

THNS 2013 - Billettique intermodale

Marc GUIGON - UIC

Présentation

Marc GUIGON travaille à l'UIC, l'Union Internationale des Chemins de fer, qui est une structure mondiale de coopération entre les entreprises du secteur ferroviaire. Il est en charge du transport à grande vitesse, des applications télématiques et des gares de voyageurs. Il est également chef de projet pour le développement des normes *MERITS* (liées aux horaires) et *PRIFIS* (liées aux prix et tarifs). Auparavant, pendant ces années, Marc GUIGON était en poste à la DATAR, un organisme interministériel français de coordination et d'aménagement du territoire. C'est au sein de cette institution qu'il a développé des coopérations avec les échelons central et territorial du gouvernement chinois.

Brève introduction de l'UIC

L'Union Internationale des Chemins de fer est l'association professionnelle mondiale du secteur ferroviaire et est présente dans 92 pays. Parmi ses 240 membres, il est à noter la présence, outre celles de la SNCF et de RFF, de la compagnie ferroviaire chinoise China Railway Corporation (CRC) et l'Académie chinoise des sciences ferroviaires (CARS).

La billettique intermodale dans le secteur ferroviaire

La demande des clients et la nécessité d'une normalisation

Les clients pratiquant la mobilité ferroviaire souhaitent connaître les horaires des trains, le prix du voyage, et pouvoir effectuer la transaction avant de recueillir physiquement le billet. Les services en lien avec le déplacement, qu'ils soient dans le train ou après la vente (les possibilités de remboursement) font également partie des connaissances à mettre à disposition des clients.

Dans le même temps, cette demande se fait dans un contexte international qui impose une réflexion sur la standardisation, que ce soient des lieux (les gares en particulier), de l'identification des trains ou encore des codes de la compagnie ferroviaire et des voitures. Cela passe nécessairement par des messages standardisés qui permettent de pouvoir disposer de l'ensemble des données disponibles pour chacun des acteurs de la chaîne. Or, historiquement, ces derniers ont développé leurs processus propres, ce qui pose aujourd'hui des problématiques d'interopérabilité et d'intermodalité.

Cette présentation met en lumière alors 3 études de cas (en Suisse, en Belgique et en France), à valeur d'exemplarité dans l'intermodalité de la billettique.

Le cas de la Suisse : un ticketing commun et intermodal



L'Association des transports publics suisses, incluant tout type de transport (ferroviaire, fluvial, bus, téléphérique, ...), regroupe environ 250 compagnies de transport. Elle constitue un réseau de 20 tarifs régionaux, dans lequel le ticketing est commun et intermodal : avec un même ticket, il est possible d'emprunter n'importe quel point du réseau, au moyen des différents modes de transport disponibles. Ainsi, un Suisse sur trois possède ce type de ticket permettant de se déplacer dans l'ensemble du pays.



Concernant les canaux de distribution, le billet peut être acheté à un guichet physique, en ligne, ou encore être recueilli sur mobile ou par sms.

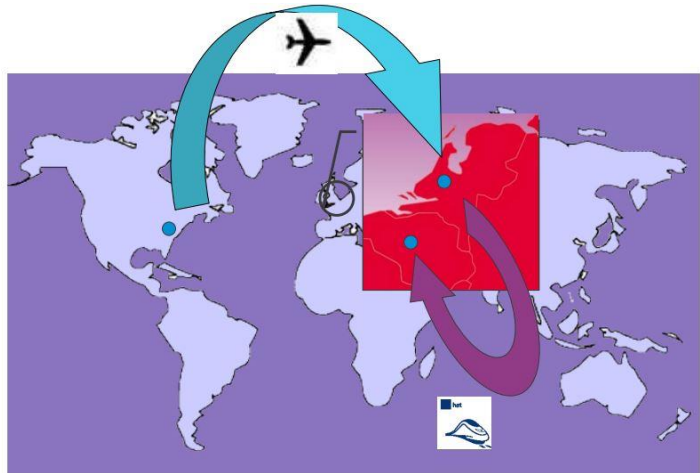
Les Suisses sont également en train de mettre en place la normalisation du « sans contact », en passant progressivement au RFID, l'objectif étant qu'en 2018, la majorité du ticketing se réalise avec avec des cartes à puce (chipcard) personnalisées.

L'intermodalité entre le transport ferroviaire et aérien : l'exemple belge avec AirRail



Le constat est que les principaux aéroports européens (Schipol, Frankfurt, Charles-de-Gaulle, Brussels,...) sont connectés avec le réseau de trains à grande vitesse. Or, l'objectif est que ces deux modes, air et fer, développent davantage des logiques de complémentarité que de concurrence.

À titre d'exemple, BeNe Rail International, une joint-venture entre SNCB Europe et NS hispeed (deux entreprises belge et hollandaise assurant le transport de voyageurs), a développé une plate-forme qui facilite l'intégration air et fer, en combinant les besoins des opérateurs de ces deux modes. Ainsi, le trajet par exemple entre New-York et Schiphol, en avion, puis Schiphol et Bruxelles en train, est désormais possible avec un billet commun, et cette possibilité est associée à des services tels que la garantie de correspondance ou la livraison des bagages.



