

Mon compte mobilité : état des lieux et perspectives de déploiement en France

Contexte

Afin de mieux comprendre le compte mobilité et ses perspectives éventuelles de déploiement en France, la DGITM envisage de lancer une étude qui a notamment pour objectif de dresser un état des lieux, mais aussi de clarifier une vision partagée du compte mobilité au sein du Ministère (cf. projet de cahier des charges ci-dessous).

Afin de l'accompagner dans ce projet de cahier des charges, elle a demandé à la Fabrique des Mobilités de partager sa vision et d'apporter des premiers éléments de réponses aux questions de périmètre, cas d'usage et bénéfices, centralisation ou décentralisation des outils... lesquelles devront être approfondies dans le cadre de l'étude envisagée.

NB: Ce document de travail ne préjuge pas du bilan de clôture du programme CEE en cours de production par les équipes Capgemini et Fabmob, ni des décisions qui seront prises par la Fabmob avec les futurs repreneurs de moB. Il constitue une approche personnelle du compte mobilité (bilan, vision) et n'engage que son auteur.

Source: *Projet de cahier des charges de la Dgitm, Patrick Gendre*

Contexte

Pour souscrire à puis utiliser un service de mobilité, il est nécessaire un compte. Les services MAS permettent de souscrire à n services en créant un seul compte, mais cette idée a ses limites. D'où l'idée d'un compte mobilité national qui permette de souscrire à tous les services en France, mais également aux programmes d'aide auxquels on est éligible, et in fine permettre une modulation tarifaire selon le profil et l'usage de chaque utilisateur. Ce compte mobilité serait analogue au compte

formation, ou à l'espace santé, dans d'autres domaines. Initiée par Gabriel Plassat et la Fabrique des Mobilités, cette idée s'est concrétisée dans un programme CEE en partenariat avec Cap Gemini qui s'est déroulé de 2020 à début 2023.

Objectifs

L'objectif de l'étude est

1. de bien comprendre et décrire le principe du CM : périmètre, cas d'usage et bénéfices attendus, peut-il être décentralisé (suffit-il de définir seulement quelques éléments communs au niveau national ?) ou faut-il qu'il soit géré nationalement ? Existe-t-il des exemples de CM dans d'autres pays ?
2. Quels sont les éléments à normaliser ? Le standard CMS est-il satisfaisant, faut-il le compléter ?
3. de décrire et évaluer l'implémentation qui en est faite dans le programme MCM ? Le logiciel de Cap est-il performant ? Son périmètre fonctionnel est-il pertinent
4. de formuler des recommandations sur la mise en œuvre du CM en France et le rôle à jouer par l'état

L'étude n'est pas une étude technique, elle doit apporter une vision d'ensemble et des réponses « de haut niveau ». Il est envisagé de s'appuyer sur cette étude pour consulter les acteurs du MAS et envisager un scénario de mise en œuvre du CM.

Entrées :

- <https://www.linkedin.com/pulse/mon-compte-mobilit%C3%A9-un-nouveau-contrat-social-pour-nos-nicola%C3%AFdis/?originalSubdomain=fr>
- <https://github.com/fabmob/mob>
- <https://moncomptemobilite.fr/>
- https://wiki.lafabriquedesmobilites.fr/wiki/Compte_Mobilit%C3%A9_Standardis%C3%A9
- <https://pad.fabmob.io/s/sMe9gptk-#>
- <https://beta.gouv.fr/startups/tous.a.bord.html>

Livrable : Un rapport qui sera publié via le centre de ressources des MaaS / France Mobilités

Budget : 20 à 25k€

Périmètre, cas d'usage et bénéfices attendus de moB

Concept initial

Initiée par Gabriel Plassat et la Fabrique des Mobilités (Voir notamment, les [hypothèses de scénarios d'usage, 2019 par Julie Rieg et Gabriel Plassat](#)), l'idée d'un compte personnel de mobilité s'est concrétisée dans un programme CEE sous le nom de "Mon Compte Mobilité" en partenariat avec Cap Gemini, qui s'est déroulé de 2020 à début 2023.

Le programme moB, c'est quoi ?

Mon Compte Mobilité est un programme CEE (Certificat d'Économies d'Énergies)

- lancé dans le cadre des AAP du MTE (dont il a été lauréat)
- porté par Capgemini et La Fabrique des mobilités
- enrichi en 2021 d'un volet sur la standardisation des comptes mobilités et des interfaces MaaS

Comme d'autres programmes CEE et projets de la fabmob, ce programme a pour objectif de développer un [commun](#) numérique

- Des ressources ouvertes et partagées
- Produites (et maintenue) par et pour une communauté : l'écosystème de la mobilité durable et solidaire
- au service de l'intérêt général : les droits de mobilités et l'accès à l'emploi, aux services, la lutte contre la pollution (santé publique) et le dérèglement climatique.

Un programme et un commun numérique pour encourager l'usage des mobilités durables et inclusives



Programme CEE

lauréat de l'Appel à Programmes du Ministère de la Transition Écologique, porté par Capgemini et la Fabrique des Mobilités



Programme d'intérêt général

ayant pour objectif de créer un **commun** par et pour l'écosystème



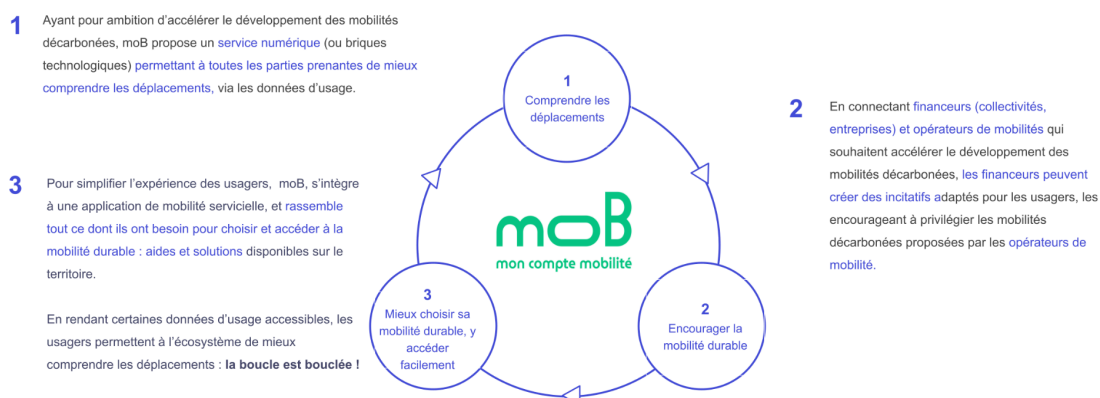
Accélérer les mutations des mobilités,

réduire l'impact sur l'environnement, la santé, les inégalités territoriales

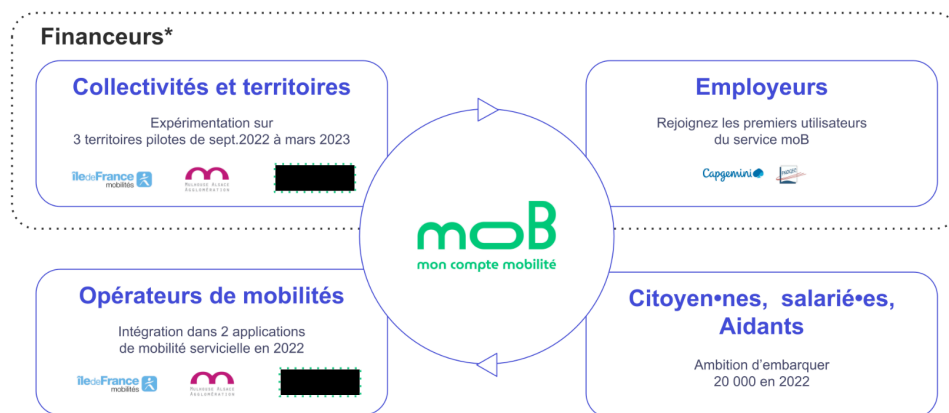
Un programme né d'un triple constat...



