

# Les services numériques de mobilité (MaaS) : état des lieux, enjeux et perspectives

La lettre de l'ORT - n°64

## Sommaire

### [1. Qu'est-ce que le MaaS ?](#)

### [2. Les enjeux et perspectives](#)

### [3. Les acteurs du MaaS](#)

### [4. État des lieux des MaaS](#)

### [5. Conclusion](#)

*À l'heure où les villes étouffent sous la congestion et la pollution, les MaaS apparaissent comme une réponse prometteuse.*

*En intégrant divers modes de transport – bus, métro, vélo, VTC, covoiturage – dans une seule application, les MaaS simplifient la vie des usagers et accélèrent le report modal vers d'autres modes de transport plus vertueux.*

*Cette approche centrée sur l'utilisateur transforme le trajet en service fluide, personnalisable et souvent plus durable. Cependant, pour que cette révolution porte ses fruits, il faut lever plusieurs freins : interopérabilité entre opérateurs, protection des données, accessibilité pour tous.*

*Si les collectivités et les acteurs privés unissent leurs forces, les MaaS pourraient bien devenir le pilier d'une mobilité urbaine plus intelligente, inclusive et respectueuse de l'environnement.*



# 1. Qu'est-ce que le MaaS ?

Le MaaS (Mobility as a Service) ou « Mobilité en tant que service » désigne un modèle de mobilité innovant qui permet aux utilisateurs d'accéder à une gamme variée de services de transport via une plateforme unique, souvent une application mobile.

Ce concept vise à intégrer différents modes de déplacement (transports publics, vélos en libre-service, covoiturage, taxis, voitures en location, etc.) pour offrir une solution de mobilité flexible, pratique et personnalisée, généralement via un abonnement ou un paiement à l'utilisation. Le MaaS cherche à simplifier la gestion des déplacements, à réduire la dépendance à la voiture individuelle et à promouvoir des modes de transport plus durables.

Le développement des Maas répond à plusieurs logiques :

- économique (optimisation des coûts) ;
- environnementale (essentiellement en zone urbaine) ;
- sociale (accès facilité à des zones économiques et de loisirs au sein d'agglomérations, réduction des temps et coûts de trajets, etc).

## Le cadre juridique applicable aux MaaS

Un cadre juridique s'est développé aux niveaux européen et national afin de créer un environnement favorable au déploiement des services numériques de mobilité.

### Instauré par la Commission Européenne

L'accessibilité limitée aux données nécessaires au développement des services numériques de mobilité a conduit à l'adoption, par la Commission européenne, du règlement délégué 2017/1926 (UE). Celui-ci **encadre l'ouverture généralisée des données existantes sur les déplacements et la circulation** (horaires de bus, disponibilité de vélos en libre-service,

informations relatives aux travaux ou aux accidents routiers, etc.) par les gestionnaires de services de transport (opérateurs de transport, autorités chargées des transports, fournisseurs de services de transport à la demande et gestionnaires d'infrastructure). **Ces derniers sont tenus de les publier selon des formats définis sur un point d'accès unique.**



Le règlement délégué 2017/1926 soumet également les utilisateurs de ces données (soit les fournisseurs de services numériques de mobilité) à des obligations, visant notamment à assurer :

- La fiabilité de l'information fournie aux voyageurs ;
- La transparence des critères utilisés pour hiérarchiser les options de voyages proposées.

La Commission européenne continue de dérouler son paquet « mobilité verte ». Dans ce cadre, elle a publié un nouveau règlement délégué (2024/490 de la Commission du 29 novembre 2023)<sup>(1)</sup> relatif à la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux.

Les données à produire sont considérablement enrichies. On relèvera par exemple la localisation des places de stationnement (sur voirie et hors voirie),

<sup>(1)</sup> [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=OJ:L\\_202400490](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=OJ:L_202400490)

y compris des places de stationnement aux personnes à mobilité réduite ou les zones de stationnement pour trottinettes. S'agissant des données statiques, il est inséré un 4<sup>e</sup> niveau de service prévoyant notamment la fourniture des données historiques sur les retards pour le transport régulier et le transport à la demande, ou encore des données sur les annulations pour les transports réguliers avec, si possible, leurs raisons.

