



La STM adopte la carte à puce !

Les membres du Conseil d'administration ont approuvé hier, un règlement d'emprunt de 101,7 M\$ autorisant le financement d'un système automatisé de vente et de perception pour son réseau autobus-métro.

Le président du conseil, M. Claude Dauphin, était particulièrement fier de présenter ce projet tant attendu, « un projet de modernisation dont pourront bénéficier directement les clients, les employés et l'entreprise. Il vise plus précisément à améliorer et à simplifier le processus d'achat et d'utilisation des titres pour la clientèle; à améliorer la perception et la sécurité des recettes; à accroître la performance des opérations et la flexibilité tarifaire. »

Remplacer un système désuet et vulnérable

La STM fonde ses besoins de modernisation sur les trois constats suivants : les équipements actuels sont désuets; le système est très vulnérable au vol et à la fraude et le processus de ravitaillement et de conciliation est coûteux et peu performant.

M. Jacques Fortin, directeur général, a admis qu'actuellement, certaines opérations de perception sont difficiles : « il existe une quarantaine de titres de transport dont la majorité sont validés visuellement, les systèmes ne fournissent aucune preuve de paiement, les boîtes ne calculent pas l'argent, les clients peuvent se procurer autant de correspondances qu'ils le désirent, les titres sont facilement reproductibles, si le changeur n'est pas disponible, les tourniquets sont déverrouillés, etc. Malgré les mesures de contrôle, de surveillance et de sensibilisation mises de l'avant, les faiblesses du système pourraient être la source d'un manque à gagner de 20 M\$ à 25 M\$ par année.

Du carton à la puce

Pour pallier ces problèmes, la STM a retenu une solution basée sur la production d'une preuve de paie-

ment que le client devra conserver tout au long de son déplacement. Pour la mettre en place, elle privilégie l'automatisation de la vente et de la perception des titres de transport tout en maintenant le cadre actuel de tarification avec droit de correspondance intégré. Elle opte donc pour l'introduction, vers la fin de 2004, de la carte à puce sans contact - déjà en usage, entre autres, à Chicago et en France - qui pourra supporter tous les titres. Son usage sera obligatoire pour les personnes qui bénéficient du tarif réduit ainsi que celles qui se procurent des titres mensuels et hebdomadaires à tarif ordinaire. Cette carte intelligente intégrera aussi la carte d'identité qui donne droit au tarif réduit. Le paiement en argent sera maintenu. Quant aux utilisateurs occasionnels, ils pourront acheter une carte magnétique sur laquelle seront transférés les tickets unitaires et en lisère à tarif ordinaire. Selon M. Fortin, « le nombre de supports de titres passera alors de 40 à 2, ce qui facilitera grandement le travail de perception et la vie des clients. »

Des équipements modernes et automatisés

Pour accueillir cette technologie, la STM doit remplacer dans ses autobus ses 1 597 boîtes de perception actuelles (dont certaines datent de 1905) par des boîtes automatisées qui valident à la fois la carte à puce, la carte magnétique et les pièces de monnaie; ces boîtes encodent et inscrivent la preuve de



Exemple d'un tourniquet de métro

paiement; elles fournissent les correspondances et enregistrent la transaction.

Elle doit aussi changer 425 tourniquets d'entrée dans les stations de métro par des tourniquets plus modernes qui effectueront les mêmes fonctions que les nouvelles boîtes à l'exception du décompte automatique de l'argent.

Des améliorations concrètes pour la clientèle

Notons aussi que près de 130 distributeurs seront installés dans les stations afin d'assurer la disponibilité des titres en tout temps. Les clients pourront acheter un ou plusieurs titres en même temps et payer en argent, avec leur carte de débit et possiblement avec leur carte de crédit. Les changeurs continueront de vendre des titres payables en argent comptant et pourront recharger la carte à

puce. De plus, la STM prévoit doter les quelque 500 agences avec qui elle fait affaire, de terminaux grâce auxquels elles pourront vendre des titres.

La coordination des efforts

Afin de concerter les efforts, une structure de partenariat a été mise en place avec le Réseau de transport de Longueuil, la Société de transport de Laval et l'Agence métropolitaine de transport. Sept CIT (conseils intermunicipaux de transport) ont également manifesté leur intention d'y adhérer.

Selon l'échéancier du projet, l'appel d'offres sera lancé en juin 2002 et le contrat devrait être octroyé en février 2003. La STM prévoit tester des prototypes vers la fin de 2003 et faire la mise en service vers la fin de 2004.

Un investissement essentiel

M. Dauphin a conclu en disant « que l'investissement de 101,7 M\$, incluant les frais financiers, peut sembler imposant à première vue, mais qu'il est essentiel si la STM veut pallier le manque à gagner relié au processus actuel de vente et de perception. Avec une récupération de 70 % par année, a-t-il précisé, le système va se payer en cinq ans. De plus, la flexibilité du système va nous permettre de rendre plus attrayant le transport en commun et d'en augmenter l'achalandage. »



Exemple d'une boîte de perception