Une plateforme de services pour générer des synergies entre les acteurs clés et amorcer un cercle vertueux



Au service des acteurs clés de la mobilité durable / inclusive

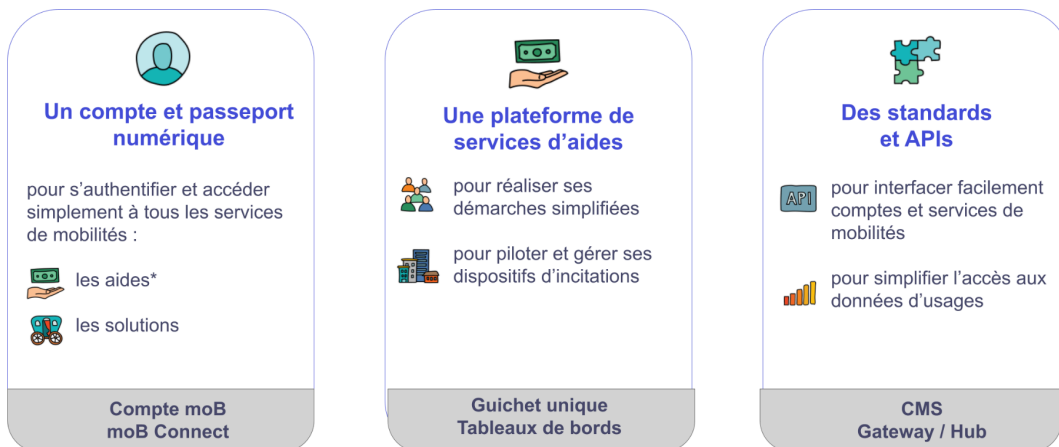


* Etat, collectivités et employeurs qui financent la mobilité des citoyen·nes et salarié·es. [Voir aussi d'autres exemples de financeurs potentiels](#)

Les financeurs recouvrent au sens large les organisations qui financent les aides ou qui les portent pour le compte de financeurs : l'Etat, collectivités et employeurs qui financent la mobilité des citoyen·nes et salarié·es, les acteurs sociaux et de la mobilité solidaire (ex. Wimoov). Il s'agit d'une définition restreinte limitée au périmètre qui a été défini pour l'expérimentation. Toutefois, d'autres financeurs qui ont un intérêt (environnemental, économique...) pourront à terme venir enrichir et rejoindre cet écosystème. [Voir d'autres exemples de financeurs potentiels](#)

moB: pour quels services potentiels ?

moB, un service numérique tiers de confiance, qui s'appuie sur 3 briques



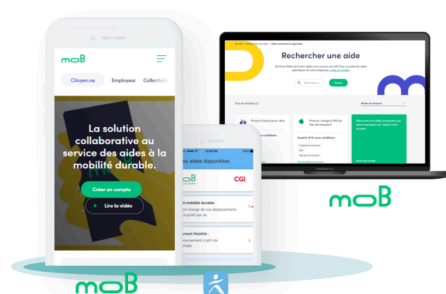
* Aides financières ou non financières, nationales (Bonus Vélo...), locales (Surprime ZFE...), de son employeur (Prime Transport, FMD...). **Voir exemple en Annexe**

Citoyen•nes et salarié•es

Un passeport numérique pour simplifier l'accès à la mobilité durable

En consolidant au sein d'un compte national pivot (interopérable avec les comptes des opérateurs de mobilité), toutes les informations nécessaires pour accéder à des solutions et aides disponibles sur son territoire, et en simplifiant et en unifiant les parcours, moB permet aux citoyen•nes et/ou salarié•es de :

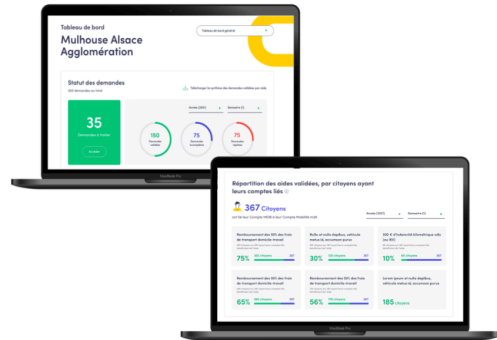
- Accéder à **la plateforme d'aides moB** :
 - Trouver toutes les aides à la mobilité disponibles sur son territoire via un moteur de recherche d'aides
 - Effectuer ses démarches de demande d'aides simplifiées dans l'esprit de la DINUM "dites le nous une seule fois" :
 - transmission simplifiée des justificatifs d'identité** (pivot, statut) ou de documents justifiant un droit grâce à **France Connect** et ses API
 - transmission simplifiée des justificatifs de mobilités** (déclaration sur l'honneur, factures, preuve de déplacements), remontée automatique...
 - Possibilité d'effectuer ses démarches seule ou accompagnée via **Aidants Connect**
- Accéder à toutes les **solutions de mobilité** (MaaS-MSPs) autour de soi via Mobility Connect (sorte de Google Connect) permettant de s'authentifier, justifier ses droits et partager ses préférences de voyages
- Exploiter et partager ses **données d'usage** (self-data*)
 - Comprendre l'impact de ses choix de déplacements (données d'usages et d'impacts) via son **tableau de bord** et demain recevoir des recommandations personnalisées
 - Gérer son consentement à l'usage de ses données



Des services pour piloter et gérer ses dispositifs d'incitations

Grâce à cette plateforme, moB permet aux financiers (collectivités, employeurs...) de :

1. **Promouvoir leurs dispositifs d'incitations** ou en concevoir de plus efficaces ou plus équitables. Ex : des aides modulées en fonction du revenu fiscal, de la localisation et de la disponibilité d'alternatives..., des aides non couvertes par le FMD incitant à la marche ou au contraire à la dé-mobilité (télétravail, effacement), des aides à l'usage des parking relais...
2. **Gérer de manière simple et standardisée les demandes d'aides** via une **interface de gestion** : traitement des demandes, réception automatique des justificatifs permettant la validation des aides, interfaçage avec ses outils RH pour une gestion directe des demandes d'aides (optionnel)
3. **Suivre, évaluer, optimiser ses dispositifs d'incitations** via la remontée de KPIs dans son **tableau de bord** (usages des aides et budget associés, empreinte carbone).



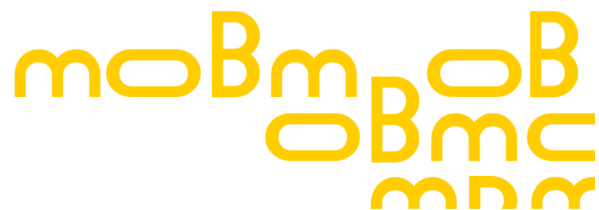
Pour aller plus loin

Pour permettre d'améliorer la connaissance des usages et les politiques publiques, moB pourrait permettre aux collectivités d'accéder aux données d'usages partagées par les citoyen·nes/salar·ées via leur compte mobilité ou ceux des opérateurs de mobilités, par exemple pour enrichir leur observatoire de mobilité local

Des services de fournisseur d'identité et de promotion des offres de mobilités

En interfaçant les opérateurs de mobilité avec un écosystème d'acteurs-clefs de la mobilité (collectivités, entreprises et usagers), moB permet aux opérateurs de mobilités de :

1. **Rendre leurs offres plus accessibles** et bénéficier d'un **effet levier** d'utilisateurs qui dépensent les aides chez eux
2. **Accéder à un guichet unique qui authentifie le profil et les droits de leur utilisateur** pour simplifier l'expérience utilisateur, pallier les risques de fraude : moB accorde un accès sécurisé aux informations France Connectées et API, enrichie des données d'usage (préférences d'usages, contraintes modales, usage des aides et budget associés, empreinte carbone...), grâce à son interopérabilité avec les Comptes Mobilités Standardisés (CMS) des opérateurs de mobilité.
3. **Réduire la complexité d'intégration des MSPs aux MaaS** via le développement de standards



moB aujourd'hui

moB est une plateforme de services développée dans le cadre du programme CEE Mon Compte Mobilité dont l'enjeu est d'encourager l'usage des mobilités durables (report

modal et sa pérennisation) en simplifiant l'accès aux dispositifs d'aides ou [incitations](#). Elle combine actuellement:

1. un compte mobilité *France Connecté*¹ à vocation national et standardisé²
2. un service d'accès aux aides.