Sur ces principes, il est à noter que seules les compagnies aériennes peuvent vendre et distribuer le billet commun, aérien d'abord puis ferroviaire (l'inverse n'est pas possible).

Malgré le caractère distinct des normalisations du secteur aérien (normes IATA) et du secteur ferroviaire (normes IUC), les systèmes de distribution sont interconnectés, ce qui garantit le trajet intégré entre les chemins de fer belge et hollandais (avec plusieurs opérateurs comme Thalys, Eurostar ou ICE) et l'aérien (avec Air France-KLM et Lufthansa principalement).

L'initiative de la SNCF : TGV Air, un partage de codes entre l'aérien et le ferroviaire

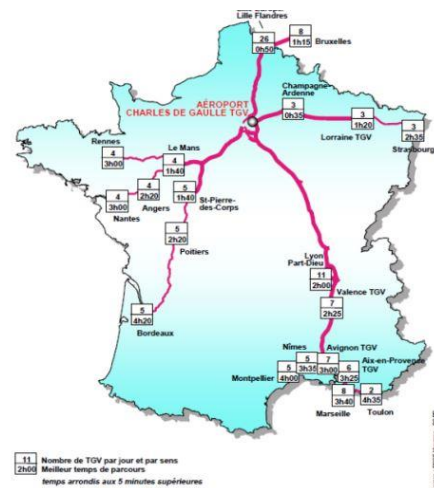


Au travers d'un billet combiné, il est donné la possibilité d'effectuer un trajet en avion, tout en se déplaçant en train avant le départ ou après l'arrivée à l'aéroport. Les aéroports parisiens Charles de Gaulle et Orly prennent ainsi part à cette initiative.

TGV Air constitue une marque de la SNCF, facilement mémorisable et reconnaissable, avec une signalisation cohérente dans toutes les stations TGV.

Concernant le processus et parmi les services proposés, il est à noter l'enregistrement rapide pour le trajet en TGV, et la correspondance, choisie par la compagnie aérienne en cohérence avec ses vols, s'effectue dans un maximum de 24h. Le trajet ferroviaire est inscrit sur le billet d'avion et il s'agit de retirer son ticket de train auprès d'un comptoir dédié TGV AIR (et réciproquement, dans le cas inverse).

À titre d'illustration, sont situées sur la carte ci-contre les différentes gares en France accessibles depuis et vers l'aéroport de Charles de Gaulle, où la station de TGV est située dans le terminal 2F, au cœur de l'infrastructure aéroportuaire. Et les autres terminaux sont rendus facilement et gratuitement accessibles par la navette automatique, le CDG VAL.



Dans la mise en œuvre de cette initiative, les standards/normes jouent un rôle d'importance : dans le secteur aérien, ils passent par les Systèmes de distribution globale (*Global Distribution System, GDS*), fournis par exemple Amadeus ou Travelport, et dans le secteur ferroviaire, ce sont les normes pilotées notamment par l'UIC telles que les *MERITS* (correspondant aux horaires) et les *PRIFIS* (liés aux tarifs).

Actualités de l'UIC

- L'UIC a lancé à la fin du mois de novembre 2013 un groupe de travail (URT : *Universal Rail Ticket*) visant à normaliser tous les codes à barre 2D et 3D. En effet, aujourd'hui en France, selon qu'un client recueille un billet de la SNCF chez lui, sur son smartphone, ou au guichet, les codes à barre diffèrent. La problématique est également valable pour les autres compagnies européennes, ce qui multiplie les types de codes à barre. L'UIC est également en train d'élargir toutes les fonctions d'horaires et de ticketing à la Russie, l'Ukraine, le Kazakhstan ou encore la Biélorussie. L'intérêt chinois sur ces sujets pourrait également se présenter.
- L'UIC mène actuellement un projet d'achat de billets de train en Europe à travers les différents sites internet, sur une base commune : en effet, se basant sur l'ensemble des horaires et des tarifs des réseaux ferroviaires européens qu'elle dispose (la plupart des entreprises de ces réseaux adhère à l'UIC), l'UIC reconstitue les trains internationaux et les renvoie aux entreprises membres, afin que les entreprises ferroviaires européennes puissent disposer des mêmes bases de données mises à disposition sur les différents sites internet européens : ainsi et par exemple, un usager pourra acheter un billet allemand sur un site français ou espagnol.
- Concernant les problématiques liées aux normes dans le monde ferroviaire, l'UIC développe des coopérations avec les Universités des transports du Sud-Ouest à Chengdu (西南交通大学), de Beijing Jiaotong (北京交通大学) à Pékin, et plus récemment de Lanzhou Jiaotong (兰州交通大学). Elle propose de se mettre également à disposition pour des coopérations éventuelles avec l'Université de Tongji (同济大学) à Shanghai.