### **Instauré par la loi LOM<sup>(2)</sup>**

En France, la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (dite « LOM ») a prévu des dispositions visant à favoriser le développement de services numériques de mobilité intégrés, comprenant une brique billettique, compte tenu des retombées attendues. À cet égard, elle précise le règlement délégué 2017/1926 (UE), complète les exigences prévues par ce dernier et crée par ailleurs un cadre juridique visant à favoriser le déploiement de services de billettique multimodale dits « services numériques multimodaux » (SNM), codifié aux articles L. 1115-10 à L. 1115-12 du code des transports.

La LOM a par ailleurs désigné l'Autorité de régulation des transports pour contrôler le respect des exigences législatives et réglementaires susmentionnées.

En résumé, le modèle MaaS vise à créer un écosystème de transport intégré, tout en respectant les droits des utilisateurs et en assurant des obligations claires pour les fournisseurs de services.

<sup>(2)</sup> <https://www.gart.org/publication/lom-decryptage-des-principales-dispositions-version-2/>

## **Les objectifs du MaaS**

Les objectifs du MAAS sont multiples :

- il facilite et simplifie l'accès à une mobilité multimodale ;
- il favorise l'utilisation de modes de transport plus durables et ainsi réduit la dépendance à la voiture individuelle ;
- il permet de centraliser l'information et les services de mobilité pour répondre aux besoins des usagers ;
- il permet de promouvoir une mobilité plus efficace, intégrée et respectueuse de l'environnement.

L'enjeu de la mobilité durable et de la contribution à la transition écologique est crucial face à l'impact environnemental des modes de déplacement. Le secteur des transports représente en effet la principale source d'émissions de gaz à effet de serre au niveau national, ce qui souligne l'urgence de repenser nos comportements et habitudes de déplacement.

## **Les intérêts du MaaS**

Les intérêts du MAAS se manifestent tant du côté des usagers que des pouvoirs publics.

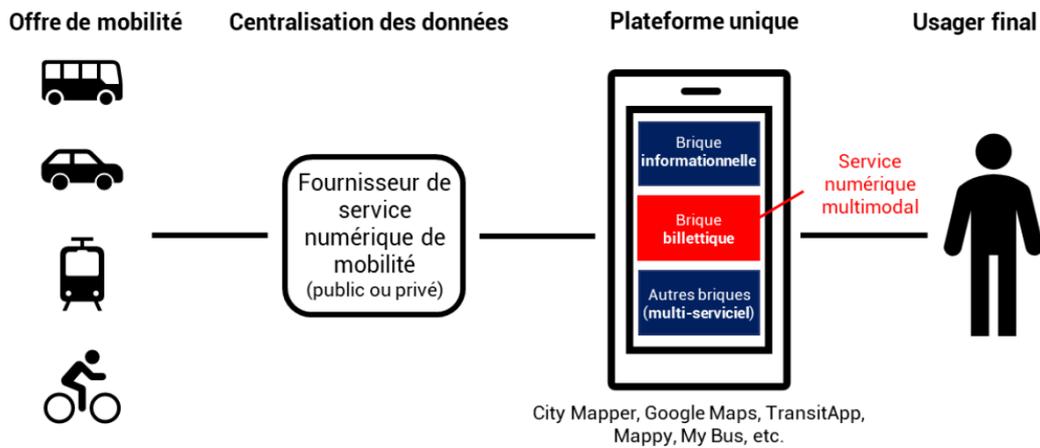
### **Pour l'utilisateur :**

- il vise à accroître le niveau d'information et de service proposés, facilitant ainsi la planification et l'accès à différents modes de transport ;
- il aide à élargir, simplifier et éclairer les choix de mobilité, permettant une utilisation plus efficace des options disponibles ;
- il constitue un levier essentiel pour encourager et fluidifier le recours au transport multimodal, favorisant une intégration cohérente des différents moyens de déplacement ;
- il contribue à diminuer l'usage de la voiture individuelle, ce qui peut réduire les congestions et améliorer la qualité de vie urbaine ;
- il soutient des stratégies de mobilité durable et intelligente, en promouvant des modes de transport plus respectueux de l'environnement.