Les objectifs actuels du compte mobilité sont de :

- simplifier les démarches d'accès aux aides (recherche, demande, suivi) pour tou·tes, y compris les personnes en situation de précarité numérique et/ou sociales
- simplifier et sécuriser l'attribution des aides (contrôle de l'identité pivot, contrôle de l'exclusivité de l'absence de demande d'aide préalable dans le cas du covoiturage et de la preuve du covoiturage)
- fournir des données sur l'usage de ces aides



Propositions d'évolution

A terme, ces objectifs de simplification et de sécurisation sont transposables aux services d'accès aux solutions de transport (voir la section "moB 2024")

Il est en cours d'expérimentation sur une plateforme à vocation nationale (moncomptemobilité.fr) et 3 territoires pilotes (Région IDF, Mulhouse Alsace Agglomération, Département de l'Aude) sur des périmètres variables qui tiennent compte de leurs propres enjeux territoriaux:

- IDFM : promouvoir leurs offres de MAS auprès des entreprises et leurs salarié·es
- M2A : enrichir leur compte mobilité mulhouse d'un service d'accès personnalisé aux aides aux citoyen·nes
- Département de l'Aude : enrichir leur plateforme de covoiturage mobil'aude de nouveaux services de mobilités (aides et transports) et mettre à disposition des conseillers mobilité (travailleurs sociaux) des outils leur permettant de rechercher

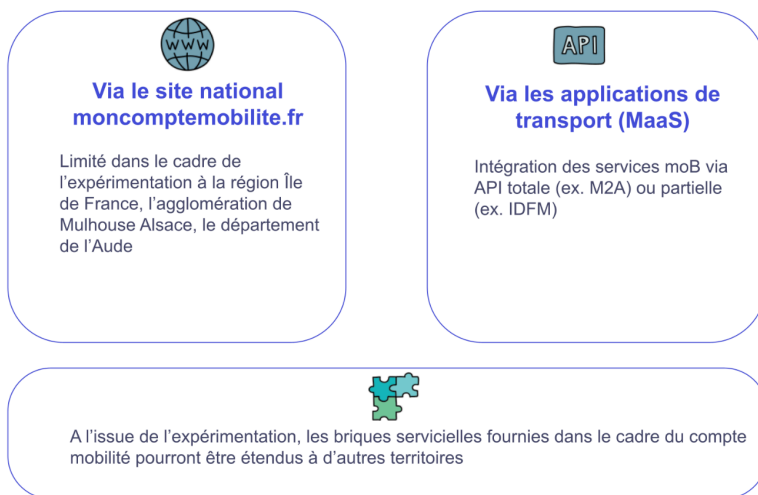
¹ Compte France Connecté: C'est-à-dire qui permet au minimum d'accéder aux informations constituant l'identité pivot et potentiellement des informations fournies par les API France Connect (RFR, quotient familial...). Pour en savoir, voir: [Note Fabmob \(Fred\) - Rappel des opportunités de France Connect et Mobility Connect pour moB - Déc 2021](#)

² Compte Mobilité Standardisé: C'est-à-dire potentiellement interopérable avec d'autres comptes citoyens ou de mobilités du fait du respect d'un certains nombres de standards définis par et avec l'écosystème. Concrètement, les CMS peuvent échanger des données et des services à valeur ajoutée.

des aides et souscrire des aides pour le compte de publics précaires en précarité sociale ou numérique.

Cette adaptation “à la carte” des services moB aux besoins de chaque territoire a été rendue possible grâce à la mise à disposition d’API.

Les services moB peuvent être fournis ...



Cas d'usages et bénéfices pour les citoyen.nes

Illustration : Rappel de la proposition de valeur citoyenne cible



Actuellement, le service moB permet aux citoyen·nes d'accéder et de rechercher des aides financées par l'État, les collectivités, et les employeurs au sein d'un catalogue d'aides en ligne qui les centralise.

Ce catalogue est constitué à partir d'un référentiel d'aides aujourd'hui documenté par nos soins à partir de recherches effectuées sur Internet et/ou en collaboration avec les financeurs que nous sommes parvenus à identifier et contacter au sein des territoires pilotes (en général l'AOM). Concrètement, nous documentons un fichier excel, puis intégrons ces informations dans l'outil via une interface administrateur (Reactadmin).

Propositions d'évolution

Ce référentiel d'aides s'appuie sur un schéma de données spécifiques et la plateforme moB ne permet pas aux financeurs ou porteurs des aides de documenter eux même ce référentiel, ni d'en garantir l'exhaustivité et la pertinence dans le temps.

Il n'existe à date ni de liste des référents "aides" identifiés au sein de chaque financeur ou porteur d'aides, ni de PAN permettant l'accès aux données d'aides à la mobilité à l'instar des données de transport. Or ce besoin de création et de mise à jour d'un tel référentiel est transversal à de nombreuses plateformes de services d'aides publiques (ex. [Mes aides Pôle emploi](#)) ou privé (ex. [Klaro](#)). Voir notre [parangonnage](#).

La Fabmob a élaboré des [propositions pour la création d'un référentiel commun des aides à la mobilité](#) dans le cadre d'une démarche standardisée.

Elle a par ailleurs identifié des synergies possibles avec le service [Dora](#) et la démarche [Data.inclusion](#) de Betagouv.

L'utilisateur·rice peut, sans avoir à créer de compte (frein potentiel à l'usage) :

- Consulter le catalogue d'aides et rechercher des aides à l'aide des filtres [localisation](#) et/ou mode(s) de transport et/ou de la barre de recherche.
- Accéder aux informations clés sur l'aide : bénéficiaires, montants, conditions d'éligibilité, conditions d'attribution, contacts et lien de souscription. Ce lien de souscription peut être externe (le formulaire de demande est disponible sur un site tiers) ou interne (le formulaire de demande est disponible dans moB ce qui permet alors un parcours « sans couture »). Dans ce dernier cas, l'accès à ce formulaire moB requiert la création d'un compte moB.

La création d'un compte lui permet :

- d'automatiser et prioriser l'affichage des aides sur la base de son code INSEE du plus spécifique au plus commun : aides de sa commune, de son département, de sa région et de l'État. Il pourra naturellement comme dans le cas précédent redéfinir son périmètre de recherche en utilisant les filtres ou de la barre de recherche.
- d'effectuer la demande d'aides directement dans moB (si cette option a été choisie par le financeur de l'aide) et d'y joindre tous types de justificatifs.
- de suivre le statut de sa demande directement dans moB (en cours, acceptée, rejetée)

La création d'un compte moB via France Connect lui permet de faire une demande sans avoir à saisir ou prouver les informations liées à son identité pivot.

La création d'un compte moB via l'application IDFM lui permet de retrouver facilement certains justificatifs (ex. factures Pass Navigo) depuis le *workflow* de souscription d'aides, en les ajoutant directement au formulaire moB sans avoir à les rechercher.



