

FAVORISER LA MISE EN PLACE D'OUTILS MAAS¹ AU SERVICE DES POLITIQUES LOCALES DE MOBILITÉ ET DE L'INTÉRÊT GÉNÉRAL

Face à la diversité des offres de transport et à leur complexité intrinsèque, l'enjeu du report modal vers des modes plus durables que la voiture utilisée individuellement se pose avec de plus en plus d'acuité. Les opérateurs de transport public, réunis au sein de l'UTP, sont engagés depuis de nombreuses années dans le développement de solutions numériques ou l'accompagnement des collectivités locales pour faciliter l'accès du plus grand nombre aux services de mobilité des territoires dans une approche résolument multimodale.

Lors du Salon européen de la mobilité du 13 juin 2018, Elisabeth Borne, ministre des Transports, a annoncé la création d'une instance qui réunirait associations d'élus, opérateurs de transport public et utilisateurs pour favoriser le développement de services d'information et d'achat d'offres de mobilité au service des voyageurs. L'UTP salue cette initiative et, dès le 5 juillet 2018, son conseil d'administration actait sa participation au sein du comité stratégique « Données-MaaS ».

DES PRÉREQUIS INDISPENSABLES À PARTAGER COLLECTIVEMENT

En préalable, l'UTP souhaite insister sur cinq points :

▸ **L'exigence de placer le client au cœur du dispositif** pour garantir son succès. L'outil doit partir des besoins réels des habitants, être en adéquation avec les pratiques avérées et intégrer tous les types de service de mobilité et leurs services associés, viser la simplicité et la facilité pour l'utilisateur potentiel.

▸ **La nécessité**, pour les Autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et des transports (AOT), **d'élaborer une vision à long terme**, qui leur permettra de relever, sur leur territoire, les défis de la réduction de l'autosolisme et de répondre aux enjeux

de la congestion urbaine, d'accessibilité aux zones peu denses et du réchauffement climatique.

▸ **L'ambition d'un MaaS sans couture.** En agglomération et entre les agglomérations, en région mais aussi entre les régions, pour les déplacements du quotidien, il convient d'offrir aux clients une fluidité pour des trajets porte à porte, en adéquation avec les missions de service public (couverture spatiale et temporelle, solidarité, sécurité...).

¹. MaaS : de l'anglais « Mobility as a Service ». Concept développé, dans les années 2010, d'une intégration facilitée des différents modes de transport grâce au numérique.

Favoriser la mise en place d'outils MaaS au service des politiques locales de mobilité et de l'intérêt général

▣ **L'affirmation du rôle central des transports collectifs** dans l'approche multimodale. Le MaaS doit considérer le rôle du « *Mass Transit* », demeurant la colonne vertébrale d'un système de mobilité durable, au service des clients mais aussi des politiques publiques. Les opérateurs de transport public sont donc, par essence, des développeurs et des gestionnaires naturels de tels outils.

▣ **La nécessité pour les opérateurs de transport public**, dans le respect de leurs obligations contractuelles, **de conserver la relation avec le client-voyageur**. Ce point s'avère primordial pour être, notamment, en mesure de proposer l'intégralité de la gamme et de pouvoir offrir à chacun la bonne offre, au meilleur prix en fonction de son profil et de ses besoins, ainsi qu'un service d'après-vente de qualité.

LE MAAS : UN OUTIL SERVICIEL GLOBAL

Souvent réduit à une solution technique, **le MaaS est**, comme son nom l'indique, **un nouveau service destiné à favoriser une meilleure articulation de la mobilité**, accessible à la demande et qui offre au voyageur la meilleure proposition de valeur pour répondre à l'ensemble de ses besoins de transport et d'éventuels services associés, par l'intégration de toutes les solutions de transport et de services.

Ainsi, le bouquet de services devrait intégrer :

- tous les modes de transport public et privé, véhicules partagés, taxis, VTC ou location, vélos en libre-service ou en location, parking-relais, stationnement multimodes, marche...

- la recherche d'itinéraire, l'achat, le paiement, la dématérialisation des titres et des solutions d'accès ;
- la possible suggestion de services liés au voyage.

Le socle du MaaS est une offre de mobilité complète, cohérente et neutre couvrant un territoire et des plages horaires aussi larges que possible.

Dans son rôle de stratège, l'Autorité organisatrice de la mobilité (AOM) ou des transports (AOT) pourra définir la hiérarchie et la complémentarité des différents modes publics et privés, y compris la voiture individuelle, autour des services de transport collectifs conventionnels, cœurs du système les plus aptes au transport de masse.

