

FONCTION PUBLIQUE TERRITORIALE
INTERREGION EST

Intitulé du concours
ou de l'examen :

Atzché territorial

CONCOURS



(1)

Interne



(1)

Externe



(1)

EXAMEN



(1)

Troisième concours



(1)

(1) Cocher la case correspondante

ouvert le

17/11/2022

à

Colmar

Epreuve de

Rapport

Spécialité et/ou option :

Analyste

(le cas échéant uniquement)

Numéro d'anonymat

Cadre réservé à

l'administration



9899666517

PARTIE

A

LAISSER EN BLANC

ET

A

RABATTRE

Humecter, rabattre et coller la partie gommée.
OBLIGATOIRE POUR GARANTIR VOTRE ANONYMAT

Admi-métro Métropole
Direction générale des Services

Le 17 novembre 2022

Rapport à l'attention de
Madame la Directrice générale des Services

Création d'une plateforme de mobilité
servicielle (Maas - Mobility as a service)

Références =

- Loi dite "Macron" du 6 août 2015
- Décret d'application n° 2017-638 du 27 avril 2017
- Loi d'Orientation des Mobilités du 24 décembre 2019
- Décret d'application de l'article 28 de la loi LOM du 7 décembre 2021 n° 2021-1595

Depuis la promulgation de la loi dite "Macron" du 6 août 2015, la question des déplacements et de la mobilité intelligente et interconnectée a suscité un intérêt de la part des opérateurs de transport qui se sentent empêchés de la problématique pour développer une offre de services répondant aux besoins des usagers. Or, depuis la promulgation de

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) fin 2019, les collectivités territoriales, en tant qu'autorités organisatrices de mobilités (AOM), peuvent également prétendre à ce type de service notamment par le développement d'un MaaS (Mobility as a Service). Mais bien plus qu'un simple service rendu à l'utilisateur, le déploiement d'un tel projet participe à une stratégie globale, s'inscrivant dans une démarche de smart city (ville intelligente) ayant pour objectif de lutter contre le réchauffement climatique, l'utilisation toujours plus efficace de l'espace public et la gestion des coûts. Mais le déploiement d'un MaaS à l'échelle de la Métropole n'est pas sans contraintes malgré de nombreuses opportunités. Et la mise en œuvre d'un tel projet doit s'accompagner d'une analyse approfondie des besoins afin d'encadrer son déploiement.

I. Qu'est-ce que la Mobilité intelligente ?

A. Les enjeux et le contexte

2. Définition

Le MaaS, acronyme anglais de "Mobility as a Service" est un concept visant à simplifier et fluidifier les

trajets des utilisateurs via une plateforme réunissant
toutes les données de transport d'un territoire donné.
Cette application numérique s'inscrit dans une
démarche éco-responsable et durable en réduisant
l'usage de la voiture au profit d'autres types de
transports plus écologique et plus économiques, et
en favorisant la multimodalité, à savoir la combinaison
de divers modes de transports en fonction de l'itinéraire
choisi. Ce type de service peut également s'accompagner
de moyens de paiement pour l'achat des titres de
transport.

L'objectif d'un tel service est la réduction des
freedres territoriales en terme de mobilité, la baisse des
émissions de gaz à effet de serre par la réduction de
l'usage de la voiture, et de manière plus globale la
redéfinition de l'utilisation de l'espace public.

b. Le Cadre juridique

Initié par la Loi "Macron" de 2015, c'est principalement
la loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de décembre 2019
qui en détermine les contours. En effet cette loi vient
accélérer l'élargissement de l'ouverture des données
liées au transport via un point d'accès national
créé en 2018 sur le portail "transport.data.gouv.fr"
et sous licence gratuite.

Cette accélération a permis la création de nouveaux
services, notamment dans les collectivités territoriales
détenant la compétence Mobilité.

En outre, le 7 décembre 2021, a été publié un
décret relatif aux services numériques multimodaux visant
à encourager et développer ce type de plateforme. Ce
décret définit les règles de garantie financières, de
traitement et de partage des données entre services
numériques multimodaux et opérateurs de transport.
Il donne également de nombreuses recommandations
notamment quant à la conclusion d'un contrat de
délégation de service public.

c. La Gouvernance d'un tel service

Les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) sont visiblement les plus légitimes à détenir la gouvernance de ce type de plateforme, et ce pour trois raisons :

1. l'intégration sur un territoire donné
2. l'équation entre l'offre de service et la demande
3. l'organisation et la pérennité d'un marché technique

De par sa neutralité, une collectivité est garante de l'équité des offres, tout en étant le chef de file d'une co-construction en partenariat avec les divers acteurs de la mobilité, assurant ainsi cohérence et lisibilité au projet et aux services.

B. Déploiement d'un MaaS = analyse

Si l'on s'inscrit dans une démarche analytique issue de la matrice MOFF (Menaces, Opportunités, Forces et Faiblesses), nous pouvons dégager divers points de vigilance et diverses bonnes pratiques issues du retour d'expérience de collectivités.

