

RESEAUX, SERVICES ET MOBILITE-TRANSPORTS - TRANSPORTS -EVOLUTION DU RESEAU

STRATEGIE METROPOLITAINE EN FAVEUR DU DEVELOPPEMENT D'UN SYSTEME DE MOBILITE SERVICIELLE (MAAS)

La mobilité servicielle (appelée MaaS pour Mobility as a Service) se développe en France grâce aux avancées technologiques et réglementaires. Celle-ci vise à changer les approches classiques des solutions de mobilité, fortement ancrées dans la possession de sa propre solution de transport et sur les infrastructures à développer. Elle doit permettre le basculement dans une nouvelle ère visant à se voir proposer de façon fluide et accessible une solution efficace et minimisant son impact environnemental pour se déplacer d'un point A à un point B un jour donné, à un horaire donné pour un coût déterminé. Le MaaS se positionne à terme comme l'outil indispensable et fédérateur d'une mobilité durable et intelligente à l'échelle d'un territoire ». Il a vocation à créer du lien et de la fluidité entre toutes les politiques de mobilité en proposant des services facilement lisibles et accessibles à l'habitant ou à l'usager du territoire.

Les services développés dans le cadre d'un MaaS ont une portée nécessairement systémique et regroupent plusieurs champs d'actions en matière de mobilité et de numérique :

- accès aux informations des différents services de mobilité : information voyageur, calculateur d'itinéraires...;
- système de paiement et de réservation : billettique dématérialisée ;
- renforcement de l'intermodalité et de la multimodalité : diversité des offres et des modes proposés, intégration des offres d'opérateurs privés, interopérabilité des offres publiques...

Ainsi, le MaaS porte pour ambition de structurer l'accès aux offres de mobilité d'un territoire afin de les rendre plus accessibles et intégrées pour l'usager. Sa portée dépasse le champ des transports collectifs et concerne à la fois les autres modes de déplacements (modes actifs, train, covoiturage, autopartage,...) et les services associés (recherche d'itinéraire, stationnement, autopartage, accès aux bornes de recharges électriques, billettique,...).

Parmi les enjeux majeurs du MaaS se trouvent en particulier l'amélioration de la qualité du service offert à la masse d'utilisateurs déjà impliqués dans les modes de transports alternatifs à l'automobile utilisée « seul » à travers notamment l'usage des transports collectifs urbains, mais également la fluidité indispensable aux changements de comportements de mobilité pour orienter de nouveaux usagers vers des mobilités moins émissives afin de répondre aux enjeux environnementaux décrits dans le Plan Climat Air Energie du Territoire (PCAET) métropolitain et dans le Plan de Mobilité (PDM) en cours de révision.



Séance du Conseil du vendredi 17 décembre 2021

DÉLIBÉRATION DU CONSEIL

Du fait de son caractère intégré et systémique, le MaaS est une solution à fort potentiel de développement mais qui nécessite une approche stratégique consolidée et cohérente dans le temps, un effort technologique important mais aussi gouvernance bien établie. La stratégie de MaaS exposée dans cette délibération cadre propose un cadre de déploiement du MaaS pour la MEL sur différentes temporalités et en se replaçant aux différentes échelles géographiques de la mobilité métropolitaine.

I. Rappel du contexte

La MEL conduit ou participe depuis plusieurs années à différents chantiers qui constituent ce qui peut être considéré comme des premières « briques » d'un système de MaaS, sur lesquelles elle peut s'appuyer dans la définition de sa stratégie à plus long terme :