Pour les AOM et AOT, le MaaS est, non seulement, un **outil puissant au service des voyageurs** mais aussi un **facilitateur pour déployer plus largement sa politique de transport** (organisation, coordination des offres et compréhension de la mobilité locale) et **trouver l'équilibre économique de l'ensemble du système**.

Présents depuis de nombreuses années aux côtés des AOM et des AOT, les opérateurs de transport public ont su développer des compétences d'intégrateurs de mobilité, de maîtrise des offres de service et de leur verticalité et inspirer confiance aux citoyens par le sérieux et la qualité du service rendu. Il convient de tirer parti de ces précieux atouts pour mettre en place des dispositifs MaaS.

DONNÉES DE MOBILITÉ ET BILLETTIQUE : UNE AVANCÉE PAR ÉTAPES

Les principes posés, qui permettront l'émergence du MaaS, doivent, dans le même temps, **servir une ambition nationale pour la mobilité et favoriser une dynamique d'innovation** (possibilité pour les opérateurs de transport et des start-ups de développer les services MaaS de demain).

Les mesures prévues en matière d'accès aux données de mobilité et de services d'informations multimodales s'appuient sur les textes européens².

Elles seront complétées par les dispositions envisagées dans la future loi d'orientation des mobilités (LOM), qui devront permettre au client de trouver la meilleure réponse à son besoin de mobilité : toutes les informations (théoriques et dynamiques) sur les différents services existants devront être aisément accessibles.

Si l'UTP est **favorable à l'ouverture des données de mobilité via le point d'accès national** qui mixe entrepôt et répertoire de données³, elle souligne les défis techniques inhérents à la mise à disposition des données dynamiques, souvent qualifiées de « données temps réel ».

2. Règlement délégué (EU) 2017/1926 du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE (du 7 juillet 2010, dite directive « Intelligent Transport Systems ») en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'information sur les déplacements multimodaux.

3. Le point d'accès national, développé par la France, sous la plateforme nationale « transport.data.gouv.fr », permet la publication des données qui peuvent être hébergées (fonction d'entrepôt) ou simplement référencées par le « moissonnage » d'une plateforme locale (fonction répertoire).

L'UTP insiste également sur les investissements réalisés par les opérateurs de transport et les collectivités locales, en termes d'équipements et de ressources techniques pour produire des données de qualité, assurer leur mise aux formats NeTEx et SIRI, les mettre à disposition et pour développer des interfaces de services. Tant pour les données statiques que dynamiques, le principe des redevances et des licences de réutilisation, soutenu par l'UTP⁴, doit être reconnu pour financer la production et la sécurité des données mais aussi pour protéger leur valeur face à des tiers, plus soucieux de leur intérêt privé que de l'intérêt général.

Pour l'UTP, il est nécessaire de laisser le choix de la licence de réutilisation au producteur de la donnée temps réel, comme c'est actuellement le cas pour les données statiques, notamment pour promouvoir la clause de *share-alike*⁵, assurant le respect du principe de réciprocité, et insister sur les exigences de loyauté et de conformité à l'intérêt général.

Par ailleurs, pour l'UTP, **seule la concertation entre tous les acteurs** peut permettre de s'assurer que **l'achat, la réservation éventuelle, le paiement et l'accès aux services** deviennent facilement accessibles, au niveau des agglomérations comme aux niveaux intra et inter-régionaux.

Pour mémoire, en France, sur 330 réseaux de transport urbain, 147 sont dotés d'une billettique moderne et, sauf à changer de système billettique, peu d'entre eux disposent de sites de e-commerce, préalables indispensables à une bascule vers les outils MaaS.

Ainsi, au regard des situations locales très diverses, la réalisation de ce chantier nécessitera une politique ambitieuse, assortie de réels soutiens financiers.

DE NOMBREUX SUJETS FONCTIONNELS ET ORGANISATIONNELS À CLARIFIER EN AMONT DES PROJETS

Un certain nombre de questionnements fonctionnels, juridiques et organisationnels nécessitent d'être traités en amont et pourraient l'être au sein du comité technique, complémentaire du comité stratégique (Cf. p.1), réunissant les parties prenantes et les experts.

Parmi ces thèmes :

- la question de la standardisation de certaines interfaces (API) pour l'accès aux services de base des systèmes d'information multimodale (SIM) des AOM et AOT afin de faciliter les trajets multimodaux à l'échelle des bassins de mobilité ;
- en conformité avec le RGPD⁶, la possibilité de partager des données personnelles, dans un cadre contractuel librement négocié entre les opérateurs ;
- les enjeux d'accès aux services (billettique, validation, ouverture de barrière...), au regard de la diversité des supports, qui posent notamment des questions d'interopérabilité desdits supports mais aussi des back-offices des systèmes ;
- l'équilibre entre contraintes et coûts pour tendre vers la satisfaction de tous les segments de clientèle ;
- la gestion des aléas et des réclamations, notamment au regard des législations sur les droits des passagers, qui sous-tend les questions de responsabilité des parties vis-à-vis du client-voyageur...

