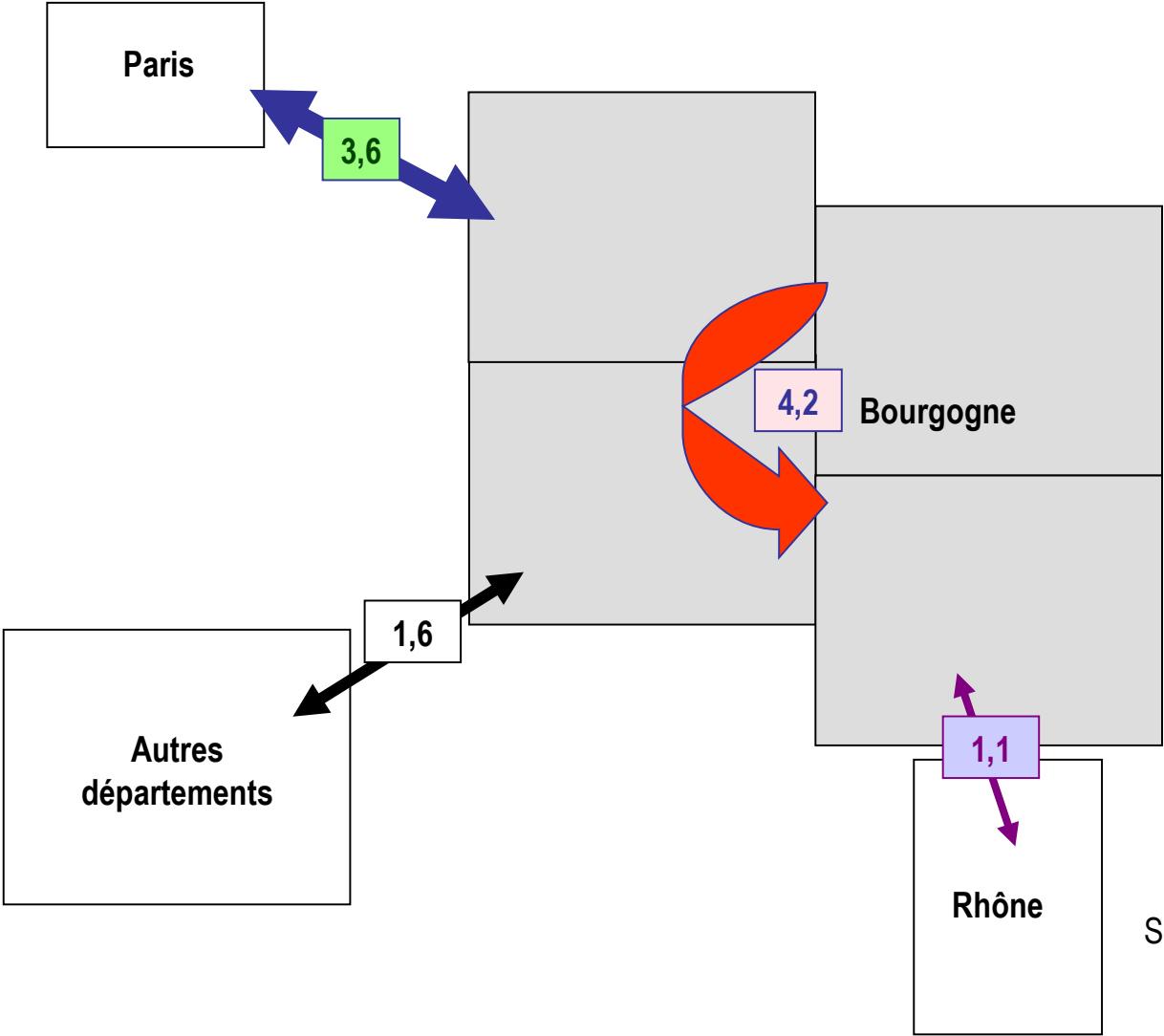
6,4 millions de voyages (TER et VFE) entre la Bourgogne et les autres régions en 2006, (+ 3,4% / 2005)

Dont $\frac{3}{4}$ du trafic entre la Bourgogne et :

- Paris (57%)
 - le département du Rhône (18%)
-
- 88% des voyages réalisés avec des abonnements à l'intérieur de la Bourgogne ont pour origine ou destination l'une des 7 principales gares de Bourgogne
 - 40% des abonnements vont d'un PTU à un autre

* Attention : ces données sont extraites de la base Aristote de la SNCF (tous types de services TER et VFE confondus) notamment en ce qui concerne les voyages entrants et sortants de la Bourgogne.