- l'attribution du contrat de concession de service public à Kéolis Lille Métropole qui intègre une offre multimodale à travers l'exploitation de plusieurs solutions de mobilité (bus, métro, tramway, V'lille, transport sur réservation, covoiturage dynamique) et une intégration tarifaire « complète » entre TER et transports urbains dans le périmètre du territoire métropolitain ;
- le développement du M-Ticket, initié avec l'application passpass easy card qui permet d'acheter un titre et de le charger sur sa carte passpass physique. Le M.Ticket permet désormais une dématérialisation complète de sa carte sur téléphone mobile et permet donc la validation ;
- l'ouverture des données de transports collectifs en temps réel sur le portail OpenData de la MEL et sur le Point d'Accès National (Transports Data Gouv) ainsi que la mise à disposition de nombreux jeux de données mobilité (Disponibilité V'lille en temps réel, disponibilité des parkings en ouvrage, localisation des aires de covoiturage et d'autopartage, infrastructure cyclable,...) ;
- l'adhésion à Hauts-de-France Mobilités (ex-SMIRT) dont l'objet porte sur la mise en œuvre d'un support billettique unique (carte PassPass) à l'échelle de la Région Hauts-de-France. Hauts-de-France Mobilités œuvre également à l'interopérabilité des offres de transports collectifs à l'échelle des différentes autorités organisatrices de la mobilité et à la mise en place d'une plateforme de covoiturage – PassPass Covoiturage -, à l'information multimodale des usagers ou encore à la visibilité de certaines solutions comme les services d'électromobilité – PassPass électrique.

Par ailleurs, des éléments de contexte viennent accélérer la nécessité pour la MEL de se doter d'une stratégie en matière de développement du MaaS alors même que comme décrit dans les paragraphes précédents, les premières briques opérationnelles existent ou sont en cours de développement :

- la Loi d'Orientation des Mobilités (2019) a défini un cadre favorable au développement du MaaS. Ainsi, les dispositions inscrites dans le code des transports (Article L1115-8) contraignent les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) à ce qu'à compter du 1er décembre 2021 elles « veillent à l'existence d'un service d'information, à l'intention des usagers, portant sur l'ensemble des modes de déplacement dans leur ressort territorial » ;



21-C-0599

Séance du Conseil du vendredi 17 décembre 2021

DÉLIBÉRATION DU CONSEIL

- du point de vue local, la MEL s'est engagée à la mise en œuvre du SDIT adopté en juin 2019 à travers la délibération n° 19 C 0312, a enclenché la révision de son Plan de Mobilité, pilote des réflexions quant à la mise en œuvre opérationnelle d'une Zone à Faibles Emissions (ZFE) et a pris des engagements forts en matière de développement de sa politique cyclable, de covoiturage ou encore de développement de la l'électromobilité. A ce titre, le MaaS représente un outil qui facilitera la mise en œuvre et l'utilisation combinée de l'ensemble des solutions proposées ;
- en matière d'exploitation des transports collectifs urbains, les solutions numériques du réseau ilévia (site internet et applications) développées en 2014 sont aujourd'hui à recalibrer par rapport aux enjeux du MaaS. Des investissements sont donc nécessaires pour mettre à niveau ces solutions et orienter les investissements à la faveur d'un MaaS pour le territoire ;
- enfin, la crise sanitaire a eu pour effet de bouleverser les pratiques de mobilité des habitants (télétravail largement diffusé et géré avec de nouveaux outils dynamiques, aménagements cyclables temporaires et réticences à l'utilisation des transports collectifs, augmentation des mobilités plus locales autour de chez soi,...). Ces changements ont eu un impact néfaste sur les recettes du contrat de concession de service public de transports avec une baisse de la fréquentation du réseau qu'il est aujourd'hui nécessaire de résorber. Le MaaS représente dans ce cadre un outil de simplification de l'accès aux transports collectifs et revêt un enjeu d'envergure en termes de renforcement de l'attractivité du réseau pour retrouver les usagers qui s'en sont éloignés et en conquérir de nouveaux.

Afin de répondre à tous ces enjeux, la MEL souhaite donc se donner un cadre stratégique afin de mettre en cohérence les chantiers engagés et relevant in fine d'un système de MaaS. Ce cadre permettra également de fixer une perspective de long terme pour que le développement de la mobilité servicielle (MaaS) se fasse en cohérence avec les objectifs de la politique de mobilité métropolitaine, dans un premier temps à l'échelle métropolitaine et à terme sur l'ensemble du bassin de mobilité dans lequel elle s'inscrit.

II. Objet de la délibération

A court terme : un développement centré sur la concession de service public de Transport afin de toucher rapidement un maximum d'usagers.