### **Pour les pouvoirs publics :**

- le MaaS offre des leviers potentiels pour atteindre les objectifs de report modal, c'est-à-dire encourager les usagers à privilégier des modes de transport plus durables ;
- il participe à la réalisation des objectifs d'accessibilité des transports collectifs, en facilitant leur usage pour le plus grand nombre ;
- il constitue un outil de suivi d'exploitation d'aide à la construction des offres et de connaissance des mobilités ;
- il contribue à réduire l'impact environnemental des mobilités, en favorisant des modes moins polluants et plus efficaces.

## Schéma fonctionnel des services numériques de mobilité



En résumé, le MaaS apparaît comme un outil stratégique pour promouvoir une mobilité plus durable, efficace et adaptée aux besoins des usagers tout en soutenant les politiques publiques en matière de transport et d'environnement.

## Les fonctionnalités du MaaS

Les fonctionnalités du MaaS se concentrent sur la fourniture de services numériques intégrés pour la mobilité. Ces services comprennent principalement l'information sur la mobilité avec :

- l'état de la circulation ;
- les horaires des transports en commun ;
- les solutions de déplacement entre deux adresses.

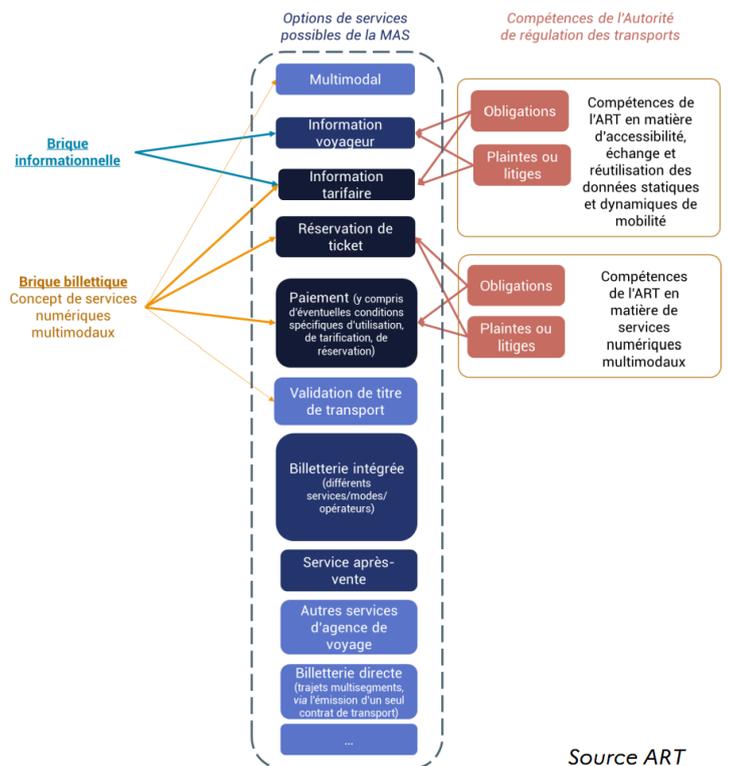
Ces services organisent l'accès à la billettique électronique avec :

- l'achat de titres de transport ;
- la validation des titres de transport.

Enfin, ils incluent des services complémentaires notamment avec la combinaison de plusieurs fonctionnalités dans une plateforme unique, appelée « multi-serviciel », permettant une expérience intégrée et simplifiée pour l'utilisateur.

L'essence du MaaS réside dans la combinaison cohérente de ces différentes briques (information, billettique, et autres services) au sein d'un même outil, offrant ainsi une solution globale pour la mobilité.

## Diversité de l'offre servicielle des services numériques de mobilité



## 2. Les enjeux et perspectives

### Les enjeux du MaaS

**Une notion de régulation et connectivité :** le MaaS permet de mieux réguler les services de mobilité, de les faire connaître et de connecter différents modes de transport, favorisant une approche cohérente entre territoires et usagers.

