



**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

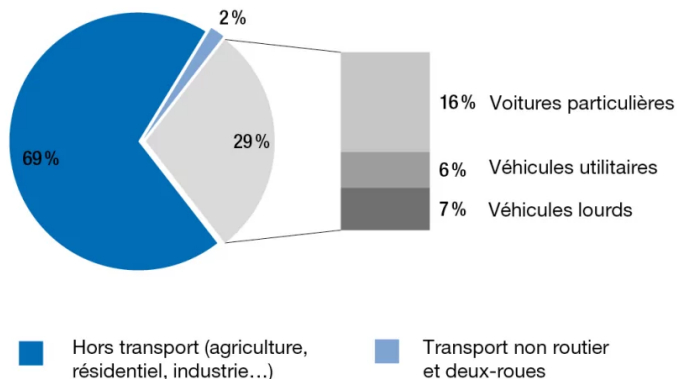
*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



# Etude comparative des initiatives européennes de billettique nationale

**Direction Générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités du Ministère délégué chargé des Transports**

# Les transports : Un enjeu majeur pour la transition écologique et solidaire



Source : Commissariat général au développement durable, Chiffres clés du transport, Datalab, édition 2020

- L'usage des transports publics et des nouvelles mobilités est un **levier essentiel de décarbonation** des mobilités, un des piliers de la **stratégie nationale bas carbone**
- Un des points critiques de cette stratégie est de simplifier **l'accès à l'intermodalité**

# Simplifier l'usage des transports partagés

## Leviers existants pour rendre les transports partagés plus attractifs :

Offre

Prix

Usage (Accès, Information, **Achat**)

## Les objectifs poursuivis :

Des usagers dit « captifs » des transports ont déjà développé des solutions pour s'adapter aux contraintes d'achat existantes.

Cependant, il faut aller plus loin pour :

- Faciliter l'usage dans toutes les situations pour que les transports partagés soient une alternative crédible à l'automobile particulière
- Favoriser la combinaison des modes pour une meilleure accessibilité là où l'offre existe

# La France : simplifier les parcours intermodaux et nationaux avec le « Titre Unique »

MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS  
*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Agence de  
l'Innovation pour  
les Transports

## « Titre de transport unique » : 1 an de co-construction pour une feuille de route partagée

Direction Générale des Infrastructures, des Transports et des  
Mobilités du Ministère délégué chargé des Transports

### Accès aux mobilités partagées

Plusieurs façons d'acheter son titre de transport  
à faire à comprendre...

Les Autorités Organisatrices de la Mobilité qui sont  
responsables des services de mobilité de leur  
territoire et de l'information voyageur...

Les usagers

Les Autorités Organisatrices  
et l'Etat

### en bref

Remplacement d'un titre de déplacement unique  
actuellement existants sur le territoire français :



Qualité

Inciter au report modal et  
simplifier l'accès aux modes  
alternatifs



Le climat

DOTIM/SD-MINT

3

# Dynamique européenne de simplification des billettiques

SwissPass en Suisse



Klimaticket en Autriche



Deutschlandticket en Allemagne



Et d'autres initiatives...

# Qu'est qu'une initiative de simplification de billettique nationale ?

Les systèmes billettiques sont classiquement conçus à l'échelle d'un réseau. Nous retiendrons comme définition d'une initiative de simplification de billettique nationale les services permettant d'uniformiser l'expérience d'accès à tous les réseaux pour simplifier le parcours de l'utilisateur.