LES ENJEUX DE LA GOUVERNANCE DU MAAS POUR LA RÉUSSITE DES POLITIQUES DE MOBILITÉ

Compte tenu de la diversité des acteurs et de leurs intérêts, quelquefois divergents, attirés par l'émergence des dispositifs MaaS, la question de la gouvernance élargie se pose, par-delà les compétences actuelles des AOM et des AOT. Les enjeux de cette gouvernance devront **être instruits collectivement** dans le respect de l'intérêt général et des stratégies partagées au service de la mobilité durable.

Épaulés par le comité technique, les travaux du comité stratégique (Cf. p.1) devront pouvoir dégager des bonnes pratiques et des schémas à éviter, tout en favorisant la liberté de l'innovation, dans un cadre contractuel librement négocié entre les parties.

4. Cf. notamment les positions de l'UTP évoquant ce thème : « Enjeux de l'ouverture des données Transport pour le secteur du transport public » du 3 juillet 2014, « Ouverture des données publiques et enjeux pour la profession du transport public » du 10 décembre 2015, « Refonte de la Directive PSI : la réutilisation des données publiques doit être équitable et au service de l'intérêt général » du 13 septembre 2018.

5. Partage à l'identique : les données enrichies sont restituées à la communauté de réutilisateurs, y compris aux producteurs des données publiques.

6. Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

UTP

Union des Transports
Publics et ferroviaires

Conscients des enjeux du MaaS et de l'effervescence autour de cette thématique, l'UTP et ses adhérents sont volontaires pour travailler collectivement, et dans le respect du droit à la concurrence, à la définition des principes, normes, bonnes pratiques, briques technologiques et gouvernance qui favoriseront le succès de la future loi d'orientation de mobilité (LOM) et l'accélération de la mise en œuvre des systèmes MaaS.

Enfin, l'UTP insiste sur la nécessité de **maîtriser le processus de développement des outils MaaS** car le risque de désintermédiation des AOM-AOT /opérateurs de transport public avec les clients-utilisateurs des MaaS est bien réel et ne doit pas être sous-estimé par les pouvoirs publics.

Compte tenu de la place essentielle des transports publics dans le système des déplacements, les opérateurs de transport ont un rôle clé à jouer aux côtés des AOM et des AOT, pour mettre en place une politique de mobilité globale.

Ils sont des partenaires de confiance naturels pour garantir la neutralité et la continuité, deux principes au cœur des systèmes MaaS en France.

L'ambition d'une mobilité durable pour tous doit en être le moteur.

L'UTP et ses adhérents soutiennent la dynamique nationale initiée pour favoriser l'émergence des systèmes MaaS aux niveaux local et national. Ils assurent la ministre des Transports de son soutien aux travaux à venir.

CONTACTS

Claude Faucher

Délégué général de l'UTP
cfaucher@utp.fr
+33 (0)1 48 74 73 67

Anne Meyer

Département Affaires économiques
et techniques
ameyer@utp.fr
+33 (0)1 48 74 73 28

Dominique Fèvre

Département Valorisation
et Communication
dfevre@utp.fr
+33 (0)1 48 74 73 46

L'UTP. L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) est l'organisation professionnelle regroupant les entreprises de transport public, les entreprises ferroviaires (fret et voyageurs) et les gestionnaires d'infrastructure en France. Elle représente la profession et défend les intérêts collectifs de ses adhérents auprès des institutions françaises et européennes.

L'UTP représente près de 170 entreprises de transport urbain réparties sur le territoire français.

Certaines sont liées à des groupes de transport comme CarPostal France, Keolis, Groupe RATP, SNCF Mobilités, Transdev, Vectalia France. D'autres sont indépendantes et peuvent, à ce titre, adhérer à l'association AGIR.

Depuis 2006, l'UTP fédère les entreprises ferroviaires et les accompagne vers l'ouverture du marché du transport de voyageurs. Il s'agit notamment d'Agencia, Arriva, CFATA, Colas Rail, Euro Cargo Rail, Europorte, Eurostar, Groupe RATP, Keolis, Objectif OFP, RRT PACA, SNCF, SNCF Mobilités, Thalys International, Thello, Transdev, VFLI. Depuis janvier 2013, l'UTP accueille également des gestionnaires d'infrastructure (Getlink Group, LISEA, SNCF Réseau) et incarne l'unité de la branche ferroviaire.

