

La vignette et les billets de train changent d'époque

TRANSPORTS La vignette autoroutière aura bientôt vécu. Elle deviendra électronique. Quant aux déplacements en transports publics, ils seront identifiés par smartphone. La mobilité entre en révolution numérique

BERNARD WUTHRICH, BERNE
@BdWuthrich

La vignette autocollante disparaîtra des pare-brise dans quelques années et le jour viendra où les billets de train seront tous enregistrés sur un smartphone. La révolution numérique a atteint la tarification de la mobilité. Pour le moment, cela ne devrait pas avoir d'incidence sur les prix eux-mêmes. Celui de la vignette restera uniforme et ceux des parcours effectués en transports publics formellement aussi, à l'exception de billets dégriffés et de réductions ciblées sur les heures creuses.

Techniquement, il sera certes possible de lier les tarifs aux kilomètres parcourus. Sur le plan politique, cette volonté n'existe toutefois pas pour l'instant. C'est en tout cas la conviction de Jeannine Pilloud, présidente de l'association faitière ch-direct, qui pilote la transformation numérique pour l'ensemble de la branche des transports publics.

La vignette autoroutière va devenir électronique. Le Conseil fédéral a mis un avant-projet en consultation en 2017 et les prises de position ont été analysées par l'Administration fédérale des douanes (AFD). Un modèle concret sera transmis au parlement

des plus gros chantiers numériques de la Confédération. Mais rien n'est encore définitif, car le choix du système d'identification ne l'est pas non plus. Or, cela jouera un rôle central. «Il s'agit d'éviter de recourir à des technologies qui seraient obsolètes dans un proche avenir», précise David Marquis. «En raison des développements très rapides dans ce domaine, ce choix peut avoir une incidence sur la date de mise en vigueur de la vignette électronique», ajoute-t-il.

Comme l'expliquait le Conseil fédéral dans le rapport mis en consultation, la technique vidéo a été privilégiée, mais d'autres formes d'enregistrement pourraient s'appliquer au contrôle des véhicules privés. A l'étude dans le secteur des transports publics, ces modèles se nomment CICO (pour check in/check out), CIACO (check in/assisted check out) ou BIBO (be in/be out). Ils permettent d'identifier le passage d'une carte à puce, d'une carte magnétique ou d'une application smartphone devant une borne, un portique ou via une application.

Lezzgo ou Fairtiq?

Pour l'instant, le sésame des transports publics est le SwissPass. En service depuis 2015, cette carte de couleur rouge est scannée par

utilisée dans tout le pays. Elle évite aux passagers d'acheter un billet à l'avance. Ils enregistrent sur leur téléphone portable les lieux de départ et d'arrivée de leurs déplacements selon le principe CICO. Le parcours leur est facturé au meilleur tarif et il se règle a posteriori, par facture.

Facturation au meilleur prix

Simultanément, plusieurs entreprises de transports publics régionaux se sont associées autour d'un système assez semblable nommé Fairtiq, également disponible pour l'Apple Watch. Sur son application, l'usager presse sur «start» au début de son voyage et «stop» lorsqu'il est arrivé à destination. Grâce à la géolocalisation, l'application réagit si elle s'aperçoit qu'il ne se trouve plus sur le parcours mais a oublié d'en indiquer la fin. C'est le système CIACO. La facturation se fait aussi au meilleur prix. Une douzaine de communautés tarifaires en sont partenaires, dont, en Suisse occidentale, Frimobil (Fribourg), Libero (Berne et Bienne) et Onde Verte (Neuchâtel). Une extension à l'ensemble du territoire est annoncée dans le courant de l'année.

Chaque système espère s'imposer sur le marché. Leur coexistence

La Suisse 4.0

«Nous voulons simplifier la billetterie»



DONNÉES Jeannine Pilloud, présidente de la faitière CH-direct et ancienne cheffe du trafic voyageurs aux CFF, se consacre entièrement aux changements qui attendent la branche des transports publics

PROPOS RECUEILLIS PAR B. W.

Directrice du trafic voyageurs aux CFF jusqu'à la fin de l'année dernière, la Zurichoise Jeannine Pilloud se consacre désormais au développement de la branche des transports publics. Elle préside l'association faitière CH-direct, qui pilote la transition numérique pour l'ensemble des 248 entreprises concessionnaires.

Comment définissez-vous la mue numérique que subit la branche des transports publics? Nous en avons tous sous-estimé l'ampleur. J'ai fait le choix de m'y consacrer et de déléguer ma précédente fonction de cheffe du trafic voyageurs,

que j'ai occupée pendant sept ans. Il aura fallu six ans pour développer la plateforme Nova, dont le SwissPass est une composante centrale. L'objectif est de réaliser la prochaine étape de la digitalisation dans le domaine des transports publics, d'introduire par exemple une carte SwissPass anonyme, d'harmoniser les appareils de contrôle électronique des titres de transport et de procéder aux adaptations nécessaires le plus rapidement possible. Il serait par exemple possible d'intégrer rapidement la vignette électronique dans cette plateforme, si cette volonté existe.