**Un déploiement progressif :** il s'étend à l'échelle locale, régionale et nationale, avec des fonctionnalités multimodales intégrées (compte unique, information, achat et paiement).

**Coopération et gouvernance :** la coexistence de différentes briques de mobilité à diverses échelles soulève des questions de coopération, mutualisation, gouvernance (notamment par les Autorités Organisatrices de Mobilité, AOM) et d'interopérabilité technique.

### Perspectives et défis

#### Il vise à l'amélioration de la qualité des données.

La collecte permet d'adapter l'offre aux besoins, mais des limites existent :

- concernant l'utilisation des formats réglementaires (seulement 20 % des données respectent ces formats selon l'ART) ;
- la transparence des calculateurs d'itinéraires est insuffisante ;
- la présentation de l'offre ferroviaire par certaines plateformes ne permettent pas de disposer et de comparer toutes les offres disponibles ;
- enfin la prise en compte des critères environnementaux est insuffisante.

Cependant, attention à la sécurité et la confidentialité. Avec la centralisation des données, il est crucial de garantir la sécurité et la confidentialité des informations personnelles des utilisateurs.

Parmi les évolutions, notons le projet de titre unique de transport. Le projet lancé par le gouvernement vise à créer une application mobile nationale permettant d'acheter tous les titres de transport via

une plateforme unique, simplifiant ainsi l'accès et l'utilisation des différents modes de transport.

#### Focus sur le projet pilote « Caen-Le Mans-Tours » :

La Normandie, les Pays de la Loire et le Centre-Val de Loire, avec la participation de trois métropoles, ont été sélectionnés comme territoires pilotes de l'expérimentation d'un titre de transport unique. Ce projet ambitieux vise à rendre la mobilité plus fluide, accessible et attractive, en utilisant la technologie et la coordination entre acteurs pour simplifier la vie des usagers.

Une synthèse des éléments clés du projet est la suivante :

- objectifs et enjeux dont la tarification intégrée qui doit simplifier les déplacements intermodaux en permettant aux usagers d'utiliser un seul titre de transport pour accéder à plusieurs réseaux de transports collectifs ;
- convergence vers un support unique qui comprend la mise en place d'une billettique interopérable, le chargement des titres valables sur différents réseaux et la simplification pour l'intermodalité et la multimodalité ;
- intégration des systèmes billettiques dont l'adoption d'une carte ou d'un support unique permettant aux usagers de voyager sur plusieurs réseaux partenaires ;
- coordination entre les autorités organisatrices avec la synchronisation des horaires et la vente de titres combinés ou l'intégration tarifaire ;
- information et communication qui induisent une signalétique claire dans les différents espaces de transports ainsi que des outils comme les calculateurs d'itinéraires accessibles en amont du voyage ;
- harmonisation des données et des formats pour une standardisation des formats de données afin d'assurer l'interopérabilité.

## 3. Les acteurs du MaaS

Ils jouent un rôle essentiel dans la structuration et la régulation de l'écosystème de la mobilité numérique.

### Les Autorités organisatrices de la Mobilité (AOM)

Elles ont la liberté de fournir ou de gérer des services numériques de mobilité. Une de leur mission consiste à organiser et planifier la mobilité sur leur territoire en intégrant notamment les services numériques dans leur offre.

### Les Services Numériques de Mobilité (SNM)

Ces services, qu'ils dépendent ou non d'une AOM ou d'un opérateur de transport, assurent la délivrance des produits tarifaires liés à la mobilité (ex : billets de train, tickets de bus, etc.). Ils peuvent revendre ces services sous réserve d'accord de l'AOM ou du fournisseur du service de mobilité au prix qu'ils décident ou vendre leurs propres produits tarifaires. Leur objectif est de faciliter l'accès aux services de mobilité via des plateformes numériques.

### L'autorité de la régulation des transports (ART)

L'autorité a été désignée, au travers de la LOM, entité de régulation et de contrôle du respect des règles législatives et réglementaires dans le domaine des transports. Elle a pour fonctions de :

- contrôler la mise à disposition effective par les producteurs des données de mobilité sur le Point d'accès national (PAN) ;
- vérifier la conformité des données aux formats définis sur le PAN ;
- régler les différends et sanctionner en cas de non-conformité ;
- veiller à ce que la réutilisation des données soit conforme, claire pour l'utilisateur et ne l'induisse pas en erreur.