L'accès aux offres de transports collectifs étant le socle d'un MaaS, il convient de travailler d'une part à la refonte de certains services développés dans le cadre de la concession de service Transports Publics en cours avec ilévia.

D'autre part, la montée en compétence de l'opérateur de transports public sur ce champ apparaît aujourd'hui primordiale au vu des évolutions rapides de la numérisation des services dans ce domaine, qui plus est dans un contexte d'obsolescence des outils numériques actuels.



21-C-0599

Séance du Conseil du vendredi 17 décembre 2021

DÉLIBÉRATION DU CONSEIL

Il est proposé dès le court terme, le développement d'une nouvelle plateforme numérique pour accéder à ces services inscrits dans les missions du concessionnaire. Cette dernière comprendra en particulier les évolutions suivantes :

- **la mise en place d'un compte mobilité unique** : la multiplication des offres au sein de la concession de service Transports Publics associée à celle des canaux d'accès différents a généré une prolifération de comptes clients pour un même usager. La mise en place d'un compte client unique permettra une connexion entre les comptes usagers Ilévia, dans la même logique que France Connect, facilitera la lisibilité des services pour ce dernier et sera un préalable à l'intégration d'autres services ;
- **un achat de titres simplifié et une personnalisation des offres** : la plateforme permettra un achat de titres plus facile et accessible à tous de manière dématérialisée. Ainsi, la souscription d'abonnements, adaptés au profil usager de chacun, et l'achat de titres en ligne seront rendus possibles par ce biais ;
- **une multiplication des possibilités offertes à l'usager en matière de billettique** : développement d'une carte PassPass dématérialisée, de M-Ticket, de connexion Apple Pay ;
- **une intégration progressive de plus de services de mobilité pour l'usager** : le déploiement de la plateforme comportera plusieurs étapes. Il portera d'abord sur la création du compte unique et les fonctionnalités billettiques numérisées associées. Puis, viendront de manière non exhaustive des fonctionnalités de personnalisation des trajets, de suivi des horaires bus en temps réel, d'intégration du transport sur réservation et enfin du covoiturage et de l'autopartage. Ces évolutions sont prévues d'ici le printemps 2023.

Par ailleurs, au-delà de l'accès aux offres de la concession de service Transports Publics, le développement de la plateforme proposera la création d'une architecture numérique qui permettra l'intégration de services de mobilité privés avec notamment pour priorité l'intégration du stationnement en ouvrage (information / paiement / réservation) afin de cibler les usagers automobilistes et décroïsonner les services offerts aux automobilistes des autres services de mobilité dans une logique d'accès global à l'offre de mobilité.

Enfin, la LOM (article 28) prévoit des dispositions fixant un cadre obligeant les AOM et opérateurs de transports à permettre l'ouverture de la vente de titres à d'autres opérateurs. Ainsi les titres Ilévia pourraient, sous conditions qui restent à définir notamment en termes de support de titre et de SAV, être vendus par des opérateurs tiers. La MEL pourrait quant à elle, via le Maas, vendre des titres d'autres opérateurs de transports publics ou privés.

A moyen et long termes : élargir les offres et préparer un MaaS à l'échelle du bassin de mobilité de la métropole.

La définition stratégique d'un système de MaaS ambitieux oblige à porter le regard sur des temporalités plus longues. Ainsi, il est nécessaire d'anticiper certains chantiers afin de les rendre compatibles avec la stratégie définie à terme.



21-C-0599

Séance du Conseil du vendredi 17 décembre 2021

DÉLIBÉRATION DU CONSEIL

D'une part, il est primordial d'engager des réflexions dès à présent pour que la prochaine concession de services Transports Publics permette de :

- proposer d'intégrer des offres publiques et privées diversifiées, notamment en rendant fluide l'intégration d'une offre supplémentaire, parfois au-delà les frontières métropolitaines (TER, covoiturage domicile-travail, ...), en privilégiant des outils opensource ou issues de démarches en open-innovation ;
- interfacier le système serviciel d'ilévia avec d'autres systèmes de MaaS (PassPass HdF Mobilités, systèmes privés...) dans une logique de bonne articulation et d'essaimage de l'offre de mobilité auprès des différents publics cibles ;
- mettre en œuvre des fonctionnalités de référencement et d'accès à des dispositifs d'aides diverses à la mobilité (aides en faveur de public fragiles ou en réinsertion, aides en faveur de l'électromobilité,...) ;
- continuer le travail de mise en qualité de la donnée transport afin qu'elle soit interoperable et intégrable facilement au sein des outils d'information géographique selon des standards normalisés ;
- définir un parcours clients fluide et attractif pour de nouveaux usagers, sur la base d'une évaluation « en continu » de la nouvelle plateforme activée d'ici 2023.