2. Les Menaces externes

- * Problème d'interopérabilité lié à la combinaison de données issues de divers opérateurs
- * L'usage toujours trop important de la voiture en milieu rural
- * Le coût des carburants
- * La défiance face au transport en commun depuis le COVID-19
- * L'utilisation du Web et des smartphones
- * La protection des données personnelles
- * Les cyberattaques potentielles et les fraudes
- * L'accessibilité des données générées
- * La non-utilisation des outils proposés.

FONCTION PUBLIQUE TERRITORIALE
INTERREGION EST

Intitulé du concours
ou de l'examen :

Attache territorial

CONCOURS

 (1)

Interne

 (1)

Externe

 (1)

EXAMEN

 (1)

Troisième concours

 (1)

(1) Cocher la case correspondante

ouvert le

14 / 11 / 2022

à

Colmar

Epreuve de

Rapport

Spécialité et/ou option :

Analyste

(le cas échéant uniquement)

Numéro d'anonymat

Cadre réservé à
l'administration



Humecter, rabattre et coller la partie gommée.
OBLIGATOIRE POUR GARANTIR VOTRE ANONYMAT

PARTIE

A

LAISSER EN BLANC

ET

A

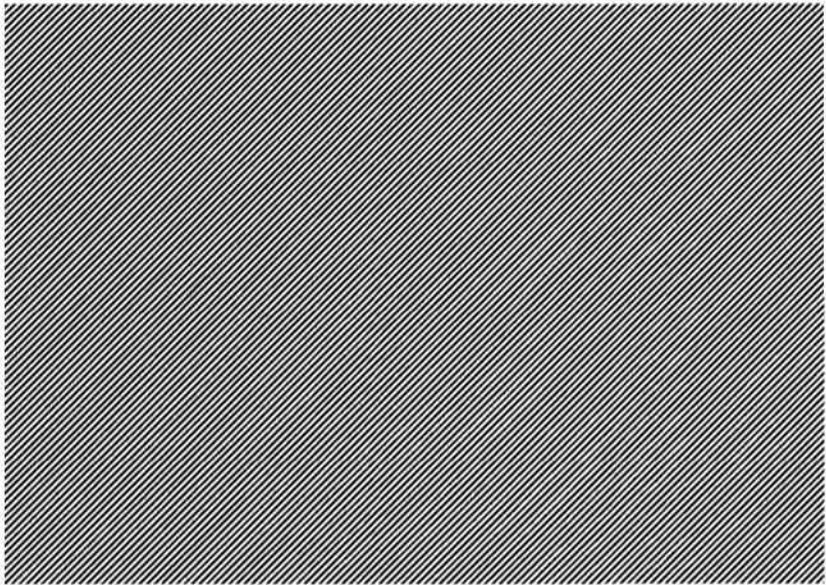
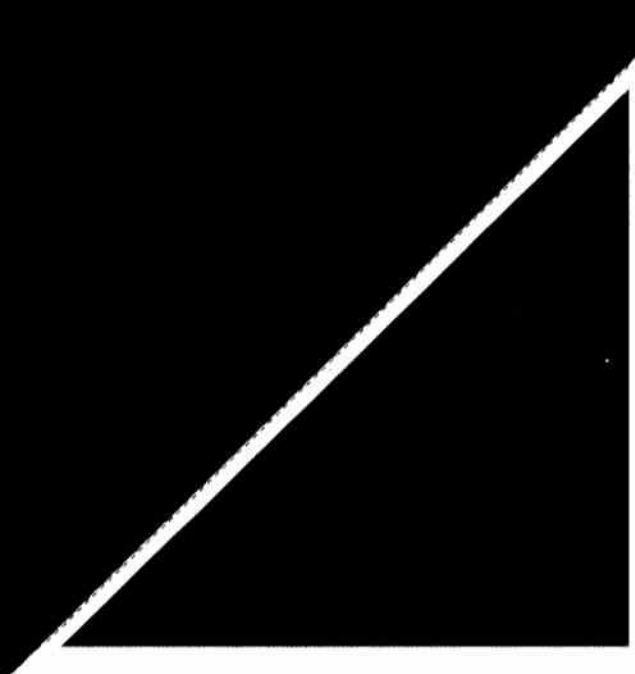
RABATTRE

b. les Opportunités externes

- * La loi LOM et ses décrets
- * Le partenariat possible avec les acteurs de la mobilité
- * Les nouvelles générations en attente de ce type de service novateur
- * Le développement de nouvelles formes de mobilités depuis le covid
- * L'ouverture des données de transport sous licence gratuite
- * Les financements possibles (Etat, Région, Europe)

c. les Faiblesses internes :

- * les zones rurales desservies par le bus à seulement 30% de son territoire
- * Le coût élevé d'un tel service non prévu sur budget
- * La sécurité de la plateforme et des titres de transport, la sécurité des données
- * Le système informatique plus ou moins performant pour répondre à ce déploiement



Page suivante

Page suivante

d. Les Forces internes

- * Le lien existant déjà avec la Région pour garantir un financement
- * La volonté politique de s'orienter vers un transport éco-responsable
- * L'impact économique qui, après déploiement peut engendrer des économies et un gain pour la vente de litres
- * L'image valorisée de la collectivité s'inscrivant dans cette démarche
- * L'impact environnemental certain par la baisse de la pollution et l'amélioration de la qualité de l'air
- * Le fait que 70% du territoire urbain soit déjà bien desservi en transport en commun

Au regard de ce diagnostic, quelle doit être la stratégie à mettre en place par la collectivité, et quelles sont les mesures à mettre en œuvre ?