Flux intra et inter régionaux à l'origine ou à la destination des gares bourguignonnes en 2006 (millions de voyages)



Source : SNCF (tous types de trains)

LES AUTORITES ORGANISATRICES DE TRANSPORT EN BOURGOGNE

13 autorités organisatrices de transport

dont 4 départements

dont 8 autorités organisatrices de transport urbain

En 2007, une charte d'interopérabilité a été signée entre toutes les autorités organisatrices de transport :

- un engagement à travailler ensemble et à garantir la compatibilité des systèmes billettiques.

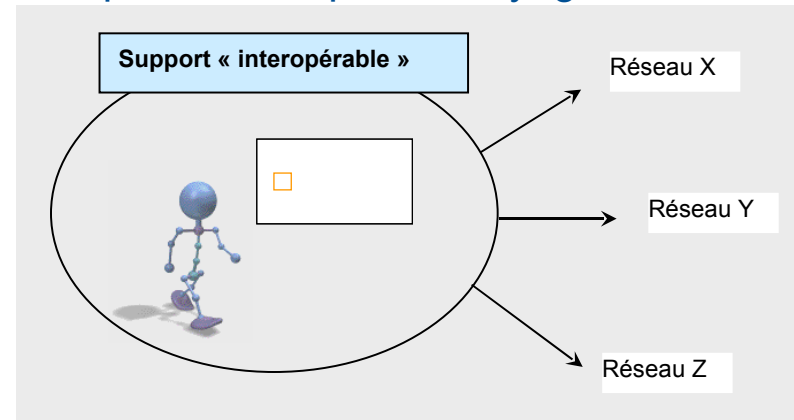


II La démarche billettique intermodale

Qu'est-ce que la billettique intermodale?

- L'enjeu principal de l'interopérabilité billettique est que le client puisse voyager sur plusieurs réseaux avec le même support.

L'interopérabilité billettique permet au client de charger sur son support n'importe quel droit à réduction (profil) et titre de transport de tout réseau partenaire.



- Ainsi, ces trois cas peuvent coexister pour les usagers :
 - 1 – cohabitation des profils monomodaux et des produits monomodaux sur un même support
 - 2 – profils communs et titres monomodaux
 - 3 – profils communs et titres issus de principes tarifaires communs (titres combinés, titres intégrés)

Qu'est-ce que la billettique intermodale ?

- Ce sont les principes de compatibilité technique des systèmes et des supports déployés par chaque réseau que les partenaires doivent définir et respecter pour garantir le bon fonctionnement de l'interopérabilité entre eux.
- La coopération des réseaux concernés est essentielle à la mise en place d'un tel service.

Elle doit être :

- intra-régionale (entre AOT d'une même région : départements, communautés d'Agglomérations, Villes)
- et inter-régionale (il convient d'intégrer les territoires régionaux limitrophes à la réflexion bourguignonne : Ile-de-France, Rhône-Alpes, Franche-Comté, Centre, Auvergne, Champagne-Ardenne).

La perception de la billettique par les utilisateurs des réseaux de transport en commun

- Les attentes satisfaites :
 - Facilitation de la validation : praticité et rapidité.
 - Simplicité du rechargement aux bornes.
 - Maîtrise et suivi de la consommation.
 - Un support solide et durable : moindre risque de perte.
- Les attentes à satisfaire : une carte que l'on peut
 - Se procurer facilement : carte anonyme en plus des cartes personnelles,
 - Prêter : utilisation familiale,
 - Utiliser à plusieurs : un seul titre de paiement pour ceux qui voyagent en petit groupe,
 - Recharger à volonté : adaptation des titres aux cartes rechargeables,
 - Recharger et dont on peut suivre le solde... sur internet.