D'autre part, en parallèle à la concession de services Transports Publics, la métropole européenne de Lille devra engager des réflexions sur :

- la mise en qualité, le cycle de vie et les processus de mise à disposition de jeux de données mobilité produits par les services de la MEL et ses concessionnaires afin d'alimenter son portail opendata et le point d'accès national aux données de transports (transports.data.gouv) ;
- l'intégration dans les futurs contrats signés avec des opérateurs de mobilité (parkings en ouvrage, opérateurs de free-floating,...) de clauses relatives au partage de données d'information et d'exploitation dans des standards prédéfinis et à la mise en place de fonctionnalités permettant l'intégration des offres au sein du MaaS ;
- l'intégration de services privés, dont la portée devra être conforme aux objectifs de politique publique portés par la métropole européenne de Lille, sera envisagée en fonction de la capacité technique et des moyens à mobiliser pour les intégrer ;
- la propriété, la gouvernance et la sécurité des données afin que ces dernières soient conformes aux principes de souveraineté de la donnée et d'anonymisation ;
- la mise en place d'une gouvernance de projet et d'évaluation afin de s'assurer que le MaaS contribue bien à réguler la mobilité urbaine et à atteindre les objectifs environnementaux inscrits dans les différents documents de planification.

Les réflexions sur la mise en œuvre du système de MaaS mettent en lumière la nécessité de rendre cohérente et lisible l'offre de mobilité à l'échelle du bassin de vie des usagers et habitants. Celui-ci dépasse les frontières de la métropole et invite ainsi à développer une offre de mobilité servicielle cohérente au-delà de la frontière belge (périmètre Eurométropole) ainsi qu'en intégrant a minima le bassin minier côté français, territoire dont les interactions quotidiennes sont fortes avec la métropole européenne de Lille. Cette logique est également pertinente au regard des enjeux environnementaux, les trajets quotidiens de moyenne et longue distances étant plus dépendants de l'automobile et ayant donc un impact important en matière

Séance du Conseil du vendredi 17 décembre 2021

DÉLIBÉRATION DU CONSEIL

d'émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants atmosphériques. Le MaaS est donc l'occasion d'offrir aux usagers les plus émetteurs de gaz à effet de serre une alternative simple et fluide sur d'autres solutions de mobilité (transports collectifs, mais aussi covoiturage ou autres...).

Ceci entre en résonance avec les évolutions proposées par la Loi d'Orientation des Mobilités qui identifie également cet objectif de décloisonnement des offres de mobilité entre territoires en identifiant des bassins de mobilité à préciser et à mettre en œuvre dans des contrats opérationnels par l'Autorité organisatrice régionale.

Ainsi le développement du MaaS à moyen et long termes devra s'inscrire dans cette dynamique et se positionner comme un outil au service de cet objectif qui est celui où le gain environnemental sera le plus conséquent. La cohérence et les synergies avec les politiques régionales et Hauts de France Mobilités seront donc essentiels dans ce cadre et seront à replacer dans le besoin de décloisonnement des offres de mobilité entre territoires en s'appuyant sur les "bassins de mobilité" et les contrats opérationnels associés à mettre en œuvre par l'Autorité organisatrice régionale.

Par conséquent, la commission principale Transports, Mobilité, Accessibilité, Prévention, Sécurité consultée, le Conseil de la Métropole décide :

- 1) de valider la stratégie exposée ci-dessus ;
- 2) de valider le lancement dès à présent du développement d'une nouvelle plateforme numérique dans le cadre de la concession de transports publics actuelle et d'engager les réflexions visées ci-dessus.

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