Trois critères :

- National : tout un territoire national
- Unifié : multi-réseaux
- Billettique : démarche sur les parcours d'achat

# Les types de projet de simplification de la billettique nationale

Tarif national



Support universel (chargement de tout titres)



Titre universel (droit à voyager)



# Quels caractéristiques et mécanismes pour la mise en œuvre d'un projet de titre national ?

- **Comprendre les raisons et les propositions de ces offres**
- **Comprendre les facteurs clefs de succès :**
  - Quels points communs ?
  - Quelles différences ? Pour quelles raisons ?
- **S'inspirer des réalisations passées :**
  - Quelle gouvernance pour un projet de billettique nationale ?
  - Quels choix techniques ?
- **Identifier des pistes de collaborations**



# Etude comparative

## Méthodologie

### Recueil des données

5 entretiens avec des responsables de produits nationaux

3 séminaires techniques européens

Des questionnaires

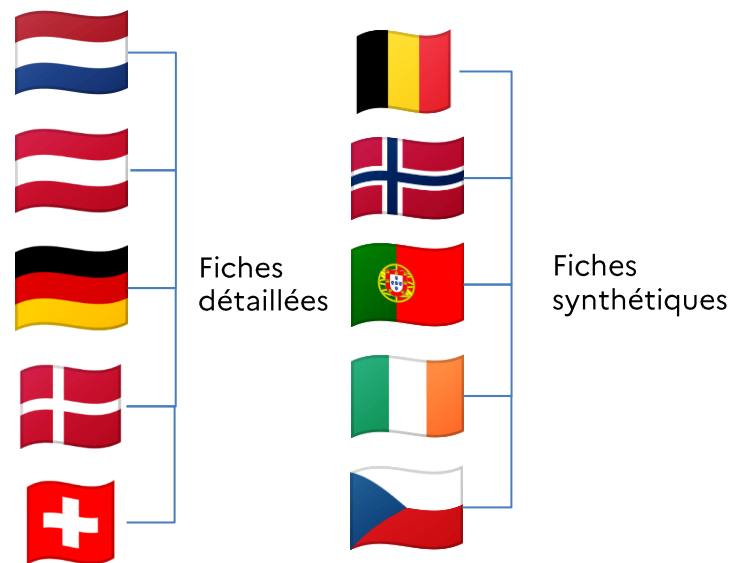
Des recherches documentaires

**Analyse thématique des ressources**

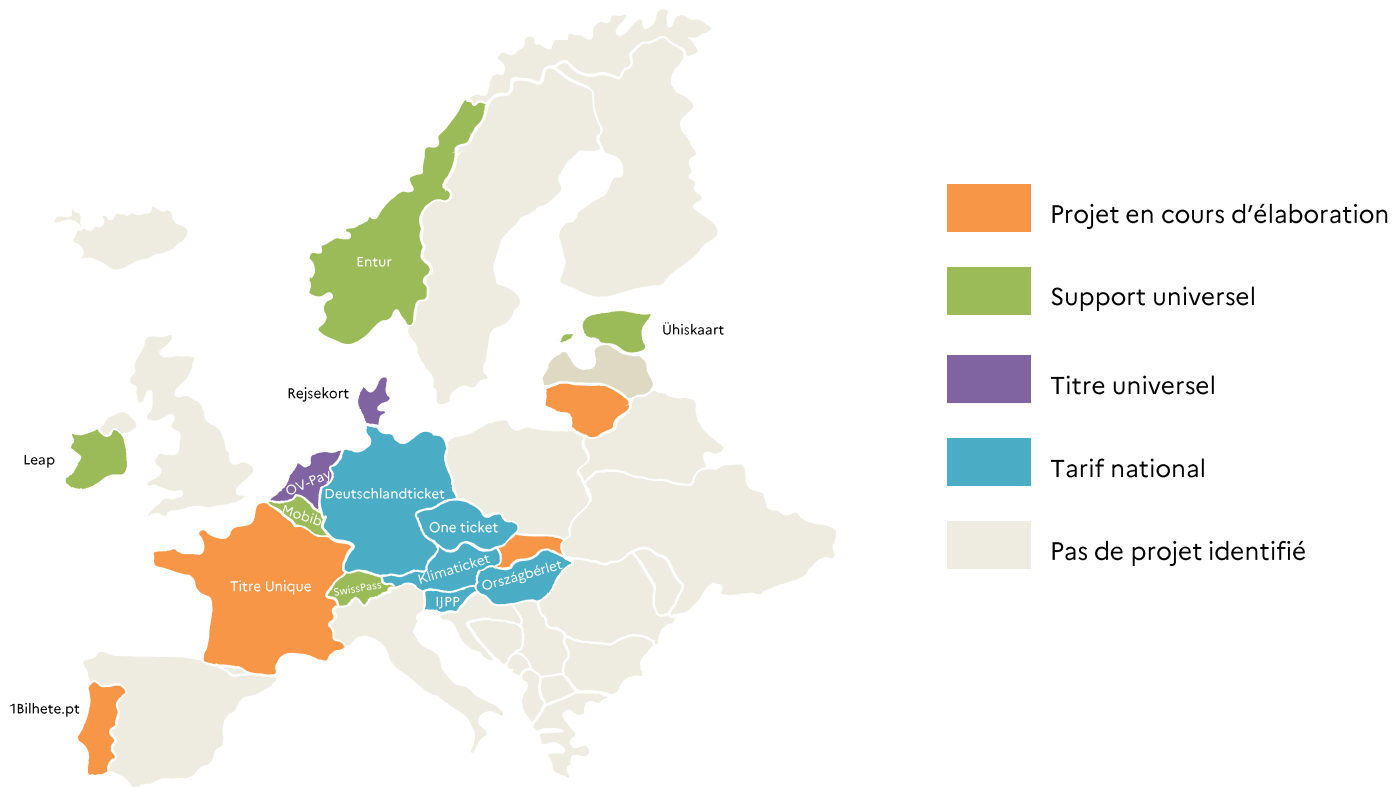
## Résultats

Enseignements généraux

Fiches pays :



# Initiatives de billettique à l'échelle européenne



# Un écosystème territorial des mobilités

## FRANCE

730 autorités organisatrices des mobilités développent leur propre billettique, l'information voyageur...

## DANEMARK

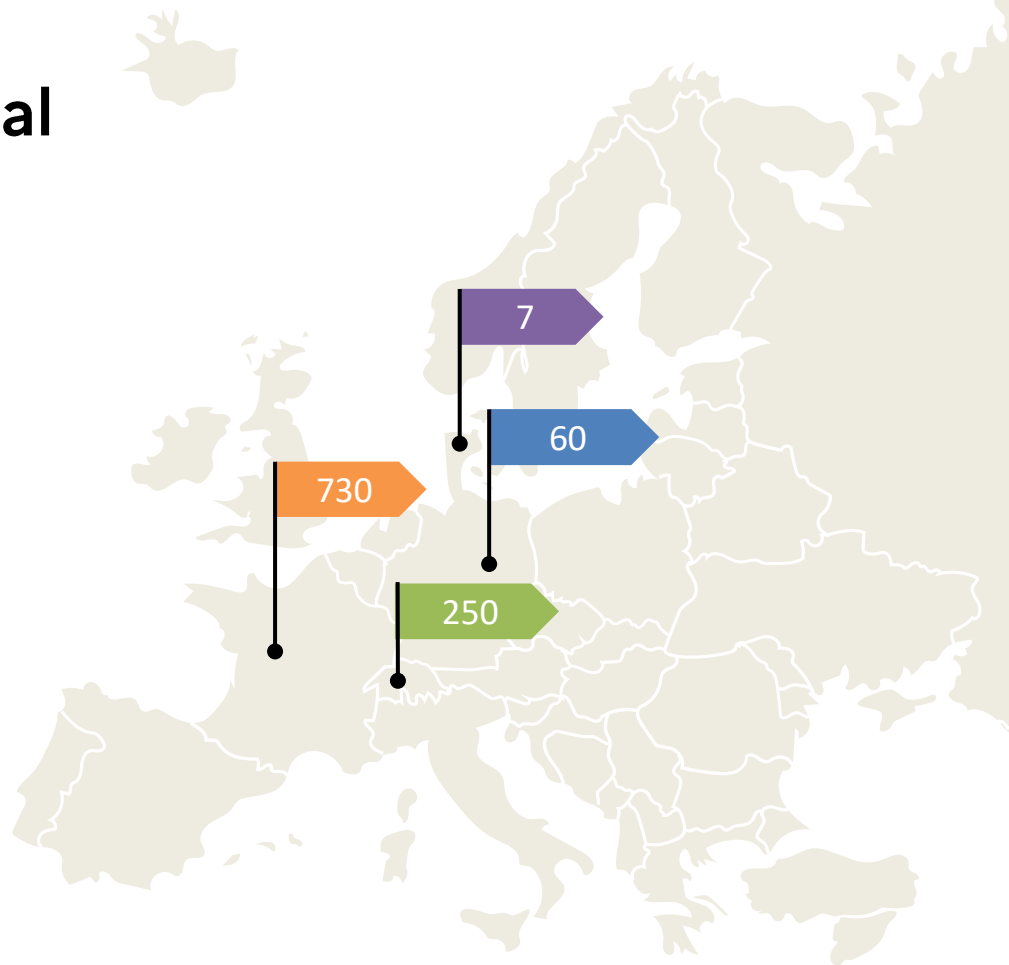
7 régions organisent les transports, les tarifs, les titres et la billettique.