Propositions d'évolution

A terme, d'autres informations sur le profil d'un usager émanant de France Connect ou d'autres tiers de confiance (preuves de covoiturage, de pédalage, de déplacements en tel mode de transport...) ou provenant d'autres comptes mobilités (préférences ou contraintes modales), qui conditionnent l'accès à des aides ou services de mobilités, pourront être exploitées par le compte mobilité pour simplifier les démarches d'aides et la production de [justificatifs](#).

([Voir la section moB 2024](#))

Cas d'usages et bénéfices pour les financeurs ou porteurs des aides

Publier des aides

Aujourd'hui, les financeurs (collectivités, employeurs...) ne sont pas en mesure de publier les aides directement.

Néanmoins, l'interface administrateur de moB nous permet, pour le compte de chaque financeur partenaire à l'expérimentation, de :

- de créer des comptes pour permettre à leurs superviseurs et gestionnaires d'accéder aux fonctions de gestion des aides et au tableau de bord
- de définir et d'affecter à un superviseur ou un gestionnaire des communautés de salarié-es (par établissement par exemple)
- de paramétrer et publier les aides sur la base des informations qu'ils nous ont fournies ou que l'on a récupérées sur Internet.

Simplifier la gestion des aides (validation, contrôle)

L'interface gestionnaire de moB permet actuellement de :

- Dématérialiser le processus de gestion des aides (ce qui suppose toutefois un effort de transformation des processus papiers ou d'intégration dans les processus numériques préexistants (SI RH, SI social))
- Contrôler (manuellement) l'identité d'un demandeur et ses conditions d'éligibilité. A noter que certaines fonctions peuvent simplifier certaines tâches selon le type d'aides et ses conditions d'éligibilité :

- Le contrôle de l'identité n'est pas nécessaire si le demandeur de l'aide a permis d'accéder aux informations contenues dans l'identité pivot certifiée par France Connect lors de la création du compte ou la souscription d'une aide.
- Le contrôle de l'affiliation du demandeur de l'aide à une organisation se fait directement via l'identification de son adresse email professionnelle
- Dans le cas de l'aide au covoiturage pour les primo-conducteurs, le contrôle de l'existence ou non d'une demande préalable auprès d'un autre opérateur et son horodatage permettant d'éviter les doublons ou les fraudes a été automatisé (et serait répliquable pour le contrôle d'autres conditions d'éligibilité selon Capgemini)
- Valider une demande d'aide (et son montant) ou rejeter une aide avec ou sans motifs
- Extraire un fichier récapitulatif mensuel des aides et montants attribuées aux fins de versement de l'aide par les services compétents (le cas échéant)
- Accéder à un tableau de bord avec des informations sur le nombre d'aides à traiter, validées, le budget d'aides consommées, ventilé par mode de transport.

A noter que, grâce aux API mis à dispositions par moB, ces fonctions de gestion et d'analyse des aides peuvent être disponibles et paramétrées dans le SI RH Neocase, mais d'autres SI RH existent sur le marché ce qui nous ramène à des problématiques de standardisation analogues à celles rencontrées dans le cadre de l'intégration de la MAS et des MSPs.

Garantir la bonne distribution des aides dans le cadre d'un dispositif national d'aide au covoiturage

Combiné à RPC, moB permet de distribuer et gérer les dispositifs d'aides mis en place par l'Etat via les plateformes de covoiturage. moB permet notamment de contrôler l'éligibilité d'un primo-covoitureur et de s'assurer que ce conducteur est bien un nouvel inscrit sur une plateforme donnée de covoiturage et qu'il n'a fait aucune demande d'aide identique sur une autre plateforme de covoiturage.



Propositions d'évolution

A terme, des pistes d'évolutions sont envisageables pour enrichir les indicateurs du tableau de bord avec des données d'impact (carbone) intéressantes pour la RSE et pour optimiser la gestion des aides en permettant notamment leur traitement groupé.

A noter que certaines acteurs (comme Smart B) expérimentent des solutions permettant, en s'appuyant sur la certification des preuves (de déplacements), de valoriser financièrement les actions positives (comme la mise en place d'incitatifs destinés à encourager le report modal et la réalisation d'un report modal effectif par exemple) sur un marché carbone et de rétribuer les acteurs de ces actions positives (par exemple, les collectivités et les citoyen.nes qui contribuent ensemble par leurs actions au report modal).

Pour aller plus loin, voir :

- nos [propositions d'enrichissement fonctionnels post 2022](#)
- notre [vision du Compte Mobilité Standardisé](#)

Cas d'usages et bénéfices pour les travailleurs sociaux et conseillers mobilité (ZFE...)

moB s'appuie sur la fonction Aidants Connect de France Connect pour permettre à tous membres d'organisations habilitées Aidants Connect (Travailleurs sociaux, agents publics d'accueil, médiateurs numériques...) de gérer des démarches numériques pour d'autrui de manière sécurisée. Ainsi, grâce à cette fonction, un conseiller mobilité peut accéder au catalogue d'aides moB pour le compte des demandeurs d'aides en situation de précarité sociale ou numérique.

A cette fin, le catalogue d'aides moB a été enrichi des aides à la mobilité solidaire et inclusive (ex. tarif préférentiel dans un garage solidaire ou mise à disposition gratuite d'un véhicule pour rechercher un emploi...)

Comme les collectivités ou leurs éditeurs de MAS, ces organisations peuvent choisir d'utiliser le service d'accès au catalogue d'aides via le site moncomptemobilite.fr ou l'intégrer via des API dans leur propre plateforme. Cette dernière solution est en cours d'expérimentation avec Wimoov en partenariat avec le Département de l'Aude.

Bilan synthétique

- Du côté de l'Etat, des collectivités et des services sociaux (ex. Pôle Emploi,

CCAS) le compte mobilité se heurte sans doute à un manque de standardisation des aides (référentiel et schéma de données d'aides standardisées) et des processus de gestion des aides (*workflow* et formulaire standardisé), très dépendants du papier, d'arbitrages humains dans l'attribution des aides et de SI propriétaires. Ceci est encore plus prégnant pour les processus de gestion des aides sociales par les organisations sociales du type CCAS qui dispose de SI sociaux³, qui de fait, rendent la dématérialisation de l'accès et la gestion d'une aide de bout en bout extrêmement difficile. Ce travail semble difficile sans coordination entre les différents services qui partagent les mêmes objectifs et portage politique

- Le compte mobilité ne semble pas délivrer suffisamment de valeur aux salarié·es (gain de pouvoir d'achat accessible facilement) et aux gestionnaires des entreprises (gestion simplifiée des aides dans le cadre d'un processus et d'outils RH préexistants⁴ avec lesquels il est difficile de s'intégrer (sauf à imposer à standard)).

Plus spécifiquement, nous avons identifié plusieurs raisons:

- moB n'offre pas de solutions permettant de gérer et consommer les aides aussi simplement que les acteurs de services de cartes de paiement dématérialisées (Edenred, Betterway, Swile...)
- moB ne couvrent pas toutes les aides et les fonctions permettant d'améliorer significativement le pouvoir d'achat de leurs salarié·es (Klaro)
- moB ne s'intègre pas suffisamment aux SI RH des grandes entreprises et des PME
- moB ne propose pas d'indicateurs permettant d'élaborer des bilans carbone susceptibles d'intéresser les RSE
- moB ne simplifie pas la production des attestations sur l'honneur largement utilisée pour la mise en oeuvre du FMD
- moB ne simplifie pas suffisamment la production des justificatifs. Nous avons eu des discussions avec Vélib' pré-remonter leurs factures d'achat mais ce travail semble impossible sans portage politique. (Voir nos travaux sur la proposition de valeur)
- Côté citoyen, sans préjuger des résultats du questionnaire de satisfaction utilisateur (fin février), nous pensons que le service d'accès aux aides proposés par moB est largement optimisable d'un point de vue fonctionnel et design UX/UI

³ Exemple de SI Social : [Iodas Inetum](#)