### L'observatoire des MaaS<sup>(3)</sup>

#### Objectifs de l'observatoire

Le Cerema, en partenariat avec le GART, Régions de France, l'ADCET, Syntec ingénierie, la Fédération Nationale de Transport des Voyageurs (FNTV) et l'Union des Transports Publics (UTP) collaborent pour faciliter le partage de connaissances en matière de MaaS et sont à l'origine de l'observatoire.

Cet observatoire cartographie les différents outils de MaaS présents sur le territoire et dresse la liste de tous les systèmes disponibles, en apportant de précieuses informations (transports intégrés, billettique, support de validation, etc.) ainsi qu'une évaluation du système permettant d'avoir une représentation graphique du MaaS et offrant la possibilité à chaque ville ou région de se positionner par rapport à la moyenne nationale.

L'observatoire du MaaS a donc vocation à éclairer les décideurs en analysant plus en profondeur ces questions stratégiques :

- Quelle posture des pouvoirs publics ?
- Quelles offres et quels services offerts ?
- Quelle architecture du système MaaS ?

#### Panorama des MaaS

Le site web de l'observatoire du MaaS met à disposition un inventaire des réalisations MaaS.



<sup>(3)</sup> <https://www.francemobilites.fr/outils/maas>

À ce jour, 118 MaaS sont répertoriés à ce titre au niveau national. Une cartographie des MaaS est disponible.

Une campagne de mise à jour a été lancée début février 2025 auprès de l'ensemble des maîtres d'ouvrages et opérateurs. Une nouvelle édition du panorama des MaaS en France sera donc prochainement disponible.

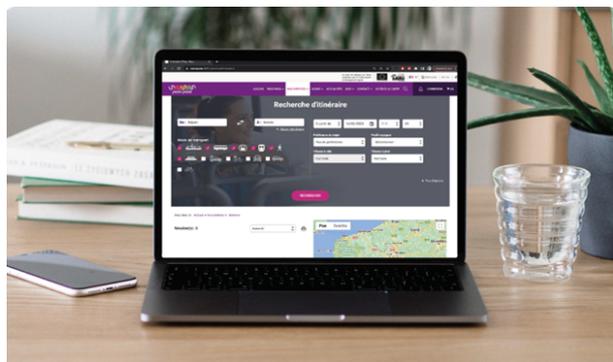
## 4. État des lieux des MaaS

### En région Hauts-de-France

Le Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise (SMTCO) et Hauts-de-France Mobilités ont lancé des travaux pour faire des passerelles entre leurs outils respectifs :

- depuis 2023, le SMTCO utilise les spécifications techniques billettiques d'HdFM, et utilise donc une carte « PassPass » dans l'Oise, interopérable avec les autres réseaux PassPass de la région (dont ceux de la Région).
- leurs outils d'Information Voyageur (IV) communiquent via des échanges des données, permettant ainsi une couverture du territoire régional par les deux outils.

La plateforme de covoiturage PassPass covoiturage est aussi utilisée dans l'Oise, le SMTCO ayant fait le choix de ne plus avoir de plateforme de covoiturage.



### Focus sur la centrale PassPass

La Centrale PassPass, c'est d'abord un site web et une application mobile. Le législateur ayant donné aux syndicats mixtes dits «SRU» l'information voyageur multimodale, comme une de leurs trois compétences de base, il était important que le syndicat se dote d'un outil d'information voyageurs exhaustif sur le périmètre régional au profit des usagers du transport collectif. Le site [passpass.fr](https://passpass.fr) fut donc mis en ligne en mars 2017 sur le périmètre du Nord-Pas-de-Calais puis des Hauts-de-France en 2019.

### Un système fédérateur pour accompagner les usagers de A à Z

La Centrale PassPass est un système fédérateur permettant d'accompagner les usagers dans leur mobilité de A à Z. Elle s'appuie sur une large gamme de services et fonctionnalités.