## SUISSE

250 opérateurs et une dizaine de communautés tarifaires qui définissent leurs tarifs et titres.

## ALLEMAGNE

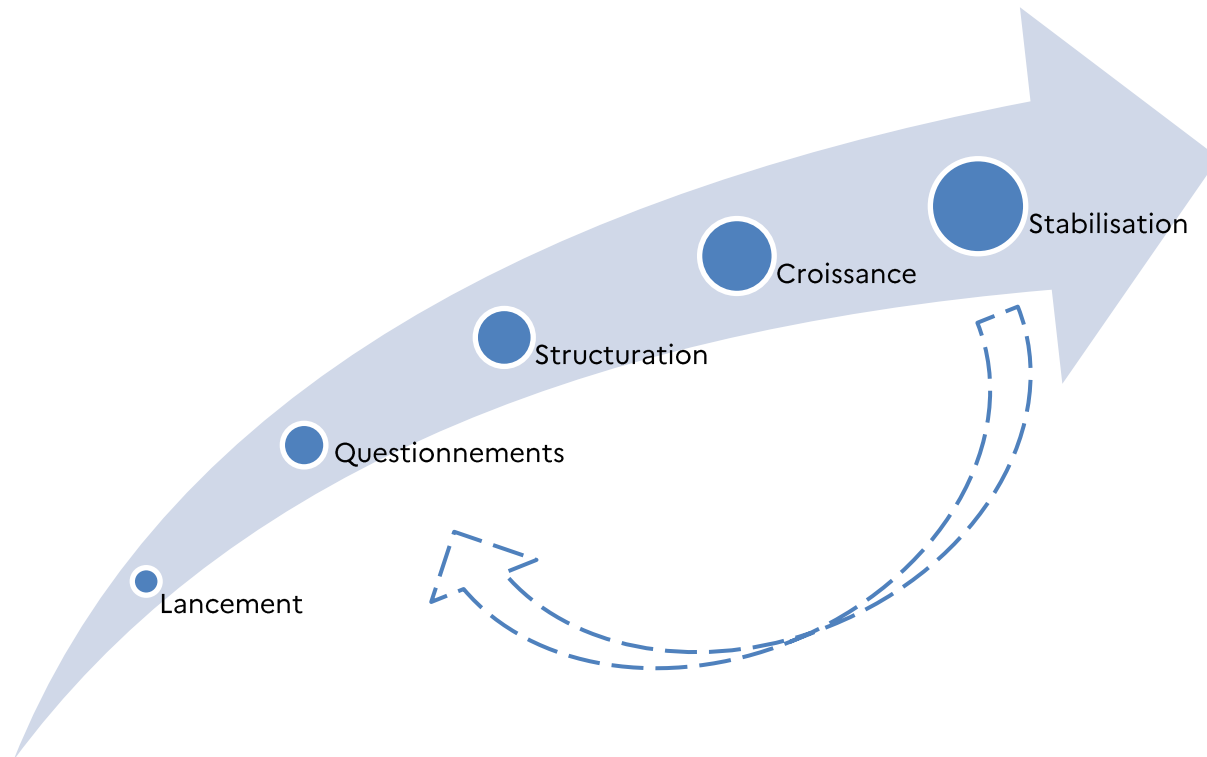
60 unions des transports existent. Elles définissent les titres, tarifs et la billettique, bien qu'un standard existe.



