

EXCLUSIF La présidente LR de la région Île-de-France, **Valérie Pécresse**, présente son plan pour « améliorer la vie quotidienne des Franciliens » dans les transports en commun

« C'est la fin du ticket de métro »

INTERVIEW
BERTRAND GRÉCO

Vous annoncez aujourd'hui dans le JDD une « révolution » du passe Navigo, qui sera à l'ordre du jour du conseil d'administration du Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif) le 1^{er} juin. De quoi s'agit-il ?

Pendant la campagne électorale, j'avais promis de révolutionner les transports : 700 rames de RER et de transiliens neuves ou rénovées d'ici à 2021 ; un plan 1.000 bus pour la grande couronne ; et un « bouclier sécurité » – que je signerai en juin avec le ministre de l'Intérieur, Bernard Cazeneuve –, comprenant notamment la vidéoprotection et une police régionale des transports... Mais cette révolution ne doit pas s'arrêter là. Elle doit aussi concerner les services aux Franciliens. C'est pourquoi nous allons lancer de nouveaux outils numériques pour améliorer leur vie quotidienne. Nous voulons bâtir une « smart Région » : le passe Navigo va donc devenir le Smart Navigo. **Qu'entendez-vous concrètement par « smart Navigo » ?**

C'est un passe Navigo dématérialisé. Pour commencer, nous allons créer d'ici à la fin 2016 un compte client Navigo. Chaque usager aura accès à ses informations, et pourra suspendre ou renouveler son forfait Navigo ou Imagin R en ligne. Il pourra aussi télécharger son attestation pour le remboursement employeur ou modifier ses coordonnées bancaires. Plus besoin de passer au guichet chaque début de mois, ni d'acheter un boîtier spécial. Puis, entre 2018 et 2020, nous lancerons la première mise en œuvre du passe Navigo sur smartphone : les usagers pourront télécharger leur forfait sur leurs téléphones – équipés de la technologie NFC – grâce à l'application Vianavigo. Ils pourront alors valider leur titre de transport en utilisant directement leur smartphone.

Et pour ceux qui n'ont pas de smartphone de dernière génération ?

Nous expérimentons dans deux ans le paiement par carte bancaire sans contact, d'abord dans les bus, puis dans les trains et les RER. Nous commencerons par les lignes de bus reliant les aéroports. Cela nécessitera de changer au fur et à mesure les valideurs de titre de transport. L'objectif à terme est de supprimer le billet magnétique et de faciliter la vie des touristes ou des usagers occasionnels.

Ce sera la fin du mythique ticket de métro ?

Oui. Je peux vous annoncer la généralisation du smart Navigo et la suppression du ticket de métro à l'horizon 2021. D'ici là, tous les valideurs franciliens accepteront la carte bancaire sans contact. Et nous aurons déployé le « porte-monnaie transport » sur l'ensemble du réseau : les voyageurs occasionnels pourront charger une somme



Valérie Pécresse, qui préside aussi le Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif), imagine un nouveau passe Navigo « dématérialisé » qui pourrait être également utilisé pour les Vélib', les Autolib' ou les taxis.
ÉRIC DESSONS/JDD

« LE PASSE NAVIGO VA DEVENIR LE SMART NAVIGO »

d'argent sur un passe Navigo anonyme et seront débités du montant du trajet à chaque validation de leur passe, comme avec un billet magnétique. Ce sera un vrai progrès car le système actuel est coûteux : chaque année, cinq millions de tickets sont démagnétisés dans les portefeuilles ou les sacs à main. Il faut alors aller au guichet les échanger : une vraie perte de temps et d'énergie.

Vous imaginez aussi un paiement différé...

Nous réfléchissons à mettre en place le post-paiement : l'idée est de facturer aux usagers la tarification la plus avantageuse pour eux, en fonction de leur consommation de transport dans le mois. Par exemple, un carnet de dix tickets plutôt qu'un Navigo semaine.

Votre nouveau smart Navigo pourrait-il être utilisé ailleurs que dans les transports en commun ?

Grâce à ces nouveaux outils numériques, le smart Navigo a vocation à devenir universel, c'est-à-dire qu'il pourrait être utilisé facilement pour accéder et payer tous les autres services de mobilité. Je pense à Vélib', Véligo, Autolib', le covoiturage, les taxis... On pourrait même s'en servir pour les parkings. Et à terme, j'envisage également de l'élargir aux événements culturels, musées, et pourquoi pas aux offres hôtelières.

Quels sont les autres volets de votre « révolution » annoncée dans l'usage des transports ?

