

Les équipementiers

Sur le salon, les opérateurs de réseau de transport avaient tout sous la main pour faire leur marché. Les équipementiers étaient au rendez-vous pour répondre à toutes les problématiques : billettique, sécurité, information voyageurs, accessibilité ou aménagement intérieur... Il y en avait pour tous les goûts, pour toutes les envies.

Jean-Philippe PASTRE



Aide à l'exploitation Les transports au cœur de la "simplicité"

Les services et modes de paiement contemporains se mettent en place peu à peu. Certains d'entre eux comme les téléphones portables NFC sont de véritables "serpents de mer". Mais tous les équipementiers s'y préparent.

Comme le dit un représentant de PARKEON "ce qui est lourd à gérer ce sont tous les changements de supports physiques." Le rapprochement intervenu entre l'Anglais Wayfarer et Parkeon donne à ce dernier tous les outils de billettique, pas seulement les instruments de validation. Une complémentarité mise à profit pour le programme TransFolio qui peut être hébergé par l'entreprise ou externalisé. Il repose sur un serveur de communication ESB et gère aussi bien les rapports (via les outils Business Objects

ou Oracle) que la communication Internet et la gestion à distance des ventes, de supervision et de contrôle ou de tous les paramètres impactant l'exploitation d'un réseau. Parkeon a d'ailleurs remporté le marché de la ville de Reims avec ce système, effectivement très complet.

VIX ERG a mis en avant ses valideurs sans contact CP6000 et sa borne de rechargement simple (paiement par CB). La gamme CP6000 permet, entre autres, les prises de service des conducteurs

tant qu'il n'y a pas de vente à bord (service scolaire, par exemple). Un partenariat étroit a été conclu entre Vix Erg et Belfort pour le développement du post-paiement via des cartes nominatives.

ACS exposait toute sa gamme de valideurs, VPE420, VPE 415 et VPR 412 : ces matériels disposent de quatre prises SAM permettant la lecture de quatre cartes sans contact différentes. Un argument de poids à l'heure où les autorités organisatrices sont friandes d'intermodali-

té. Si ACS a développé des systèmes compatibles NFC, quelques doutes subsistent sur la réalité opérationnelle de cette solution. Qui sera responsable de la facturation ? Le transporteur ou l'opérateur de téléphonie mobile ? Qui assurera la responsabilité de l'après-vente si un défaut survient sur le module NFC du téléphone portable ? On mise davantage sur la clé USB dotée d'une antenne sans contact, comme l'a fait l'agglomération de Montpellier. L'argument majeur étant la possibilité de se recharger depuis n'importe

sur toutes les lignes



quel ordinateur. Mais Vix Erg a aussi une offre pour la vente par téléphone de titres : c'est l'utilisateur qui "réserve" son voyage et qui compose sur l'écran tactile ses références téléphoniques correspondant au voyage prépayé. Quoiqu'il en soit, les opérateurs de téléphonie, qui bénéficient des recettes nées des communications GPRS entre véhicules et plates-formes des entreprises, ont tous de belles perspectives devant eux !

A l'opposé des équipementiers intégrateurs, certaines entreprises se spécialisent dans la prestation de service comme **RITMx**, filiale de Keolis et SNCF. Une façon pour cette dernière "d'externaliser" certains

services tout en assurant des prestations pour des tiers. Et une recherche d'indépendance en matière d'ingénierie billettique pour s'affranchir d'équipementiers de plus en plus puissants.

D'autres sociétés, comme **GEENSYS** avec la plate-forme e-nove, proposent des solutions indépendantes pour la gestion des applications "métiers" en transport public.

Pour la partie fiduciaire, **MONETIK** a présenté deux terminaux de dépôt de billets et espèces : les ECD20 et ECD30 qui traitent 24 h/24 des recettes et le retrait des titres de transport pour les conducteurs. ■

Systèmes d'information voyageurs Eruption solaire

En matière d'équipement d'information voyageurs, on assiste à un incontestable engouement pour les systèmes autonomes en énergie le solaire brille chez les équipementiers.

EMBEDIA a présenté le Blip : un projet expérimental en cours de développement avec la RATP qui pousse au maximum les possibilités de communication nomade en temps réel. Pour **BluePass**®, Embédia se concentre sur des solutions WiFi et Bluetooth, systèmes très répandus dans le mode de la téléphonie et de l'informatique. Le Sytral (dans deux stations de métro, ligne A) et la RATP (dans cinq gares du RER B) ont déjà retenu **Blue Pass**® pour tester en conditions réelles d'exploitation l'information sur les téléphones portables de voyageurs. Pour ces derniers, il suffit juste de télécharger une application gratuite pour en bénéficier. Le **Blip** va, lui, jusqu'à personnaliser cette information en fonction de la destination programmée.