Les attentes à l'égard d'une billettique interopérable

- Pouvoir utiliser avec le même support les différents services de transport public :
 - Transports en commun mais aussi vélo en libre service, parking relais.
- Bénéficier de réductions sur les autres réseaux dès lors que l'on est abonné à l'un d'entre eux :
 - Concerne surtout les jeunes.
- Pouvoir gérer sa carte avec internet :
 - Achat de titres des différents réseaux,
 - Suivi du contenu de la carte : rechargements, débits.

Les attentes à l'égard des tarifications des transports publics

- Plus de souplesse au niveau des tarifications afin qu'elles soient en phase avec les rythmes de vie et les pratiques multimodales :
 - Des abonnements longue durée mais que l'on peut suspendre,
 - Adaptation des abonnements aux pratiques de travail (temps partiel) à la multimodalité (alternance voiture / TC),
 - Postpaiement plafonné.
- Des profils et des critères de réduction homogènes d'un réseau à l'autre.
- Une tarification qui facilite la multimodalité : simplicité des principes, lisibilité, adéquation au système de la carte sans contact rechargeable.
- Une reconnaissance commerciale et de la fidélité : réduction en fonction de la consommation, avantages ou réductions chez des partenaires (en priorité dans le secteur du transport).
- Il faut repenser la tarification dans la perspective du nouveau support.

Quelles sont les enjeux tarification pour les usagers d'une billettique intermodale ?

- Pour tout système billettique, il est nécessaire de préciser au concepteur les principes tarifaires et les titres que l'AOT et/ou le transporteur souhaite(nt) proposer à la clientèle à **horizon J + 10 ans**.
Dans cette description, l'importance d'être le plus exhaustif possible au moment de la conception permet de se prémunir de toute impossibilité technique au moment d'une demande ultérieure.
Mais attention l'exhaustivité a un coût et il y aura des choix à faire. Mieux vaut donc définir **les principes de la tarification multimodale que la billettique devra servir que d'imaginer que la billettique doit pouvoir gérer tous les possibles**.
- Les orientations tarifaires pourront être déclinées en principes tarifaires et titres multimodaux. Cette liste pourra être annexée à tout cahier des charges de commande des systèmes. Ainsi les systèmes commandés seront en capacité technique de mettre en œuvre ces principes et ces types de titres. Le choix de mise en service commerciale de tout ou partie d'entre eux restera du ressort de chaque AOT pour son réseau, en collaboration avec les AOT concernés (conventions tarifaires).
- **D'un point de vue plus global, ceci représente l'association de l'ensemble des AOT du territoire pour contribuer à la définition d'une stratégie tarifaire pour le développement du transport public en Bourgogne.**

Thèmes à traiter pour structurer l'interopérabilité billettique : Le support (1/2)

L'intermodalité passe par une communication homogène et cohérente entre partenaires, qui doit se concrétiser notamment au travers de l'élaboration:

- ❑ d'une charte graphique de l'intermodalité
 - ❑ Marque, nom
 - ❑ Logo
 - ❑ Promesse Client
 - ❑ Identité visuelle (couleurs – typographie)



mobigo!



- ❑ de principes communs de communication :

Objectif: homogénéité pour les communications institutionnelle et commerciale.

Thèmes à traiter pour structurer l'interopérabilité billettique : Le support (2/2)

L'intermodalité passe également par une politique commerciale cohérente portant sur des sujets comme :

Durée de vie : 2 ou 3 ans (cartes bancaires), 6 ans (OùRA!), 10 ans (Navigo)

Prix de vente : gratuit (Navigo), 5 € (OùRA!).

Le prix de revient d'un support personnalisé est d'environ 5 €.

Prix des opérations de service après-vente : gratuit pour un renouvellement et 8 € pour un duplicata suite à perte.

