

Bonjour,

Nous avons assisté à une conférence sur les **MaaS** et leurs **enjeux de la standardisation, organisée par VRT** le 19 mai.

L'acronyme **MaaS** désigne aujourd'hui ce que l'on appelait en France **Systèmes d'Aide à l'Information** des voyageurs avant qu'ils ne fassent l'objet d'une **politique européenne**, qui est aussi une **politique numérique** et aujourd'hui une **politique de mobilité durable**.

Jean-Philippe AMIEL (Cabinet NEXTENDIS) a animé la discussion entre **Julie Braka** (Fabrique des Mobilités, ADEME), **Aurélien COTTET** (Cabinet INSTANT SYSTEM, qui a été responsable de projets de TRANSDEV en France et à l'international), **Nicolas COSSON** (KISIO, groupe SNCF), **Eric ALIX** (Président de RATP Smart System), **Alexandre CABANIS** (UBITRANSPORT). Il s'agissait de faire parler les acteurs qui font des **systèmes MaaS** à la demande des **autorités organisatrices de mobilité (AOM)** qui veulent que ces services **simplifient** le « parcours client » des usagers en les incitant à appliquer leur **politique de mobilité**.

La première fonction des **MaaS (Mobility as a Service)** est le **calcul d'itinéraire** pour le voyage qu'un usager veut faire en intégrant le maximum d'offres de services pertinentes. Ceci implique une **coopération** entre les systèmes qui existent chez les **acteurs du transport**, notamment les exploitants de **transport public** et les autorités exploitant des **routes** et des **rues**, pour réduire l'empreinte carbone par une plus grande **multimodalité**. Il y a plus de **100 systèmes** en France

La **première question** qui se pose sur cette fonction porte sur le niveau d'**interopérabilité des MaaS** qui ont été développés dans différents territoires ou sont en train de l'être. Est ce qu'il y aurait intérêt à n'avoir qu'**un seul MaaS** ou au moins une sorte de **MarketPlace de la Mobilité** à laquelle ils seraient **tous connectés** ?

Tous les participants pensent d'expérience que cela serait **économiquement positif** pour les entreprises de transport, mais qu'une **intervention publique extérieure** est nécessaire pour que les accords nécessaires soient conclus. Cela pourrait se traduire pour les **entreprises de transport** par la généralisation d'**API** permettant à des développeurs d'entreprises d'autres secteurs, y compris des intermédiaires pouvant jouer un rôle de plateformes d'utiliser leurs données. Les débats sur l'ouverture de ces API et de leurs **SDK (Kits de développement logiciel)** sont encore devant nous avec des enjeux financiers (et non financiers) importants.

Dans le cadre fixé depuis 2010 par la Directive ITS Européenne, la **LOM** française de décembre 2019 et son décret d'application de décembre 2021 ont introduit, sous le nom de **SNM** (services numériques multimodaux, autrement dits **MaaS**) sous la forme d'un ensemble de droits et d'obligations sur l'émission et la vente de titres de transport et l'ouverture des canaux de billettique [Article 28 - LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités \(1\) - Légifrance \(legifrance.gouv.fr\)](https://www.legifrance.gouv.fr/eli/loi/2019/12/24/2019-1428)

Mais d'autres événements se sont produits pendant les deux dernières années :

- une effervescence, du vélo et des deux roues en général, dont les patinettes
- l'apparition de nouvelles exigences pour prévenir et atténuer les effets des crises sanitaires qui incitent à l'emploi de nouveaux supports de titres de transport : SMS Ticketing, Mobile Payment, QR Code ...

Il faut être conscient de la **complexité** de la production de l'**offre de mobilité** dans les circonstances exceptionnelles, qu'elles soient climatiques, sociales, ou autres ... et de la difficulté d'organiser l'**information des voyageurs** pendant ces **périodes perturbées**, où elle est justement **très utile**.