⁴ Exemple de SI RH : [Neocase](#)

(Voir les annexes 2 et 3) et en deçà des bonnes pratiques constatées dans le service public (notamment les [fiches du service-public.fr](#) “mesures anti-pollution” qui filtrent leur contenu en fonction de la situation déclarée) et d’autres acteurs ([mesaidesvelo.fr](#) qui brille par sa simplicité d’accès)

- Le compte mobilité : un concept qui ne s’inscrit pas facilement dans un schéma cognitif connu auprès des professionnels comme des particuliers. On compare parfois moB avec la carte vitale ou Mon Compte Formation, mais ces analogies sont imparfaites fonctionnellement car moB ne permet pas encore, sans doute à raison, le prépaiement, ni la gestion d’un budget que l’on peut librement dépenser. Cela nous amené à repenser et recentrer le rôle de Mon Compte Mobilité (cf. section moB 2024)
- La place et le rôle du compte mobilité est parfois difficile à situer du fait de la confusion avec d’autres comptes qu’il est censé enrichir à court ou moyen terme :
 - comptes “citoyen” national (ex. [compte service-public.fr](#)) ou territorial permettant de réaliser ses démarches administratives et bénéficier de services dématérialisés (ex. [Mon Paris](#))
 - comptes “mobilité” des opérateurs de la MAS (exemple: confusion entre “Mon Compte Mobilité” et “Compte Mobilité.” (Mulhouse).

moB 2024-2025



En raison de la confusion sur le rôle de moB et les besoins d'enrichissement de la proposition de valeur demandés par ses utilisateurs, il convient d'une part de recentrer la vision et le rôle de moB sur ce qu'il apporte d'unique, de non concurrencé, et d'utile à l'écosystème, d'autre part d'identifier parmi les acteurs de l'écosystème, ceux qui sont le plus légitimes :

- pour accompagner moB dans le développement de sa proposition de valeur recentrée
- pour développer eux-même et pour leur propre compte les propositions de valeur répondant aux enjeux de la mobilité identifiés par l'écosystème moB.

Recentrer moB sur sa fonction de passeport

Nous proposons de détacher le service d'accès aux aides du compte mobilité actuel pour recentrer moB sur sa fonction de passeport et d'infrastructure numérique, fonction par nature régalienne car elle touche à l'identité numérique nationale et les droits individuels (à la mobilité) dont l'Etat est le premier garant.

La clé d'accès à des services de mobilité simplifiés et personnalisés ?

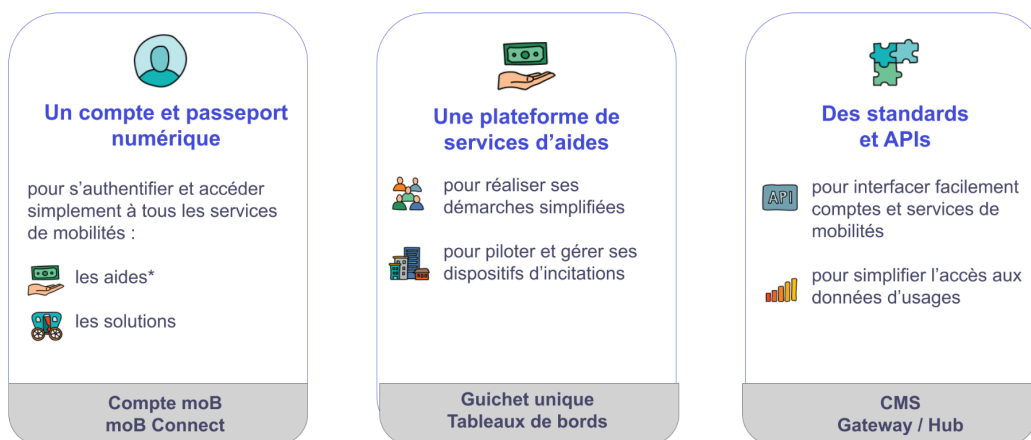


[Accessibilité RBGA](#)

* Avec les comptes mobilités standardisés CMS des agrégateurs et opérateurs de mobilités (MaaS-MSPs)

** Aides nationales, locales ou de son employeur

moB, un service numérique tiers de confiance, qui s'appuie sur 3 briques



* Aides financières ou non financières, nationales (Bonus Vélo...), locales (Surprime ZFE...), de son employeur (Prime Transport, FMD...). Voir exemple en Annexe

Ainsi, le compte moB n'est plus un compte qui intègre en son sein des services, mais un passeport numérique, une clé d'accès (que nous pourrions appeler moB Connect ou Passeport moB pour éviter toute confusion avec le concept de compte) qui contient toutes les informations de profil - identité pivot, statuts, adresse de domicile/entreprise, justificatifs (permis de conduire, factures, attestations, preuves de déplacements réelles), préférences et contraintes modales, préférences de livraison - certifiées le cas échéant par un tiers de confiance (notamment France Connect), permettant d'accéder à des services tiers proposés par l'écosystème. Ce passeport moB permet de s'authentifier sur une plateforme tierce (MAS, plateformes d'aides, plateformes de e-commerce impliquant une livraison) pour justifier automatiquement de son éligibilité à un service (aides, solution de transport ou solution de livraison) et de permettre ces plateformes tierces une fine personnalisation des services rendus aux titulaires de ce passeport.



Le passeport mobilité est prêt à décoller

(...) Les exemples ci-dessus ne relèvent pas de la prospective, d'une vision théorique de ce qui pourrait être fait. Il s'agit des possibilités offertes par un outil existant, le [compte mobilité](#), que nous avons déjà testées dans plusieurs contextes. Il s'agit aussi de besoins avérés des acteurs publics et privés de la mobilité. Plusieurs d'entre eux étant déjà engagés dans des coopérations pour mettre en œuvre ces scénarios.

Le compte mobilité n'a pas été construit comme une expérimentation mais un outil industrialisable qui peut passer à l'échelle rapidement. Ainsi l'outil actuel a été testé

pour gérer avec succès 120 000 utilisateurs et 20 000 demandes d'aides (transactions) par heure. Si ce niveau de performance peut être augmenté, il assure toutefois que l'application est prête à répondre aux besoins de grands projets.

Quelles sont les prochaines étapes d'un compte mobilité national ? L'outil technique est disponible, déjà testé avec des partenaires. Son fonctionnement est assuré jusqu'en 2024 (et au-delà selon les besoins) par la Fabrique des Mobilités et des partenaires. Il s'agit désormais de s'appuyer dessus de manière volontaire, ce qui ne coûte pas d'argent, bien au contraire. Par exemple :

- moB est utilisé par des opérateurs de covoiturage pour gérer le dispositif CEE (note de bas de page Certificat Économie d'Énergie) "[coup de pouce covoiturage de 100€](#)" depuis janvier. Certains opérateurs n'ont pas voulu rejoindre la dynamique de coopération au prétexte qu'il n'y avait pas assez de recul : les collectivités locales et l'Etat, qui **financent des trajets en covoiturage**, peuvent **exiger à l'avenir l'utilisation de moB** ;
- Accélérer la coopération sur l'administration proactive et **l'attribution automatique d'aides à la mobilité** ;
- Construire les **expérimentations du "titre de demain"** demandées par Clément Beaune pour fin 2023 en s'appuyant sur les fonctionnalités existantes de moB ;
- Construire des **"guichets uniques ZFE"** proposés dans la mission flash parlementaire sur le sujet et par de nombreuses collectivités, à partir de moB, en quelques mois ;
- Inclure à la **concertation MAS - mobilité servicielle annoncée par Clément Beaune** le "compte mobilité" et plus généralement les infrastructures numériques essentielles, leur développement et leur gouvernance, de manière à consolider la dynamique en cours.