#### En amont du trajet :

- des médias (site internet et application mobile) permettant d'obtenir de l'information voyageur (horaires, lignes, etc.) ;
- un calculateur d'itinéraires multimodal, multi-réseaux à l'échelle régionale (alimenté par le référentiel des mobilités PassPass) permettant de planifier son parcours.

#### Pendant le trajet :

- un support commun, la carte Pass Pass ;
- une billettique interopérable ;
- des outils de distribution de titres (boutique en ligne [passpass.fr](https://passpass.fr) et Terminaux Points de Vente [TPV]).

#### Après le trajet :

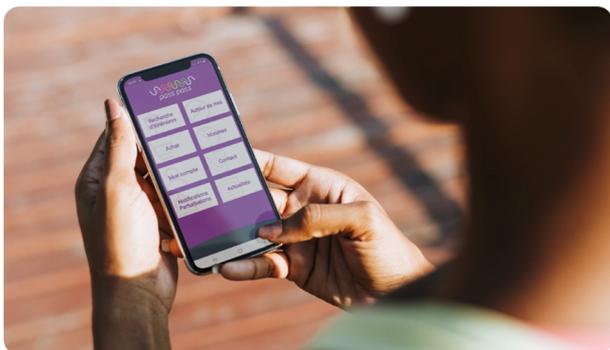
- un service après-vente grâce aux TPV et au service client sur [passpass.fr](https://passpass.fr).

### Une information voyageur exhaustive à l'échelle régionale.

La Centrale PassPass agrège un Référentiel Régional de Mobilités qui regroupe l'ensemble des offres de mobilités sur la région : 26 réseaux de transport en commun sur les 5 départements (y compris le TER et les réseaux interurbains)

mais aussi les offres de covoiturage, de vélos en libre-service, d'autopartage, etc. Il intègre également les données belges et un travail est en cours pour intégrer les données Île-de-France, Grand Est et Normandie.

En indiquant leur origine et destination, le calculateur (<https://www.passpass.fr/fr/services/itineraire>) identifie les différentes combinaisons pour réaliser le parcours en intégrant l'ensemble des modes disponibles (transports en commun, marche, vélo, autopartage et covoiturage) et l'impact carbone du trajet.



### Un système billettique pour distribuer des titres.

La Centrale PassPass dispose également d'un système de distribution des titres de transport, soit par via la boutique en ligne sur [passpass.fr](https://www.passpass.fr) soit via les Terminaux Points de Vente (et Terminaux Points de Vente Simplifiés).

Sur la boutique en ligne, il est aujourd'hui possible d'acheter 18 titres (tout public) différents de 5 réseaux (Ilevia, Transvilles, Marineo, Tadao et Arc-en-ciel 1).

### Le Système des Services à la Mobilité dans l'Oise (SISMO)

Le SMTCO est un syndicat mixte de transports SRU qui fédère l'ensemble des autorités organisatrices de la mobilité – AOM (21 membres dont la Région Hauts-de-France et le Département de l'Oise) autour d'un projet commun : développer l'attractivité des transports collectifs, faciliter l'intermodalité et favoriser le développement des services de mobilités innovants.

Cette démarche connue sous le nom de SISMO a permis l'émergence de la marque de la mobilité et de l'intermodalité OISE MOBILITE, ainsi que la mise en œuvre du support billettique OISE MOBILITE, support unique de la mobilité dans le Département depuis 2010.

OISE MOBILITE est un panel de services mutualisés combinant information voyageurs multimodale, système d'aide à l'exploitation et billettique interopérable, partagé par l'ensemble des autorités organisatrices des mobilités de l'Oise (20 réseaux). L'ensemble du système est financé par le SMTCO (investissement et fonctionnement) et gratuitement mis à disposition de ses membres.