II. Pas de Smart City sans mobilité intelligente

A. Partenariat et Coconstruction

L'intérêt d'une application de mobilité réside dans la combinaison exhaustive des données de transports. Or pour assurer cette exhaustivité et surtout l'interopérabilité des données, il est essentiel de mener ce projet en y associant tous les acteurs locaux du transport par la conclusion de conventions de partenariat et la signature d'une charte définissant les rôles de chacun pour atteindre l'objectif. Les différents partenaires seront associés au comité de pilotage du projet afin d'en définir les contours stratégiques. Un partenariat financier peut également être envisagé afin de soutenir le coût de cette opération.

FONCTION PUBLIQUE TERRITORIALE
INTERREGION EST

Intitulé du concours
ou de l'examen :

Atzché territorial

CONCOURS

(1)

Interne

(1)

Externe

(1)

EXAMEN

(1)

Troisième concours

(1)

(1) Cocher la case correspondante

ouvert le

17/11/2022

à

Colmar

Epreuve de

Rapport

Spécialité et/ou option :
(le cas échéant uniquement)

Analyste

Numéro d'anonymat
Cadré réservé à
l'administration



PARTIE

A

LAISSER EN BLANC

ET

A

RABATTRE

Humecter, rabattre et coller la partie gommée.
OBLIGATOIRE POUR GARANTIR VOTRE ANONYMAT

B - Enquête auprès de la population

Ce type de projet s'inscrit dans une démarche itérative et collaborative afin d'associer les utilisateurs, futurs "clients" du service, à son élaboration. C'est ce qu'on appelle le mode "Agile" = cette méthode permet une incrémentation successive des nouvelles applications, tout en adaptant au besoin en permanence.

C'est dans cette démarche que la consultation de la population doit se penser = non seulement en amont du déploiement pour s'assurer que l'offre répondra bien à la demande (recensement des besoins, enquête), mais aussi durant le déploiement et après par la mise en place d'un "club utilisateurs" où les usagers seront invités à donner leur avis quant à la plateforme et les services qu'elle propose.

C - Le Déploiement du système en accord avec la réglementation en vigueur.

Ce n'est qu'après la mise en place de ces partenariats,

et la conclusion des enquêtes, que des solutions techniques pourront être envisagées en relation avec le service informatique. Si le service informatique n'est pas en mesure de pouvoir gérer un NaaS, sans doute sera-t-il opportun d'envisager la conclusion d'un contrat de délégation de service public par la perception d'un marché, et ce après avoir estimé le coût et les risques d'un tel déploiement.

En effet, une analyse de risques doit également être faite avant la rédaction du cahier des charges pour s'assurer de la prise en compte des diverses menaces et garantir la sécurité du système qui devra respecter le Référentiel Général de Sécurité, mais également le Référentiel d'Accessibilité sans oublier de se conformer également aux obligations liées au Règlement Général de la Protection des données (RGPD) et à l'Open Data = diffusion des données, protection des données, cybersécurité.

Divers indicateurs devront également être développés (capteurs wifi) pour capter les données et les traiter de manière à adapter en permanence le système aux besoins des utilisateurs, mais

également des agents qui collecteront et traiteront ces données.

Mais plus qu'une application, d'autres coûts seront sans doute à prévoir pour garantir la durabilité et la démarche éco-responsable du projet = changement du parc de transport si besoin, acquisition de bornes, de capteurs, création de parkings. Même si tous ces éléments ne sont pas directement gérés par la collectivité, les partenaires en présence seront inévitablement impliqués par ce déploiement, somme toute très technique. Un budget déployé sur plusieurs années serait sans doute à prévoir si de telles acquisitions étaient envisagées.

Enfin, la communication reste primordial pour assurer la réussite d'un projet. L'usage de l'outil mis en place ne peut être opérationnel sans une campagne de communication adaptée, incitant les usagers non seulement à utiliser l'outil, mais également à changer leur manière de se déplacer.

C'est bien dans cette dernière recommandation que réside tout l'enjeu d'une démarche de Mobilité intelligente = développer et favoriser la transition écologique par la transition numérique qui se veut elle aussi durable et responsable, dans un principe d'exemplarité qui ne pourra que valoriser l'image de la collectivité.

Lined writing area with horizontal ruling lines.