

Des nouveaux valideurs pour tous les bus et les trams d'Île-de-France

Comutitres, filiale d'Île-de-France Mobilités chargée de la billettique, s'apprête à changer tous les valideurs des bus et trams d'Île-de-France, avec un modèle commun pour tous les opérateurs, plus ergonomique. Un projet à long terme qui va bien plus loin que le simple boîtier à bord.

Vous verrez peut-être dans quelques mois, en prenant le bus ou le tram dans la région parisienne, que les valideurs ont changé: place à de nouvelles petites boîtes sobres et design, habillées du logo d'Île-de-France Mobilités (IDFM), les mêmes quels que soient la ligne ou le transporteur. En montant à bord, il sera possible de valider son trajet en approchant son passe sans contact ou son smartphone du boîtier. Pour IDFM, la mise au point de ces nouveaux valideurs a pour objectif de moderniser la billettique et de faciliter le quotidien des franciliens. Pour Comutitres, sa filiale qui s'occupe notamment de la commercialisation des différents titres de transport, c'est l'aboutissement de plus de dix ans de travail.

11 000 cars et bus, 400 trams et 200 dépôts concernés

« Dans le cadre de la mise en concurrence, on allait avoir de nombreuses DSP [délégations de service public, ndr] un peu partout, et l'objectif était d'avoir pour tous les bus et trams d'Île-de-France le même système et le même valideur dans tous les véhicules. » explique Hervé Debu, le directeur chargé de la qualification, de l'interopérabilité, des marchés de fournitures et des équipements billettiques. Sont concernés 11 000 cars et bus, 400 rames de tramways et 200 dépôts.

Comutitres a commencé par réunir tous les transporteurs impliqués, RATP, Transdev, Keolis, Lacroix, pour rédiger un cahier des charges, à partir du besoin exprimé par l'autorité organisatrice. « Nous avons rencontré les industriels », explique Hervé Debu, qui a lui-même passé neuf ans chez Thales (dont la division billettique a été rachetée par Hitachi Rail). « Nous les connaissons bien ! »

Des tests sur 70 bus et sur le T1

La nouvelle génération de valideurs est testée sur 70 bus du côté de Coulommiers par Transdev et du côté de Mantes-la-Jolie par RATP Cap Île-de-France, ainsi que sur les nouvelles rames du tramway T1. Il faudra sans doute de quatre à cinq ans pour équiper toute la flotte de bus de la région.



Une journée est nécessaire pour équiper un bus avec le nouveau système.

L'idée était de bâtir un nouveau système avec les briques déjà existantes sur le marché, pour trouver « quelque chose de cohérent », dit-il. « Tous les acteurs ne veulent pas tout, donc il a fallu faire quelque chose de modulable ! »

Un premier appel d'offres a été passé pour l'ensemble du matériel: valideur, console du chauffeur avec poste de vente et d'information, alimentation, dispositif de communication à bord, et système dans les dépôts, « avec la couche logiciel juste au-dessus ».

Un autre marché concernait les applicatifs métiers – la plateforme conçue sur mesure pour faire fonctionner tout le système régional – l'intégration et l'hébergement des systèmes centraux. Un groupement associant Conduent et Flowbird a remporté le premier en novembre 2020, et Flowbird seul le second en mai 2021. Tous s'emploient depuis à concevoir un valideur ultracompact et des systèmes centraux capables « de gérer un écosystème de 60 ou 70 acteurs ».

Comutitres, l'expert en billettique d'Île-de-France Mobilités

Derrière les cartes Navigo sans contact qui ont remplacé les bons vieux tickets papier des transports publics d'Île-de-France se cache une société plutôt discrète: Comutitres. A l'origine, c'était un groupement d'intérêt économique (GIE) fondé au tout début des années 2000 par la SNCF, la RATP et les opérateurs des bus de grande banlieue Optile.

Comutitres est devenu en 2023 une filiale de l'autorité organisatrice régionale Île-de-France Mobilités (IDFM, nouveau nom du Stif depuis 2017),

employant quelque 120 personnes. Sa mission? Fournir un cadre billettique modernisé, commun et mutualisé pour les 6,7 millions de clients du réseau. Comutitres gère la relation clients et le service après-vente pour les abonnements longs et toute la gamme de cartes, – la dernière étant Liberté +, le sésame permettant de voyager moins cher dans toute la région en payant le mois suivant –, l'achat des cartes à puce, la plateforme de dédommagement ou encore la dématérialisation des titres de transport sur smartphone.

Cet expert a aussi la main sur la gestion des recettes, le bon fonctionnement des systèmes et la mise au point d'équipements billettique ayant vocation à être adoptés par un nombre d'opérateurs d'autant plus important que l'ouverture à la concurrence a multiplié les lots.

Son organisation? Une robuste ingénierie financière, un solide département des systèmes d'information (DSI), et une bonne dose de cybersécurité et de service clients.

« Il aura fallu moins de quinze ans pour concevoir le système et l'installer partout en Île-de-France. C'est un travail de longue haleine! Nous avons dû construire tout un écosystème. Il y a un vrai travail d'accompagnement et de conduite du changement, au rythme de la fin des monopoles historiques. »

Comutitres exploitera les services centraux et gèrera la maintenance applicative

« Parallèlement, il a fallu imaginer un système contractuel pour pouvoir exploiter ces systèmes, les acheter, les commander, etc. », note Philippe Obernesser, directeur du projet et chef du service Equipements billettiques. « Il y a eu de longues discussions, car il a fallu accorder l'ensemble des acteurs, Île-de-France Mobilités et les transporteurs. » Tous les opérateurs de bus et trams d'Île-de-France seront tenus de commander ces nouveaux équipements, via une convention de groupement d'achats.

Comutitres va de son côté exploiter les services centraux, gérer la maintenance des logiciels et anticiper l'évolution du système. « Nous sommes l'intermédiaire entre l'utilisateur – le transporteur – et l'industriel. Nous le sommes aujourd'hui dans la construction, nous le serons demain dans l'exploitation, car le système va vivre probablement plus d'une dizaine d'années. Il y aura des améliorations, des modifications, la gestion de l'obsolescence du système... » Les premiers essais ont eu lieu en juin 2023. Les équipements sont désormais « en cours de qualification finale », note-t-il. « Il faut à peu près une journée pour convertir un bus, le temps d'enlever l'ancien système et de mettre le nouveau », relève-t-il. Les tramways doivent suivre au rythme de leur mise en concurrence, le calendrier n'étant pas encore fixé.

« Nous sommes assez confiants », assure Hervé Debu. L'objectif étant de « commencer des déploiements plus massifs à l'été » avec l'arrivée de nouvelles DSP dans les bus de grande couronne. « Il a fallu construire tout un écosystème. Il y a un vrai travail d'accompagnement et de conduite du changement », insiste Philippe Obernesser, « Il faut expliquer aux acteurs que demain, ils utiliseront un système billettique conçu pour eux. » Il faut en particulier, dit-il, que les chauffeurs se l'approprient. Quitte à apporter des changements, si besoin. Quant au devis – environ 200 millions d'euros tout compris pour toute cette petite révolution –, il est largement maîtrisé. ■



Le calendrier n'est pas encore fixé pour les tramways. Ici, le T13 qui relie Saint-Germain-en-Laye à Saint-Cyr l'École (78).