Nous sommes à un moment charnière pour l'écosystème des mobilités : les conditions sont réunies pour bâtir des services numériques de confiance, qui supportent les politiques publiques de mobilité, qui s'inscrivent dans la stratégie européenne du numérique et de la mobilité et qui respectent les droits des citoyens en matière de données personnelles. Nous pouvons saisir la dynamique actuelle et avancer très vite collectivement, ou bien laisser passer le train et il sera très difficile de relancer une dynamique (il faudra attendre le train suivant).

Pour supporter cette dynamique, nous ouvrirons dans les prochaines semaines des appels à coopération autour du compte mobilité et de thématiques d'application

évoquées ici, pour accélérer et amplifier ce qui est déjà fait.

Source: [“Les politiques de mobilité ont besoin d’un passeport numérique”, 15 février 2023, Ghislain Delabie, Directeur de Programme de la Fabrique des Mobilités](#)

Accompagner les acteurs clés pour développer l’offre de services accessibles via le Passeport moB

Si le rôle de moB n’est plus d’intégrer les services de mobilité mais de les rendre plus accessibles et personnalisables, alors nous devons collectivement nous interroger sur :

- Quelles sont les offres de services les plus à même de répondre aux enjeux sociaux et de décarbonation ?
- Quels sont les acteurs/partenaires de l’écosystème les mieux placés pour développer ces services ?
- Comment les accompagner pour les rendre interopérables avec le passeport moB et utiles à l’écosystème et ses enjeux précités ?

Parmi les services qui intéressent la mobilité et ses enjeux sociaux (justice sociale) et environnementaux (décarbonation), nous devrions prendre en compte :

- les services d’accès aux dispositifs d’aides financés ou portés par l’État, les collectivités, les employeurs
- les services d’accès aux solutions de transports/mobilités (MAS)
- les services d’accès aux services de livraison
- les services développés sur la base de l’accès aux données d’usage (Observatoires)

D’une manière générale, l’ambition de ce passeport moB est de simplifier l’accès à des services fournis par des plateformes tierces (services de démarches en lien avec la mobilité, par exemple l’accès à ses aides, services d’accès dématérialisés et/ou physique à des solutions de mobilités, services de livraison via des plateformes de e-commerce, etc). Il doit donc être interopérable avec ces plateformes et leurs comptes (citoyen ou mobilité), ce qui suppose de poursuivre les travaux de standardisations initiés par la fabmob dans le cadre du programme CEE. Voir [Comptes Mobilités Standardisés \(Github\)](#)

Il permettra aussi d'échanger des informations certifiées ou à valeurs probatoires variables selon les enjeux et usages (Voir nos travaux exploratoires sur le [Compte moB Standardisé](#)).

Accès simplifié à des services d'aides personnalisés

Pour favoriser l'accès aux aides, à côté des sites des AOMs qui détaillent leurs tarifs et souvent les aides disponibles, de nombreuses plateformes d'aides à destination des citoyen·nes se développent et cherchent à promouvoir des aides en fonction du profil de leurs bénéficiaires et de leurs objectifs propres ([Mes aides Pôle emploi](#) pour les personnes en recherche d'emploi, [1 Jeune 1 Solution](#) pour les jeunes et étudiants, [Klaro](#) pour les salarié·es). Elles sont publiques (sites des AOMs) ou privées, centralisées ou décentralisées, généralistes ou sectorielles ([MesAidesVélo](#), [Services-public.fr](#), [Mes droits sociaux](#)). Elles peuvent se contenter de référencer les aides et/ou de proposer la souscription de l'aide. Elles peuvent s'adresser directement aux bénéficiaires des aides et/ou aux prescripteurs ([Dora](#)). Est-ce qu'une plateforme type moB a vocation à se substituer à ces plateformes ? Selon nous, non, car la plupart de ses plateformes répondent à une stratégie propre pour répondre à des publics particuliers avec une communication et ses services adaptés. En revanche, il nous semble que des outils pourraient être mis en commun pour simplifier le développement et la maintenance de ces plateformes.

Toutes ces plateformes sont confrontées à problématiques communes :

- Simplifier le parcours des bénéficiaires:
 - la création de compte et l'authentification : identification du profil
 - Personnaliser la recherche d'aides (définir les fonctions de tri et de filtres, manuelles et/ou automatisées)
 - Simplifier la souscription (pré-sélection des justificatifs telles que factures de transport, automatisation du remplissage du formulaire, le suivi...
- Publier (et donc accéder) à des informations exhaustives et pertinentes (problème du référencement et de la mise à jour des données d'aides)
- Permettre aux financeurs de gérer leurs aides (publication, mise à jour, validation, analyse)

Le passeport moB et le guichet unique

Le passeport moB peut répondre en partie au premier point ci-dessus (simplifier la création et l'authentification), à condition d'être interopérable avec une ou plusieurs plateformes qui délivrent un service national ou territorial de *guichet unique*, c'est-à-dire

un service d'accès centralisé à un *catalogue d'aides* ⁵ à destination des citoyen·nes ou/ou des prescripteur·rices, et le cas échéant, d'un service de souscription d'aide unique.

À partir de sa fonction d'authentification et des informations (certifiées) qu'il contient sur le profil de l'utilisateur (senior, étudiant, emploi, handicap...), sur son lieu de résidence, sur ses justificatifs (accessibles via API ou stockés) le passeport combiné à ce guichet unique peut permettre de :

- n'afficher que les aides auxquelles une personne est éligible
- simplifier le remplissage de la demande d'aide (formulaire pré-rempli)
- automatiser la production et la fourniture des justificatifs et la remontée des justificatifs produits par des tiers de confiance (ex. factures, preuves de déplacements)...

Les informations suivantes nous semblent essentielles pour personnaliser et simplifier l'accès aux aides :

- API France Connectées de France Connect (RFR, quotient familial)
- Statut d'élève, collègue, étudiant
- Statut social : recherche d'emploi, RSA
- Statut et niveau de handicap: CMI
- Preuves de déplacements déclarées, réelles ou certifiées, cette donnée permettant à la fois de garantir le bon usage de l'aide et le calcul de l'impact carbone émis et/ou évité

Le passeport moB, en simplifiant l'accès et le contrôle des aides, permettra aux financeurs de concevoir des aides

- plus complexes sans impacter les bénéficiaires (ie. en prenant à sa charge le traitement automatisé de cette complexité.
- et - c'est l'idée initiale de moB - plus justes, car modulées sur le profil et la situation personnelle des usagers (par exemple en prenant en compte le RFR, la situation géographique, l'existence ou non d'alternatives de transport, viables à proximité du lieu d'habitation et de travail. On peut imaginer de nouveaux critères d'éligibilité plus efficaces et plus justes !

Remarque : Au même titre que l'accès aux aides, le passeport moB peut permettre d'accéder à des titres, forfait ou abonnement de mobilités. Il n'y a pas, selon moi de

⁵ Ce guichet unique peut-être national ou territorial selon les besoins et que le catalogue est la brique fonctionnelle qui permet la visualisation d'un référentiel d'aide qui peut lui-même être national ou territorial.

différence de nature entre une aide financière et un titre, forfait ou abonnement de mobilités qui, l'une comme l'autre, donne accès à des droits de mobilités (tarification standard ou préférentielle) et permet leur financement.

Par conséquent, une plateforme de services (type moB actuel) peut avoir vocation à devenir un guichet unique d'accès non seulement aux aides financières (bonus, prime, allocation) mais aussi à tous les titres, forfaits, abonnements - à tarifs standards ou préférentiels-, qui sont souvent subventionnés pour être suffisamment incitatifs pour encourager le report modal selon ses propres revenus.