Ce qui amène à la **seconde question** sur les **opérations: comment fait-on ?**

Julie BRASKA a présenté la démarche **Mon Compte Mobilité** de la **Fabrique des Mobilités** soutenue par la **DGITM**, la **DGEC**, le **GART** et financée par un projet Européen. Sa **neutralité** par rapport aux transporteurs pourrait lui permettre de jouer un rôle de **tiers de confiance** si les acteurs le souhaitent. Pragmatique, elle tient compte des deux approches qui coexistent naturellement :

- des **communautés d'acteurs** peuvent lorsqu'ils ne sont pas trop nombreux et identifier à la fois leur intérêt commun, leurs complémentarités, leurs forces et leur faiblesses, créer un standard qui peut devenir un standard commun. Un exemple dans le domaine de l'information de mobilité est GTFS et GTFS RT (formats de données) Les acteurs du covoiturage ont mis au point rapidement le standard **RDEX** d'échanges de données de leur métier. C'est une démarche analogue pour faciliter l'utilisation des parkings hors voirie qui a permis de constituer la **Base Consolidée des Données de Stationnement (BCS)**
- des initiatives de **normalisation universelle**, comme **TRANSMODEL**, **NETEX** et sa version temps réel **SIRI** sont à la base de la conception des systèmes MaaS européens. Il s'agit de document volumineux, qui permettent de mesurer la **complexité** de ces services. L'étude approfondie de tous les cas ont permis de donner une cohérence à des pratiques qui ont permis de **protéger le savoir faire** des entreprises et des nations qui les avaient créés. Le numérique et la politique européenne des transports justifient aujourd'hui l'organisation d'une **sensibilisation** et de **formations** pour d'autres acteurs qui ont besoin d'organiser leurs propres activités en cohérence avec les objectifs d'une mobilité durable.

Une fois que l'on a dit que la **complexité des processus** d'échange entre les transporteurs de travailler ensemble doit rester **invisible pour les usagers finaux**, la **troisième question** qui se pose porte sur la **distribution** de ce service d'information **contextualisée** et **personnalisée**: comment les **clients** vont ils apprendre à l'**utiliser** ? Le trouveront ils **utile** ? les **MaaS** seront ils de bons **instruments** pour rendre les **parcours clients fluides**, y compris dans les périodes perturbées ? Les participants ont fait remarquer que la **responsabilité** de répondre aux besoins des usagers appartient aux autorités organisatrices. Ils ont les **compétences** pour fournir cette réponse, sous réserve des **moyens financiers** dont ils disposeront pour supporter **son coût opérationnel**.

S'agissant d'une question qui est posée à l'**ensemble des autorités organisatrices**, tout le monde peut comprendre qu'il y a encore beaucoup d'efforts à faire, au-delà de ce qui a été réalisé par le **GART**, pour que les 100 systèmes avancent d'une façon **cohérente** vers leurs clients. Les **usagers** sont soumis à de **fortes contraintes** pour l'organisation d'une très grande partie de leur mobilité : l'organisation du travail dans les entreprises (par exemple le **télétravail**, le **forfait mobilité** qui sont deux nouveautés dans le paysage des entreprises et des salariés), les **règles d'urbanisme** (obligations légales de construire des places de parkings en même temps que les logements, variables selon la distance aux points d'accès aux moyens de transport lourds) et une **sensibilité** nouvelle aux questions d'**environnement** (qui se traduit déjà en Belgique et aux Pays Bas par une obligation de type **RSE** de produire un rapport sur l'**empreinte carbone de la mobilité** de leur personnel pendant le travail et en dehors de la durée de travail)

Ceci amenant à la **dernière question** posée à la table ronde : le **paysage français** est il très différent des autres ?

La **Commission européenne** DGMOVE a fait un état des lieux de la distribution, au-delà des Systèmes d'aide à l'information SAI : il existe déjà 40 API différentes par leurs périmètres pour les transports routiers et pour le ferroviaire.