Principes d'usage :

Validation : systématique, quels que soient le titre et le réseau ? – possibilité de multivalider pour voyager à plusieurs

Contrôle : politique commune de verbalisation ?

Principe d'intégration de partenaires autres que Transport : Partenaires Mobilité, tels que le stationnement, le vélo libre service.

Type de support : carte nominative, carte anonyme, clé USB, téléphone mobile, ...

Thèmes à traiter pour structurer l'interopérabilité billettique : Le profil et le service

Le profil

Objectif visé : profils attribuables par un réseau pour le compte d'un ou plusieurs réseaux partenaires (par ex. Etudiant).

Le service

Les partenaires de l'intermodalité ont pour enjeu la définition et la mise en œuvre de services Client cohérents, pratiques, simples et rapides d'usage, tout en maîtrisant les coûts.

- Distribution de titres de transport** : possibilité d'achat à distance, via Internet ou le téléphone – service de post-paiement
- Service après-vente** : prise en charge du client par tout partenaire
- Information Client** : prise en charge par tout partenaire.



III Les enjeux

LES ENJEUX POUR LES DEPLACEMENTS TER BOURGOGNE

1 – Au regard des déplacements interrégionaux

- Il est indispensable que le système billettique bourguignon soit compatible avec celui des régions limitrophes : gestion des déplacements interrégionaux
- Par ailleurs, les bourguignons se rendant en Ile-de-France ont souvent besoin pour leurs trajets terminaux d'utiliser le réseau transilien : il est souhaitable sur le support billettique bourguignon d'être en capacité d'héberger des titres transiliens (Carte Orange, carnet de tickets).

2 – Au regard des attentes clientèle

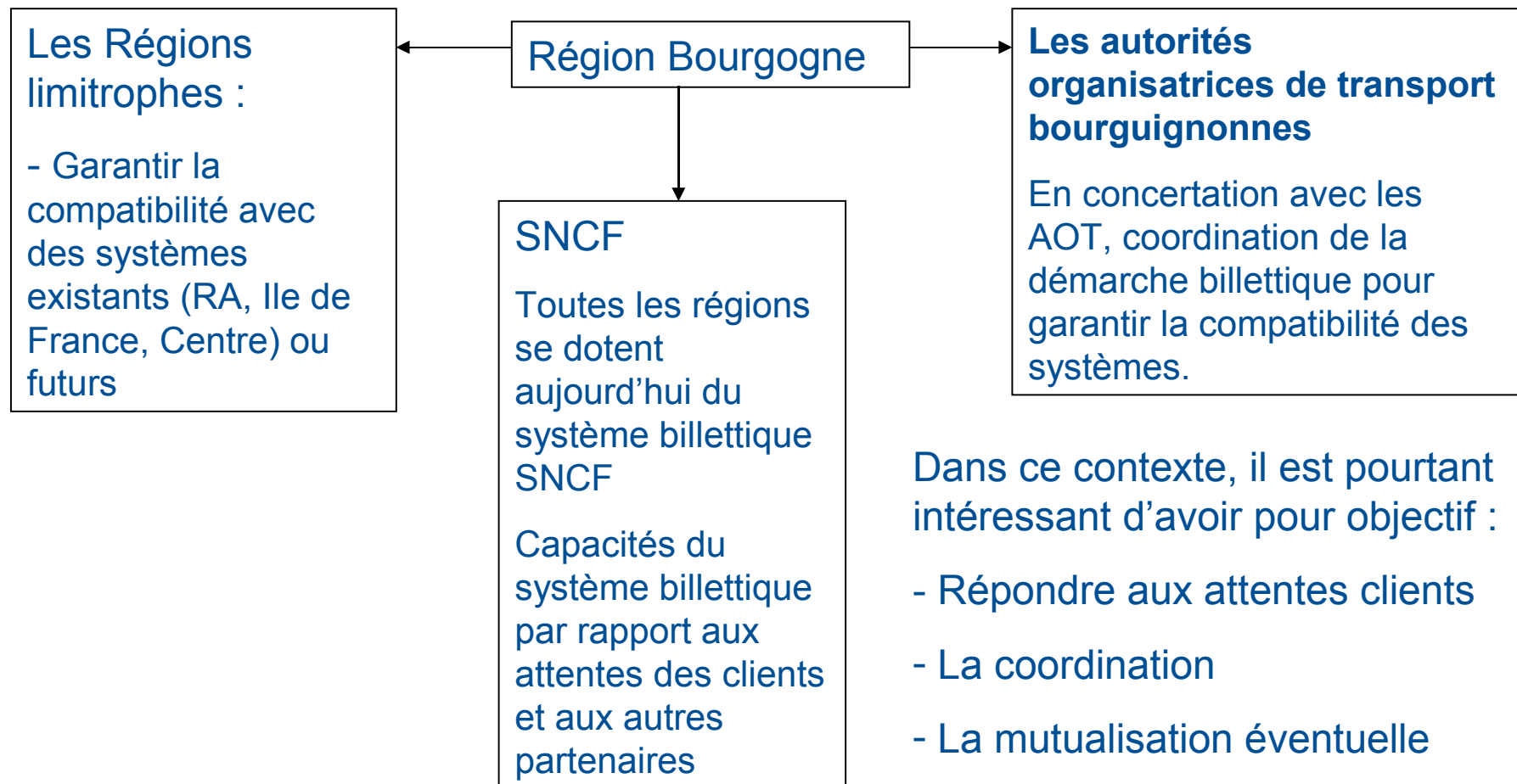
- Le déploiement d'un système billettique a toute sa valeur ajoutée si il n'est pas uniquement destiné aux abonnés, mais aussi à la clientèle occasionnelle (souplesse d'usage du transport public, hébergement des titres de différents réseaux, développement de nouveaux services : rechargement via internet, ...).