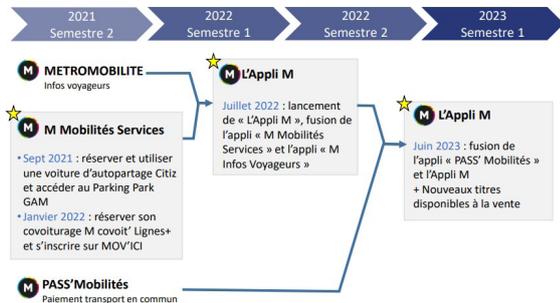
Le système repose sur une architecture alimentée par un référentiel de données unique :



OISE MOBILITE intègre les principaux services ci-dessous :

- un système billettique interopérable avec le système billettique PassPass de la Région Hauts-de-France et mutualisé avec le SAEIV (plus de 1 000 véhicules équipés) ;
- un système d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs (SAEIV) intégrant un système de comptage pour les réseaux gratuits et d'équipements d'informations voyageurs au sol (plus de 170 panneaux et écrans dynamiques aux principaux points d'arrêts et gares) et en embarqué (information sonore et visuelle dans les véhicules) ;
- un système d'information multimodal (SIM) [oïse-mobilite.fr](https://www.oise-mobilite.fr) alimenté avec des données temps-réel qui intègre les données des Régions Hauts-de-France et Île-de-France également décliné sur applications mobiles (Android et IOS) ;
- un système d'information pour les situations perturbées (transport et réseaux routiers) accessible en consultation ou via des notifications ;
- un système de gestion des réservations pour les Transports Collectifs à la Demande (TCAD) ;

- la mise en place d'un outil décisionnel pour faciliter le travail d'analyse statistique ;
- une Agence de Mobilité chargée à la fois des contacts clients (informations voyageurs,



gestion des réservations des TCAD, gestion des réclamations, etc...), de la gestion des données et d'administration éditoriale et technique ainsi que de la maintenance des éléments constitutifs du SISMO ;

- des outils numériques pour faciliter l'accès aux services de Mobilité dont Open Payment, utilisation d'une carte de paiement pour voyager mais aussi M-Ticketing, titre de transport sous la forme d'un QR code accessible depuis l'application.

## Hors région Hauts-de-France

### Le MaaS du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG)

Le SMMAG, engagé sur le sujet depuis 2018, a fait évoluer son projet :

- à partir de 2021 avec le lancement de « M Mobilités services » ;
- en 2022 : une simplification pour l'utilisateur avec une unique application pour s'informer et accéder aux services (par fusion de l'appli « M mobilités services » et appli « M infos voyageur ») ;
- en 2023 : une application unique sur le territoire pour s'informer et accéder aux services dont les transports en commun.

### Atoumod : le post-paiement digital, une brique de distribution complémentaire en Normandie

L'application de post-paiement FairtiQ se positionne en complément de l'application Atoumod (information voyageur avec calculateur d'itinéraire et information tarifaire) et de l'application M-ticket Atoumod (pré-paiement).

D'un point de vue usager, le fonctionnement de l'application repose (après création de compte utilisateur) sur :

- la déclaration d'un début de déplacement au moment de monter à bord d'un réseau partenaire, générant la création d'un billet de transport, la possibilité de présenter ce billet en cas de contrôle, la déclaration de fin de déplacement avec génération d'un récapitulatif de déplacement ;
- la solution est aujourd'hui déployée sur les lignes Nomad train (pour les trajets intra-Normandie), lignes Car Nomad 111 et 122 sur les réseaux Twisto de Caen et LiA du Havre, et prochainement sur le réseau du Cap Cotentin.

Fonctionnement de l'application



### MaaS de Montpellier Méditerranée Métropole

**L'intégration du stationnement et du réseau de bornes de recharge électrique dans la plateforme.** Ce réseau, déployé dans le cadre d'un appel à manifestation d'intérêt en échange d'une convention d'occupation de domaine public sur 15 ans, s'est concrétisé par l'intégration complète en 2024 du service de recharge au sein de l'application M'Ticket TaM.

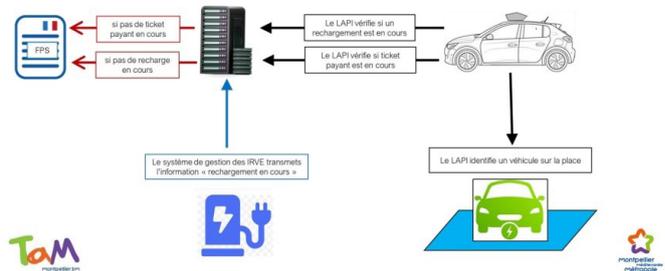
Ce projet a intégré la gestion d'une tarification particulière liée au Pass gratuité développé par la Métropole pour ses résidents, avec un parcours usager spécifiquement construit au sein de l'application et une gestion mutualisée du SAV.