L'**UIC** a répertorié avec le CEN des usages et des codes barres qui sont apparus pour identifier les titres

Les **Pays Bas** ont lancé une étude(TOMP-API) sur 7 territoires spécifiques (Amsterdam, Rotterdam, Maastricht frontalier , ville rurale, ville universitaire...) qui ont des MaaS sur l'idée que l'utilisateur de l'un d'entre eux pourrait utiliser sans difficulté tous les autres. Le **Royaume Uni** a une action de coordination des MaaS, de même que la **Suisse** dont la démarche SAI a été dès l'origine intégrée au niveau national a aujourd'hui une démarche billettique, ce qui est aussi le cas en **Italie** et en **Espagne**. L'Allemagne a aussi une démarche dans laquelle on peut voir une forte présence de la DB.

La connaissance de ces paysages permet de mieux comprendre les déterminants de ces systèmes d'acteurs, qui d'une façon générale correspondent à des activités à faible marge. Les projets où des compétences internationales sont requises sont de très petits projets. L'intégration européenne par une norme peut réduire les coûts de nos systèmes et permettre à d'autres pays de déployer des systèmes modernes plus rapidement. Ne pas entretenir ces compétences permettrait à de grands acteurs de réduire à leur profit la diversité qui nous a permis de répondre à des besoins très variés.

En effet l'apparition d'un nouveau média comme le téléphone permet artificiellement de cloisonner l'accès de certains moyens de paiement à certains usages (par exemple entre transport et restauration), alors que les besoins réels en ce moment pourrait justement aller vers une mixité des activités possibles pendant le temps de la mobilité.

- **Visa-Master card** a créé un système de billettique Bus et Cars qui marche dans de nombreux pays. La France et l'Espagne ne l'utilisent pas
- **Apple pay** a une action sur ce sujet
- **Google** dont le standard GTFS dépendait de GoogleMap a identifié un programme sur les MaaS qui dépend de GooglePay

Comme on le sait, la **billettique** n'est pas seulement la **vente** au moindre coût d'un titre de faible valeur avec une sécurité adaptée. La **tarification** et les **modes de paiements** portent des **politiques** correspondant à des situations locales très différentes qui évoluent moins vite que les technologies. Il est en particulier difficile d'éviter la **coexistence** de systèmes différents dans les 25 villes françaises qui ont un système de transport lourd de type **tramway ou THNS**. Dans les **métros**, si on utilise des solutions qui émulent le valideur fixe avec le **téléphone**, on peut faire l'économie du changement des portillons du contrôle d'accès. La situation est différente pour le ferroviaire : KEOLIS a 70 réseaux avec des solutions dématérialisées, la plupart sans contrôle d'accès fixes aux quais.

Cette table ronde qui peut être écoutée [ici](#) montre que les acteurs de cet écosystème ont aujourd'hui plusieurs lourdes tâches :

- faire vivre l'existant, en renouvelant les installations fixes, expérimenter avec pragmatisme les nouvelles opportunités de coopération ouvertes par les MaaS
- développer la compréhension de ces systèmes auprès du public des utilisateurs, directs et indirects (en particulier les entreprises qui ont toutes des coûts à réduire et des avantages à gagner dans une meilleure organisation de la mobilité)
- se tenir informé des évolutions techniques et organisationnelles internationales en participant aux réseaux qui peuvent les aider à maintenir leur résilience en participant à la promotion à l'étranger des acquis des nombreux systèmes développés en France

Bien à vous

Jean-François JANIN et Philippe DELCOURT

[Commenter cette lettre ou une lettre précédente](#)



[Commenter une information d'un bulletin d'URBA 2000 ou rechercher un article de la veille](#)
[Proposer une autre personne pour recevoir les bulletins d'information hebdomadaires](#)
[Se désinscrire pour ne plus recevoir de bulletins d'information.](#)