Propositions d'évolution

On pourrait envisager d'utiliser le passeport moB pour expérimenter la mise en place d'un *billet unique* au sens de forfait unique intermodal et potentiellement inter-territorial, dont le passeport moB serait le médium ou support dématérialisé qui permettrait de s'authentifier et prouver ses droits d'accès aux différents modes de transport ⁶

Pour les fonctions de recherche d'aides (définir les fonctions de tri et de filtres, manuelles et/ou automatisées) et de simplification de la souscription (pré-sélection des justificatifs telles que factures de transport, automatisation du remplissage du formulaire, le suivi...), qui sont des fonctions à la fois transversale à toutes plateformes et spécifiques selon l'offre de services et les publics visés, il convient de se demander si ces dernières doivent être intégrées et développées dans le passeport moB, ou bien développées par les éditeurs de plateformes conformément à des standards qui permettent au passeport moB de se recentrer sur le service d'authentification permettant le contrôle des droits et la personnalisation des services fournis par les plateformes concernant la recherche, la souscription et la production des justificatifs, etc. Cette question n'est pas résolue.

A toutes fins utiles, nous avons formulé un certain nombre de propositions d'améliorations tant fonctionnelles ([Annexe 2](#)) que de conception UX/UI ([Annexe 3](#)) dont certaines peuvent être pertinentes, si des acteurs décident de poursuivre la fourniture du service d'aides moB 2023 qui selon, nous devra être détachée de la fonction Passeport moB.

⁶ Source: ["Les politiques de mobilité ont besoin d'un passeport numérique", 15 février 2023, Ghislain Delabie, Directeur de Programme de la Fabrique des Mobilités](#)

Le référentiel d'aides

Pour les besoins de l'expérimentation du Programme CEE [un premier référentiel \(format .xls\)](#) a été élaboré par l'équipe moB sur la base des informations fournies par les moteurs de recherche sur un périmètre réduit aux territoires d'expérimentation (Région Ile de France, Mulhouse Alsace Agglomération).

Les discussions avec les collectivités (IDFM, M2A, MGP, POLD, Orléans, Aude...), les équipes de développement des plateformes d'aides publiques (Mes aides Pôle emploi, Dora et Data inclusion), les associations (ECF...), les conseillers mobilités (Ademe, CCI, Wimoov) ont permis d'identifier un besoin de commun : la nécessité de créer un point d'accès national aux données d'aides à la mobilité durable sur la base d'un référentiel commun de données d'aides, exploitables par toutes (financeurs, bénéficiaires des aides...), à l'instar du Point d'Accès National aux données de transports (PAN) tels que les aménagements cyclables ou aires de covoiturage.

Face à la difficulté à identifier les bons interlocuteurs au sein de chaque organisation - financeurs, responsables légaux, gestionnaires - (cf. retour d'expérience de Mes Aides Poles Emploi sur [leur appel à contribution](#) sur les RS), la fabmob a défini un ensemble d'actions simples pour amorcer cette démarche et confirmer ce besoin, notamment publier et enrichir le référentiel moB (avec l'ambition de couvrir 80% des aides disponibles sur internet à l'échelle nationale) pour valider cette proposition de valeur auprès de l'écosystème et l'encourager à contribuer au référencement des aides ([Voir Annexe 4 ci dessous](#))



Propositions d'évolution

Nous recommandons au minimum d'inclure dans ce référentiel ou "PAN" des aides à la mobilité durables et solidaires ⁷ les aides nationales. Il faudra toutefois que toutes les plateformes d'accès aux aides de chaque territoire puissent y accéder pour proposer toutes les aides auxquelles leurs usagers ont droit.

Se pose alors la question de savoir

- si les aides territoriales (locales) doivent également y figurer ?
- à qui cette intégration rend service ?

⁷ Dont le périmètre doit être défini. Doit-on inclure les aides financières, l'ensemble des tarifs préférentiels et standards, les aides non financières) (cf. l'encart "Point de vue" dans la rubrique "Passport moB et guichet unique")

- et enfin pour quels bénéfices ?

C'est l'approche qu'a choisi [Dora](#), le service public numérique de recensement et mise à jour de l'offre d'insertion (à destination des accompagnateurs, prescripteurs...) avec [Data·inclusion](#), son Référentiel Ouvert et Partagé des Solutions d'insertion). A noter qu'elle a aussi récemment développé *Inclusion Connect*, un SSO destiné à simplifier l'accès à leurs services.

Votre étude pourra utilement investiguer les raisons de ce choix, les difficultés rencontrées pour la mise en place de ce référentiel commun et sa mise à jour, et les synergies possibles entre leur projet et moB.

En toutes hypothèses, il faudra distinguer :

- les infrastructures techniques (serveurs, référentiel) qui rendent possibles les services d'accès aux aides, qui sont mutualisables et centralisables,
- des services type guichet unique qui peuvent éventuellement être décentralisés et fournis à l'échelle d'une AOM ou d'une collectivité.

L'identification des bénéficiaires publics (AOMs, plateformes d'aides) mais aussi privés (fournisseurs de solutions employeurs d'accès aux aides et leur versement comme Klaro, Betterway...) et de leurs attentes permettra de confirmer ou non cette approche.

Les fonctions de gestion des aides

Ces fonctions telles qu'elles ont été développées par moB 2023 sont:

- Créer, mettre à jour une aide
- Valider une aide, refuser et motiver le refus d'une aide
- Analyser ses dispositifs d'aides via un tableau de bord (succinct)

Là encore, ces fonctions ne sont pas propres à moB mais à tous services d'accès aux aides. Si on poursuit la logique de recentrage de moB sur la fonction passeport, ces fonctions doivent être développées par et pour des services tiers. Cela ne signifie pas qu'elles ne sont pas mutualisables.

Nous avons proposé des pistes d'améliorations de ce service de gestion des aides, notamment pour permettre un traitement groupé de ces aides et répondre aux besoins des grandes entreprises qui disposent de nombreux·ses salarié·es (Voir Annexe 2).

Accès simplifié à des services de transport ou à des plateformes MAS

Le passeport moB et les informations certifiées qu'il contient permettront à l'utilisateur d'accélérer son parcours de souscription à un service d'autopartage, de personnaliser un calcul d'itinéraire ou l'information voyageur d'une application MAS, d'accéder à une Zone à Faible Émission.

De même, on pourrait envisager que le passeport moB deviennent le médium (support unique dématérialisé) permettant d'accueillir un billet unique et ainsi d'accéder à un ensemble de solutions de mobilités (intermodales) sans couture. Ce support pourrait également être physique dans une logique plus inclusive que purement numérique (la carte physique à puce pouvant être connectée au passeport moB).

Les informations suivantes nous semblent essentielles pour personnaliser et simplifier l'accès aux solutions de transport:

- Permis de conduire
- Statut et niveau de handicap: CMI (contrainte modales)
- Préférences modales
- Immatriculation (le cas échéant)

Accès simplifié à des services de livraison

Nous avons proposé des pistes de cas d'usage suite à la demande d'un salarié de la Poste qui propose actuellement un projet de « Compte Livraison » dans le cadre d'un challenge intrapreneurial.

Mon Compte Mobilité (commun numérique) pourrait servir à La Poste et autres logisticiens, de socle pour la conception d'un nouveau service « Mon Compte Livraison » à destination des citoyens, des plateformes de e-commerce, leurs logisticiens, et des collectivités, qui pourrait être potentiellement intégré à moB.

Ce nouveau service qui permettrait :

1. Un accès simplifié et personnalisé aux services de livraison proposés par les sites de e-commerce et leurs partenaires logisticiens.

Ce service proposerait l'accès via moB à des données de profil mobilité (identité pivot, statut, préférences modales ou contraintes) et via l'extension « Mon Compte Livraison » à des données complémentaires spécifiques à la livraison (adresse de livraison domicile, préférences de la livraison, contraintes, points relais préférés...).

Grâce au connecteur moBConnect, un citoyen détenteur d'un compte moB pourrait s'authentifier sur un site de e-commerce et transmettre facilement les informations nécessaires pour la livraison d'un colis.