Pour l'affichage, **VISIONOR** exposait des écrans TFT adaptés aux bus urbains : un seul module, sans rupture ou tramage apparent, le tout sur une grande largeur. Cet équipement permet en outre de respecter les angles permettant une meilleure lisibilité des écrans par les voyageurs.

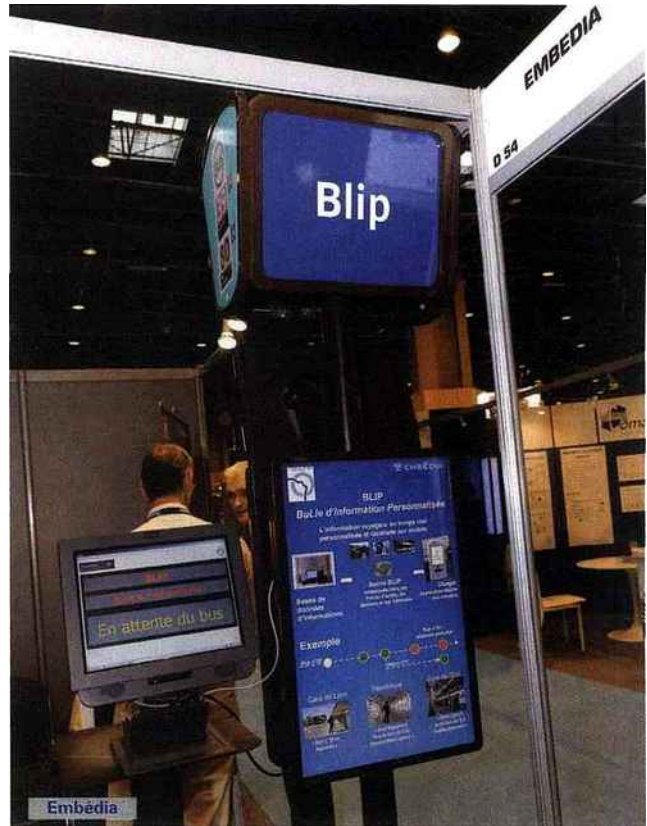
CHARVET, de son côté, intègre des boîtiers de télécommunication type WiFi ou Bluetooth à ses panneaux d'information dynamique. Charvet est le partenaire technique pour l'intégration des antennes du **BluePass** d'Embédia.

Mais la vraie fièvre porte sur le solaire : **LUMIPLAN** ou **SEIPRA SCORE** ont exposé leurs solutions d'afficheurs et de mâts à alimentation solaire. Plus qu'une mode, ces mâts (plus de 150 **Horus** solaires **Lumiplan** déjà exploités par le Sytral) permettent de s'affranchir du génie civil nécessaire au raccordement électrique. Le surcoût du système solaire est alors facilement compensé par l'absence de travaux de second œuvre. Les réseaux périurbains de bus et d'autocars vont enfin bénéficier d'une information voyageurs digne de ce nom. D'autant



que les véhicules et les systèmes d'exploitation sont en mesure de relayer les messages par GPRS sur la quasi-totalité du territoire.

PRESTIGE EQUIPEMENTS et **ACTIA** ont, pour leur part, insisté sur les boîtiers d'annonces vocales, une exigence pour respecter l'annexe 11 relative à l'accessibilité des transports publics aux personnes handicapées. ■



TPMR et économies de

L'échéance de 2015 suscite une multiplication de solutions d'aménagements des bus et cars.



DHOLLANDIA propose un élévateur de personnes répondant à la norme machine. Cet équipementier, très connu dans les hayons élévateurs de marchandises, dispose de son propre réseau de contrôle et d'après-vente sous le label **Hydroparts**.

Rappelons que ces dispositifs d'élévation de personne doivent être inspectés tous les six mois. De nombreux fabricants de rampes exposaient leurs matériels mais **MÉTALIC** se distingue avec une cinématique astucieuse permettant le recul du charriot évitant ainsi d'endommager la rampe lors des manœuvres d'accostage le long d'un trottoir.

L'équipementier **COMITRONIC** faisait ses débuts dans le transport public avec l'**Anaguard** : un capteur passif assurant l'information de position et la mise en sécurité des rampes élévatrices.

Aménagement intérieur

Entre séduction et dissuasion

Les transports en commun tentent d'associer séduction auprès des voyageurs et dissuasion auprès des vandales et délinquants. Un difficile équilibre qui met les exploitants en première ligne.