Nous allons faire un énorme effort d'information pour faire gagner du temps et du confort aux Franciliens. Partir sans savoir quand et comment on arrive à destination, ce n'est plus possible. Toutes les données de mobilité seront donc cen-

tralisées par le Stif. Certains outils existent déjà, mais ils sont éparpillés et partiels : le calculateur d'itinéraire de la RATP [ratp.fr], celui de la SNCF [transilien.fr], les applications Citymapper, Moovit ou Waze pour le trafic automobile... aucun ne prend en compte en temps réel et de manière prédictive – en s'appuyant sur la connaissance heure par heure de l'évolution du trafic – tous les modes de transport : la marche, le vélo et Vélib', la voiture, le taxi, les transports en commun, jusqu'à Autolib' ou le covoiturage.

Qu'allez-vous faire de ces données ?

La Région sera garante de leur diffusion en open data total. Elles seront rassemblées, mises en ligne sur une plate-forme [opendata.stif.info] et disponibles pour les entreprises, qui pourront les utiliser, créer des applications, inventer de nouveaux services. Je compte d'ailleurs mettre sur pied un comité open data d'ici à la fin de l'année pour m'assurer que toutes les données transport seront libérées. Et j'organiserai un événement avec les start-up spécialisées dans la mobilité.

Comment les usagers auront-ils accès à ces informations ?

Elles seront accessibles pour les Franciliens sur le site du Stif, [vianavigo.com], qui enregistre déjà 3 millions de visiteurs par mois. Je veux que ces données soient disponibles en temps réel et croisées dans un calculateur d'itinéraire de nouvelle génération, prédictif et prévisionnel du trafic. On ne se contentera plus d'horaires théoriques : on pourra savoir en temps réel où est son bus, son métro, son tramway... Il sera ainsi possible de prévoir une heure à l'avance le meilleur itinéraire possible pour réduire son temps de trajet. Si vous savez qu'en partant une demi-heure plus tard, vous met-

trez dix minutes de moins, vous vous adapterez. Le bus est bondé ? Vous privilégiez le porte-bébé à la poussette. L'autoroute pour rejoindre Paris est embouteillée ? Il y a justement une gare avec un parking et des places libres à la prochaine sortie. Les Franciliens savent jongler entre plusieurs modes de transport.

On risque de vous reprocher de mener une opération de communication...

Bien au contraire, ces services auront une incidence concrète sur la vie des usagers. Savez-vous qu'en modifiant 5 % à 10 % des déplacements, on peut réduire considérablement, voire supprimer, la saturation dans les transports ou sur les routes ? C'est ce qu'ont expérimenté

« TOUTES LES BORNES DE VALIDATION ACCEPTERONT LA CARTE BANCAIRE »

Par ailleurs, le site et l'application Vianavigo seront participatifs : ils tiendront compte des remontées d'information des voyageurs sur les questions de propreté, de sécurité ou d'accessibilité. Les usagers pourront signaler un ascenseur en panne, des saletés sur le quai, une barrière de sécurité cassée, un portique hors service... Dans la même logique, je veux rendre les temps de transport plus utiles et plus agréables.

Comment ?

D'ici à la fin de l'année, 150 gares SNCF – sur les 350 que compte l'Île-de-France – seront équipées en WiFi gratuit. De son côté, la RATP s'est engagée à équiper les 320 stations et tunnels en 3G/4G d'ici à la fin 2017. Et la

SNCF fera de même dans ses tunnels en 2018. Les voyageurs pourront travailler, regarder des vidéos, lire des journaux en ligne pendant leurs trajets.

Quel est le coût estimé de tous ces projets ?

Le Stif prévoit d'investir 400 millions d'euros sur six ans sur tous ces projets. L'essentiel, à savoir la modernisation des bornes de validation et des contrôleurs d'accès, est déjà prévu et budgété. Le reste servira à financer l'ingénierie et les infrastructures de communication : calculateur, serveurs...

Le prix du ticket moyen augmentera-t-il ?

Aujourd'hui, le prix du passe Navigo reste conditionné au respect par Manuel Valls de son engagement vis-

à-vis de la Région : attribuer à celle-ci une ressource fiscale pérenne pour financer durablement cette mesure préélectorale. A contrario, ce plan pour les « smart transports » est

intégralement financé sur notre budget investissement. Nous faisons le choix prioritaire de nouveaux services aux voyageurs.

Le 1^{er} juin, le Stif examine aussi le controversé projet CDG Express, entre la gare de l'Est et Roissy. Est-ce l'occasion pour vous de le mettre sur les rails ?

Soyons clairs : ce projet est essentiel pour l'attractivité de notre région, mais aussi pour désengorger le RER B. Son calendrier, avant 2024, doit impérativement être respecté. Nous en avons besoin pour les Jeux olympiques, je l'ai dit à la maire de Paris. La Région veillera à ce que les travaux du CDG Express ne perturbent pas l'exploitation des lignes existantes. ●