# Une organisation commune dans les écosystèmes

Pays	Acteurs majeurs de la mobilité	Nombre d'AO et d'opérateurs	Porteur	Nom	Produits	Lancement
Allemagne	Länder, AO (Verhkerbund), Opérateurs	AO : 60 Opérateurs : 790	VDV E ticket	D-Ticket	Tarif national	Expé : Juin 2022 Def : Mai 2023
Autriche	États fédéraux, AO (unions régionales, villes), Opérateurs	AO : 7 Opérateurs : NC	One Mobility GmbH	Klimaticket One Mobility	Tarif national	Def : Nov 2021
Danemark	AO (régions), Opérateurs	AO : 7 Opérateurs : 8	Rejsekort & Rejsplan A/S	Rejskort	Titre universel	Expé : 2011 Def : 2017
Pays-Bas	AO (état, provinces, certaines villes), Opérateurs	AO : 36 concessions Opérateurs : 9	Translink	OV-Chipkaart	Support national	Expé : 2005 Def : 2011
Suisse	Opérateurs, Communautés tarifaires	AO : Non-applicable Opérateurs : 250	Alliance SwissPass	Swiss Pass / Service Direct National / Fairtiq	Support national Tarif national Titre universel	Def : 2015, 1863, 2018

# Le constat : Un "cycle de vie" des projets



# Le constat : Une gouvernance évolutive

## L'Etat : leader au début

Intervention systématique de l'Etat au lancement pour initier les projets.

L'Etat peut jouer un rôle en :

- Apportant un crédit à une démarche
- Finançant
- Légiférant

Jusqu'à la structuration l'Etat a tendance à jouer un rôle de coordinateur principal, puis à déléguer.

## Implication des acteurs de la mobilité

Une concertation large au début.

Puis un resserrement autour de certains acteurs ayant la légitimité d'agir.

La légitimité peut être acquise par :

- L'expérimentation
- La législation

Ainsi, il peut en résulter une certaine exclusion d'acteurs puisqu'il ne font pas partie de la structure de gouvernance.

## Place des opérateurs et AOM

Les fichiers clients et les systèmes billettiques sont des ressources stratégiques pour les opérateurs et AO.

L'idée d'une mise en commun est souvent source d'inquiétude.

D'autant plus que certains acteurs sont dotés d'un capital important qu'ils ne souhaitent pas partager avec leurs concurrents.

Différentes stratégies ont été mises en œuvre pour gérer ces craintes.

# Analyse de cas

# Allemagne

## Les challenges du D-Ticket



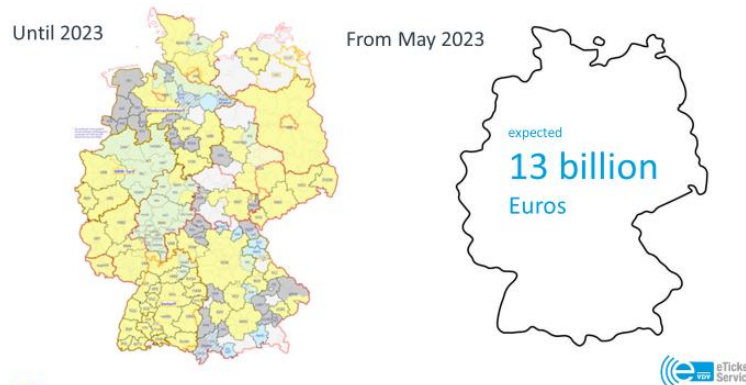
### Offre nationale

**Deutschlandticket** : Abonnement national à 49 € par mois permettant d'accéder à tout les modes de transports conventionnés (trains régionaux, RER, métro, tram, bus).