Loins des subtilités sémantiques politiquement correctes d'un ministre de l'Intérieur peu adepte de l'étymologie de la langue française, la vidéo protection demeure un classique des bus urbains.

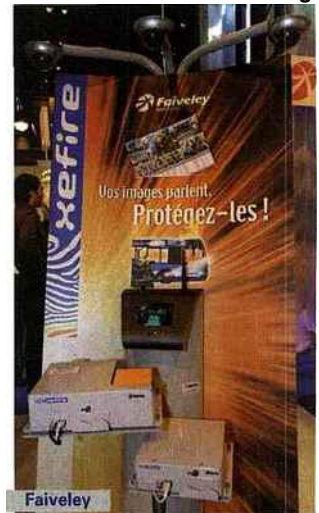
ACTIA, **PRESTIGE EQUIPEMENTS**, **FAIVELEY** avec ses boîtiers Xefire et Xebra, ou **SPIE** (entre autres) disposent de systèmes d'enregistrement et de transmission de données de vidéosurveillance. Spie, qui relaie complaisamment la novlangue gouvernementale en parlant de vidéo protection (en quoi la vidéo "protège" physiquement un conducteur d'une agression ? On se le demande !), présente une liaison associant fibre optique et WiFi Mesh courte portée. Ceci permet de suivre le bus pendant son déplacement et de visionner en direct les images en cas de besoin. Pour protéger physiquement les conducteurs-receveurs, **METALIC**

expose sa cloison fermée. Un système, certes, peu convivial, mais fonctionnel puisque la cloison intègre les rangements et casiers nécessaires à l'exploitation.

A l'opposé de cet univers angoissant, on trouve **RUSPA** avec sa gamme de sièges Citipro : toujours en exclusivité chez Heuliez Bus, ces sièges se singularisent par leur encadrement aluminium permettant l'insert de dossiers translucides ou colorés. Comme en réponse à ce choix, **GERFLOR**, plus connu sous le nom de Taraflex®, proposait une gamme inédite de revêtements de sol colorés d'aspect granité. Ceux-ci répondent à la directive européenne Reach relative au contrôle de toxicité des composants chimiques. Une démarche rare et hautement appréciable dans le monde du transport public de voyageurs. Toujours en sellerie, signalons **KIEL**, avec le Lexxo, qui a servi de base à

l'aménagement intérieur du spectaculaire véhicule de salon présenté par Evobus France sur base Mercedes-Benz Citaro. Pesant 16,2 kg en siège double, cet ensemble peut recevoir une ceinture deux points et différents accoudoirs et poignées. Kiel le destine aux usages régionaux et interurbains.

En cas de déprédation ou lors des campagnes de rénovation de matériel, la firme du Puy-de-Dôme **TECHNO LOGISTIQUE** propose la rénovation et le rhabillage des sièges conducteurs et passagers. Une rénovation de siège conducteur, incluant le changement des pièces d'usure, revient ainsi 50 % moins cher que le montage d'un siège neuf (sans parler du problème de la mise au rebut). Pour les sièges passagers, Techno Logistique peut reprendre les armatures d'origine tout en changeant sensiblement l'allure extérieure de la sellerie. ■



carburant en vedette



Q'STRAIT simplifie l'arrimage des fauteuils roulants avec le QM3 Deluxe associant à un dossier, une ceinture abdominale, deux accoudoirs latéraux inclinables et deux enrouleurs autorétractables et autotenseurs. Sécurité et facilité d'installation sont ainsi obtenues. Une version à dossier inclinable et rehaussable est également proposée. A noter : en absence de personne en fauteuil, l'encombrement

au sol du dossier est minime. Pour les conducteurs, les équipements d'aide à la conduite économique se multiplient.

21ST CENTURY TECHNOLOGY SOLUTIONS propose l'Ecomanager. Le système reprend une interface à LED de trois couleurs permettant au conducteur de voir si sa conduite est brutale ou pas. L'exploitant ayant, lui, accès par télé-

transmission aux rapports quotidiens et alertes éventuelles.

Sur le même principe, **ACTIA** présentait le Driver Aid. Mais, ici, la nouveauté porte sur le fait que le dispositif peut être directement compris dans l'instrumentation de bord dès qu'il s'agit d'un ensemble conforme au standard allemand VDVA la place de diodes, c'est l'aiguille de droite qui détermine si le

conducteur a une conduite rationnelle ou pas. Reste à bien expliquer le fonctionnement car l'ergonomie est, au final, moins intuitive que celle du boîtier déporté. Ce dernier bénéficie, lui, de témoins affichant le critère pris en compte pour déclencher une éventuelle alerte (temps de ralentissement trop long, accélérations longitudinales ou latérales trop fortes, charge moteur trop élevée).