LA BILLETTIQUE MET EN EVIDENCE LES RELATIONS D'INTERDEPENDANCE ENTRE LES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORT

Le déploiement d'une billettique interopérable implique des relations d'interdépendance entre les autorités organisatrices de transport.

Quel que soit le planning de chacun pour le déploiement de son système billettique sur son réseau, les orientations prises sur des aspects fonctionnels mais aussi de communication par un réseau auront des répercussions sur les autres réseaux.

DES ENJEUX MULTIPLES ET DES ACTEURS MULTIPLES



LA DEMARCHE PARTENARIALE

- La région Bourgogne a missionné un bureau d'études pour l'assister dans sa conduite de la démarche billettique intermodale ; un comité technique regroupant les différentes autorités organisatrices de transport bourguignonnes, ainsi qu'un comité de pilotage ont été constitués.
- L'objectif est d'arriver :
 - Pour **mars 2009** : à un projet abouti présentant les grandes orientations tarifaires souhaitées pour la création de titres combinés ou intégrés entre les réseaux partenaires.
 - Pour **juin 2009** : à la production d'un Référentiel Fonctionnel Commun (REFOCO) avec une perspective de validation par les AOT à la rentrée 2009.
- **Le REFOCO** décrira le service client / AOT / Transporteur en Bourgogne, les objectifs assignés et la manière de les mettre en œuvre pour garantir l'interopérabilité des systèmes partenaires.
En parallèle, ces objectifs seront cohérents avec la politique tarifaire commune élaborée par les partenaires.
- Ce travail de réflexion tant fonctionnel que tarifaire se place en amont de la conception de systèmes billettiques partenaires, et sera déterminant pour le périmètre de tout système billettique interopérable en Bourgogne, ainsi que pour les services qui y sont associés.

Les principes communs qui seront ainsi arrêtés auront vocation à être intégrés aux cahiers des charges d'équipement billettique des réseaux partenaires, pour garantir leur interopérabilité.

- Il importe que cette démarche aboutisse à une validation de l'ensemble des partenaires.
Différents scénarios de mise en place de systèmes billettiques interopérables seront proposés suivant le résultat des réflexions techniques partenariales.