Le concept de MaaS suscite l'intérêt de nombreux acteurs issus de divers secteurs et répond aux enjeux liés à l'attractivité des villes et des collectivités. Toutefois, son plein potentiel ne pourra être exploité que si l'ensemble des participants acceptent de s'unir et de collaborer en bonne intelligence. Cela implique que ces acteurs doivent faire preuve de confiance et de transparence mutuelle, tout en favorisant une certaine interopérabilité.

## LE CONTRÔLE DES PLACES PAYANTES ÉQUIPÉES DE BORNES

### Le contrôle par véhicules LAPI

Le système LAPI vérifie les véhicules qui utilisent la place équipée d'IRVE.  
Les véhicules électriques sont autorisés à stationner pour la durée du rechargement  
(borne interfacée avec le serveur de tickets / LAPI)



## 5. Conclusion

*Les plateformes MaaS doivent également réussir à relier toutes les solutions de mobilité présentes sur un territoire donné, tout en assurant une connectivité entre différents territoires. La question centrale consiste alors à concevoir une intégration harmonieuse de multiples services de mobilité concurrents et de systèmes variés au sein d'une même plateforme. L'enjeu majeur du MaaS aujourd'hui est de développer des interfaces fluides, compatibles avec l'ensemble des acteurs et des services.*

*Au-delà des aspects techniques, le MaaS soulève également des enjeux juridiques liés à la gestion des données. Ces données doivent être accessibles, sécurisées et fiables, tout en respectant la réglementation générale sur la protection des données (RGPD). En effet, pour fonctionner efficacement, une plateforme MaaS doit s'appuyer sur une multitude d'informations sensibles. Il est donc essentiel de garantir leur protection et leur sécurisation afin d'éviter tout risque de dérive ou de compromission, assurant ainsi la sécurité des utilisateurs.*

## POUR ALLER PLUS LOIN

Rapport sur les services numériques multimodaux

<https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2023/05/les-services-numeriques-multimodaux-2023.pdf>

Le déploiement du MaaS en France, état des lieux en 2021

[https://www.cerema.fr/fr/system/files?file=documents/2021/09/obs\\_maas\\_fiche\\_maas\\_2020\\_v7\\_0.pdf](https://www.cerema.fr/fr/system/files?file=documents/2021/09/obs_maas_fiche_maas_2020_v7_0.pdf)

MaaS et tourisme, constats et préconisations (2022)

[https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/593962/maas-tourisme-constats-et-preconisations?\\_lg=fr-FR](https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/593962/maas-tourisme-constats-et-preconisations?_lg=fr-FR)

Plus d'informations sur la Loi d'Orientation des Mobilités sont accessibles dans les fiches descriptives disponibles sur le site de [France Mobilité](https://www.francemobilites.fr)



## Observatoire Régional des Transports

53 rue de la Vallée  
80 040 Amiens cedex1  
Tél. 03 22 82 92 07

La lettre de l'ORT N°64  
Juin 2025

Directeur de publication :  
Julien LABIT

Directeur Régional de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement des Hauts-de-France

Rédaction : DREAL Hauts-de-France/SMI

Conception graphique : DREAL Hauts-de-France - Mission Communication

Crédits photos : Union Européenne (page 2)

- Autorité de régulation des transports (page 4)

- Observatoire des MaaS (page 6)

- PassPass covoiturage (couverture, pages 7 et 8)

- Oise Mobilité (page 8)

- Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (page 9)

- FairTIQ (page 9) - TAM de Montpellier (page 10)

ISBN : 1299-9733



<https://www.observatoire-transport-hauts-de-france.fr/>



[x.com/ORT\\_HDF](https://twitter.com/ORT_HDF)



<https://www.linkedin.com/in/ORTHDF>



LA MOBILITÉ EST EN NOUS