N'aura-t-on un jour plus que des billets numériques? L'objectif est d'automatiser le plus possible la billetterie et de la simplifier pour les clients. La plateforme Nova sera prête à fin 2018. On pourra alors définitivement mettre au rebut les logiciels vieux de trente ans avec lesquels nous travaillons encore. La branche devra alors décider quelles données sont à disposition pour élargir la

palette de prestations gérées par cette plateforme. Plus de 5 milliards de francs de chiffre d'affaires vont transiter par celle-ci. C'est un gros volume. Nous plaçons notamment de grands espoirs dans les applications qui permettent d'identifier le début et la fin du parcours emprunté par les usagers. Avec la digitalisation, nous voulons individualiser l'offre pour la clientèle, sans la complexifier.

Deux projets pilotes sont en concurrence: Lezzgo et Fairtiq. Cette concurrence est-elle utile?

Le contrôle de l'entrée et de la sortie nécessite une connexion au système de base et le recours à la géolocalisation, sans qu'il soit nécessaire d'installer des bornes à bord des trains et des bus. Avec les projets pilotes de ces deux partenaires, la branche pourra voir si les prix sont justes, si les parcours enregistrés sont corrects et si le public accepte cette technologie. Nous devons garantir à chaque entreprise qu'elle y trouve son compte et ne perde pas d'argent. Il faudra aussi que la partie technologique puisse être certifiée. Pour cela, nous avons besoin de nombreux tests. Nous allons communiquer à ce sujet en mars.

L'abonnement général n'est-il pas menacé à terme? L'AG tel que nous le connaissons a encore un bel avenir devant lui. Nous devons prendre soin de ceux qui en possèdent un et ont l'habitude de voyager confortablement, sans souci de réservation ou d'achat de billet. Mais la digitalisation nous offre de nouvelles possibilités. Nous souhaitons que les clients s'interrogent sur leurs usages. S'ils sont d'accord de nous fournir des données sur leurs habitudes de déplacement, nous pourrions leur fournir des conseils pour qu'ils voyagent à des heures moins chargées ou réservent leur place lorsque la demande est forte. Mais c'est délicat, nous en sommes conscients. Nous prenons la protection des données très au sérieux. ■

«Nous souhaitons que les clients s'interrogent sur leurs usages. S'ils sont d'accord de nous fournir des données sur leurs habitudes de déplacement, nous pourrions les conseiller»



avant l'été, annonce David Marquis, porte-parole de l'AFD. Selon l'avant-projet, la redevance autoroutière sera prélevée par identification vidéo des plaques minéralogiques des véhicules au moment de leur entrée sur un tronçon routier national soumis à la taxe.

Pas de vignette saisonnière

Le montant restera fixé à 40 francs. Le peuple a refusé en novembre 2013 de le hisser à 100 francs. Le Conseil fédéral s'en tient donc au prix actuel. L'Office fédéral des routes (Ofrou) estime par ailleurs que ce verdict négatif empêche de proposer des vignettes temporaires à prix réduit comme cela se fait par exemple en Autriche. Les clubs automobiles étrangers sont intervenus pour que la Suisse fasse ce geste pour les touristes de passage. Mais rien ne bougera pour l'instant, dit-on à l'Ofrou.

En principe, l'introduction du sésame informatique est prévue pour 2023 et doit être coordonnée avec la digitalisation de l'AFD, l'un

Le problème le plus délicat reste la protection des données. La branche a déjà dû enclencher la marche arrière avec le SwissPass

le contrôleur, qui vérifie le type d'abonnement (général, demi-tarif, parcours, communautaire) et sa validité. Il est combinable avec d'autres prestations. Mais la branche est déjà passée à l'étape suivante. Deux projets-pilotes de billetterie par smartphone ont été lancés. Mis au point par la compagnie BLS en collaboration avec les CFF et CarPostal, le premier se nomme Lezzgo. Depuis le 10 janvier, l'application, qui existe en versions iOS et Android, peut être

n'est pas un problème aux yeux de Jeannine Pilloud, car elle permet d'accumuler les expériences. La numérisation de la tarification des transports publics pourrait cependant poser problème dans un canton comme Genève, où les citoyens peuvent contester les hausses de tarifs par référendum, estiment plusieurs experts. Un autre écueil à franchir sera l'arrivée des lignes de bus privées. «Si les compagnies qui veulent offrir ce service obtiennent une concession, ils feront partie du réseau de transports publics et devront être intégrés au système digitalisé», affirme Jeannine Pilloud.

Le problème le plus délicat reste la protection des données. La branche a déjà dû enclencher la marche arrière avec le SwissPass. Le sujet est sensible, la prudence est de mise. C'est aussi valable pour l'AFD, qui ne pourra pas conserver, utiliser ou transmettre librement les informations fournies par les appareils de détection de la vignette électronique. ■

Lezzgo et Fairtiq sont deux projets pilotes avec lesquels le trajet n'a plus besoin d'être spécifié à l'avance. (CHRISTIAN BEUTLER/KEystone)

La définition de la semaine

GEOTRACKING

L'une des techniques de plus en plus utilisées dans le domaine de la mobilité est le geotracking ou géolocalisation. Le terme de geotracking résulte de la contraction anglaise de «geographic mapping and tracking», qui signifie littéralement «positionnement et suivi géographique». Le principe est simple: grâce au GPS, un téléphone portable, une adresse IP ou n'importe quel autre objet connecté peut

être localisé en tout temps, en principe partout dans le monde. Le système peut être utilisé pour retrouver un objet perdu ou une voiture volée si elle est équipée des instruments de détection nécessaires. Il offre aussi des possibilités de marketing que les entreprises en ligne ne se privent pas d'utiliser. Les instruments de géopositionnement peuvent par exemple être couplés avec des cookies. ■ B. W.