### Faits marquants

- Billettique nationale portée par VDV eTicket depuis 2003, la dimension nationale du système n'avait cependant jamais été utilisée
- Offre d'un billet à 9€ de Juin à Août 2022
- Travail de concertation politique de Septembre 2022 à Mai 2023
- Lancement du Deutschlandticket en Mai 2023 au prix de 49 €/mois
- Travail en cours sur le financement à long terme des transports

### Révolution du financement des transports et un besoin de structuration







## La construction d'un tarif national et d'une plateforme

### Offre nationale

**Klimaticket** : Abonnement national à 1095€/an et régional (365€/an) permettant d'accéder aux trains (y compris les services ferroviaires en libre-concurrence), trams, métros, bus depuis 2021, pour tous (des tarifs sociaux réduits sont prévus pour les jeunes, les seniors et les familles).

**One Mobility** : plateforme de vente de ÖBB (opérateur ferroviaire national) transférée à un opérateur publique.

### Faits marquants

- Lancement du travail de mise en commun de la centrale billettique de ÖBB en 2020 ;
- Lancement du Klimaticket national en 2021 à 1095 € par an ;

### Tarif national : idée au long court et une concrétisation rapide

- L'idée d'un tarif national a été longtemps étudiée
- C'est la prise de position de l'Etat qui a permis son portage
- Engagement dans un financement, une législation et une structure

### Plateforme de distribution non-discriminatoire

Mise en commun de la plateforme de ÖBB, qui a permis d'avoir :

- un outil reconnu comme fiable
- un produit adapté à la complexité
- assurer une structure pour un accès non-discriminant dans le cadre de l'ouverture des canaux de vente

# Danemark

## Gouvernance & numérique



### Offre nationale

**Rejsekort** : carte de transport nationale qui permet d'accéder à tous les trains, métros, bus du pays en paiement à l'usage et d'utiliser des abonnements.

**Rejsplanen** est le calculateur d'itinéraire multimodal national.

80 % des usagers trouvent que la Rejsekort simplifie l'usage des transports.

### Faits marquants

- Lancement du projet Rejsekort en 2003 au sein des chemins de fer danois (DSB)
- Création de l'entreprise Rejsekort A/S en 2008
- Expérimentation en 2011
- Couverture de tout le territoire en 2017
- Lancement de l'offre Rejsekort sur mobile en 2024 et arrêt de la carte en 2026

### Le choix par le financement

#### Ownership and products

Rejsekort & Rejseplan A/S



### Passage de la carte au mobile

- 66 % des usagers demandent cette fonctionnalité
- Fracture numérique : entre 8 et 10 % des usagers

# Pays-Bas

## Gouvernance basée sur les opérateurs



### Offre nationale

- L'**OV-Chipkaart** est la carte nationale qui permet d'accéder à tous les trains, métros, trams, bus, vélos en libre-service du pays en paiement à l'usage ou de charger des abonnements

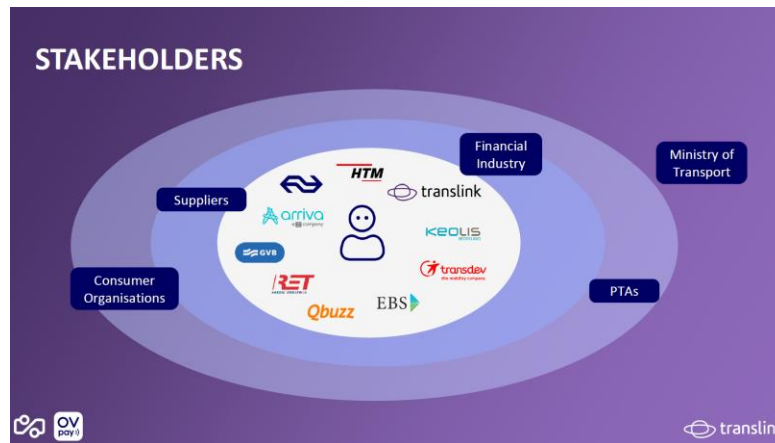
### Faits marquants

- Lancement du projet OV-Chipkaart en 2003 par 5 opérateurs de transports et création de Translink pour le porter
- Expérimentation OV-Chipkaart en 2005
- Obligation d'accepter l'OV-Chipkaart comme mode de paiement sur toute nouvelle concession et transfert de Translink à un actionnaire unique représentant tout les opérateurs
- Couverture de tout le territoire en 2011
- Lancement du programme OV-Pay en 2019
- Arrêt de l'OV-Chipkaart en 2026

### Passage de OV-Chipkaart à OV-Pay

- Porté par une expérimentation par les opérateurs et inscrit dans la loi
- Un système vieillissant
- Mise à niveau : carte bancaire et mobile

### Gouvernance par les opérateurs





### Offre nationale

**SwissPass** : carte nationale qui permet d'accéder à tous les trains, métros, trams, bus et bateaux du pays en chargeant un abonnement régional ou national (**l'Abonnement Général** à 3 860 € par an, pour tous dont les étrangers ; des prix promotionnels sont prévus pour les jeunes, les seniors, les familles et les personnes en situation d'handicap).

L'application développée au niveau national par « Fairtiq » permettant le paiement à l'usage de ses trajets est arrivée en 2018 afin de proposer une solution numérique aux usagers

**Nova** est la plateforme centralisée à laquelle tout les opérateurs se raccordent.

### Faits marquants

- Obligation d'offrir des billets multi-opérateurs depuis 1863
- Lancement du SwissPass en 2015 ;
- Couverture de tout le territoire avec l'offre Fairtiq en 2018

### Des produits imposant une organisation

- Depuis 1863 la loi impose aux opérateurs proposer des billets directs vers toutes les destinations.
- Une culture de la collaboration entre les opérateurs s'est créée
- Des produits qui évoluent
- Des structures qui ont évolué aussi : CH-Direct et Alliance SwissPass

Initial situation - 1 national and 18 regional tariff associations.

Direct traffic (national)



© Alliance SwissPass

Tariff associations (regional)



64

# Conclusions (1/2)

## Richesse des approches de simplification    Déploiement à grande échelle

- Étude de divers projets visant à simplifier l'expérience de voyage national.
- Projets de natures variées, mais partageant l'objectif commun de simplification.
- Confrontation à la complexité des transports avec des défis tels que le déploiement à grande échelle, l'ouverture à la concurrence et la numérisation.
- Diverses méthodes pour encourager la participation des acteurs du territoire
- Choix variés selon le contexte organisationnel du pays
- Création de structures porteuses du projet, avec des types variés tels que des entreprises publiques ou privées, des associations, des alliances, ou des groupes de travail.
- Importance de la légitimité en début de projet, justifiant la création de structures distinctes pour asseoir la gouvernance du projet.
- Initiés par les gouvernements nationaux

## Conclusions (2/2)

### Vague de renouvellement des systèmes au bénéfice des usagers

- Systèmes déployés au début des années 2000 ou plus tard font face à une vague de renouvellement.
- Les habitudes des consommateurs évoluent, avec une préférence croissante pour l'utilisation des smartphones pour la mobilité.
- Les supports billettiques ne sont pas toujours adaptés à cette tendance
- Porteurs de billettiques nationales gèrent souvent les bases de données de transport et développent des offres additionnelles telles que des calculateurs d'itinéraires et des applications mobiles.
- Stratégies de coexistence des systèmes lors du renouvellement, parfois jusqu'à une mise en concurrence, pour accompagner les usagers dans leurs changements de comportement.

### Et maintenant ?

- Coopération pour discuter avec les nouveaux acteurs de la mobilité : GAFAM, EMV, etc.
- Des briques mutualisables à l'échelle européenne ?
- Travail au niveau technique et au niveau politique
- Des pistes pour une gouvernance

# Merci de votre attention !

## Retrouvez-nous et posez vos questions sur Expertise Territoire !