Ces informations répondraient à un standard garantissant l'interopérabilité entre les différents comptes livraison (celui intégré dans moB) et ceux des sites de e-commerce.

2. Un accès à des incitatifs favorisant les livraisons responsables

Mon Compte Mobilité/Livraison permettrait aux financeurs (Les collectivités, les commerçants...) d'encourager les modes de livraison les moins polluants en proposant des incitatifs (financiers ou non).

Ces incitatifs pourraient être conditionnés par la fourniture d'une preuve d'une livraison en vélo cargo par ex. (cf. [le programme CEE Colis Activ'](#)).

Accès simplifié aux données d'usage

La donnée d'usage recouvre la distance parcourue et le ou les modes de transports utilisés. Cette information est essentielle pour prouver un déplacement et calculer l'impact carbone. Elle n'a cependant pas été priorisée dans le cadre des GT CMS sans doute parce qu'elle suppose un accord au niveau national, voire européen, pour le calcul de cet impact.

Toutefois, on peut imaginer que le Passeport moB rende possible l'attribution d'un déplacement (et son impact carbone) à une personne donnée, que cette donnée soit collectée par une application de traçage individuelle (type [Tracemob](#), [GeoAir](#)...) ou via les opérateurs de mobilités (MAS, MSPs).

- La donnée d'usage à des fins personnelles (self-data) : ce service avait été imaginé dans le concept initial de moB. Il s'agissait, dans une approche de *self-data*⁸, de permettre à chaque citoyen·ne de produire, d'exploiter et de partager ses données d'usage à des fins personnelles. A notre sens, le rôle du Passeport moB doit se limiter à la centralisation des données en vue de leur retraitement et exploitations par des tiers pour enrichir un tableau de bord (qui peut être interne ou externe à moB) et répondre aux finalités suivantes:
 - Permettre à chaque citoyen·ne de comprendre l'impact de ses choix de déplacements (données d'usages et d'impacts) et les optimiser
 - Recevoir des recommandations personnalisées de la part de conseillers mobilités ou d'applications proposant ce type de service.

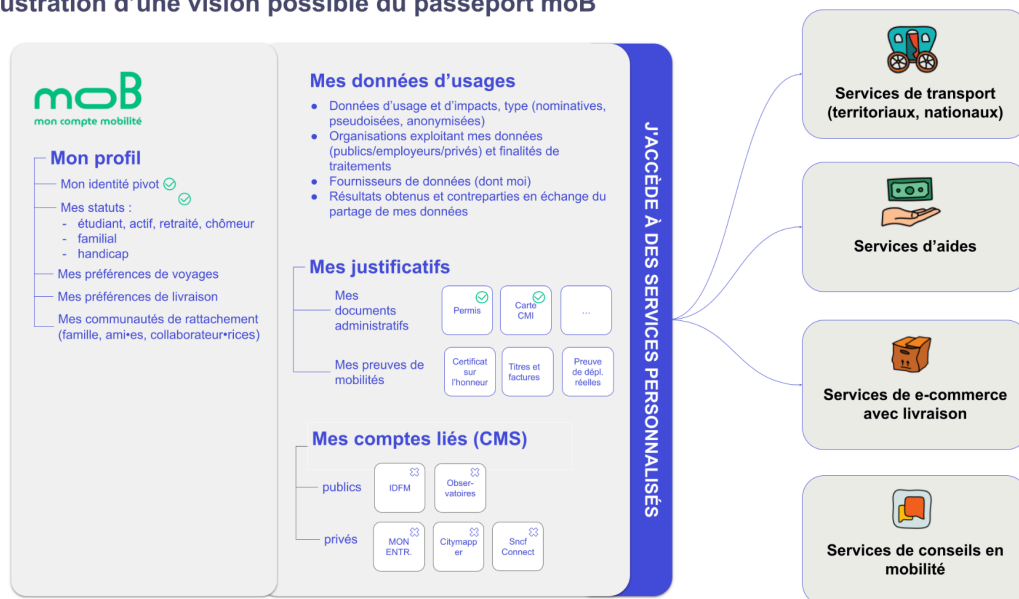
⁸ Le Self Data se définit comme « la production, l'exploitation et le partage de données personnelles par les individus, sous leur contrôle et à leurs propres fins ». Le concept a été développé par la FING dans le cadre du programme d'exploration MesInfos. D'autres initiatives existent en Europe et aux Etats-Unis.

- Permettre à chaque citoyen·ne, si il ou elle le souhaite, de contribuer à l'amélioration des politiques publiques avec ou sans contrepartie (cf. l'expérimentation Tracemob/Cosycloud sur la Rochelle)

Le Passeport moB devra en outre intégrer une brique fonctionnelle permettant de gérer finement son consentement à l'usage de ses données, les finalités de partages, les comptes avec lesquels il est interconnecté.

- La donnée d'usage à des fins d'améliorations des politiques publiques (et dispositifs d'incitation) : Ce service n'a pas été développé dans le cadre du programme CEE. Le besoin a néanmoins été confirmé par certaines collectivités que nous avons rencontrées dans le cadre de la mise en œuvre d'observatoires de la mobilité territoriale (cf notre [paragonnage Observatoires de mobilités](#) non exhaustif), notamment l'établissement public territorial Pôle Ouest La Défense (POLD), à qui nous avons proposé un certain nombre de [cas d'usages](#)
- La donnée d'usage à des fins de preuve dans le cadre d'un dispositif d'incitation ou d'une valorisation de ses actions positives sur le marché carbone: cette fonction est sans doute la plus complexe à appréhender et à mettre en œuvre car elle suppose de comprendre l'approche très innovante et les solutions techniques proposées par Smart B notamment dans le secteur de la mobilité (Voir nos échanges avec [Smart B et mobilité.eco](#)). Ils ont aussi accompagné le programme CEE [colis-activ](#) destiné à inciter les livraisons décarbonées et la cyclo-logistique dont les synergies avec un compte livraison ont déjà été évoquées plus haut.

Illustration d'une vision possible du passeport moB



Identifier les partenaires/contributeur·rices clés

Briques fonctionnelles	Partenaires et/contributeurs
Passeport moB	DGITM, DINUM (France Connect)
Référentiel moB / PAN	DINUM et ses services Betagouv (Dora, Data·inclusion)
Services d'accès aux aides publiques	Ministère de la Transformation et de la Fonction Publique (qui pilote service-public.fr), Mes Aides Vélo
Service d'accès aux aides solidaires	Wimooov
Services d'accès et de consommation des aides salarié.es	Betterway
Services d'accès aux solutions de transport	MAS des collectivités (IDMF, M2A, Département de l'Aude...), les opérateurs et éditeurs de mobilité (Flowbird)
Services d'auto-production et d'agrégation de self-data	GecoAir, Tracemob Cosycloud, Uwinbike
Services de certification de preuve de déplacements	RPC, Smart B/mobilite.eco
Compte livraison	La Fabrique de la Logistique, La Poste, Coli-Activ
Observatoires de la mobilité	POLD

Questions spécifiques

Le compte mobilité peut-il être décentralisé (suffit-il de définir seulement quelques éléments communs au niveau national ?) ou faut-il qu'il soit géré nationalement?

Le service de fournisseur d'identité de la mobilité ("Passeport moB")

Au-delà du concept fonctionnel de "clé d'accès", le Passeport moB s'apparente à une pièce d'identité contenant des informations personnelles sensibles, et à ce titre il semblerait légitime qu'il soit géré par l'Etat sous le contrôle de la CNIL et hébergé sur des serveurs en France.

Conceptuellement, le passeport moB est un connecteur comme France Connect. Il peut donc être perçu comme un enrichissement fonctionnel de France Connect.

Du point de vue de l'utilisateur, la centralisation d'un passeport est perçue comme la garantie que l'on peut exploiter un même medium au niveau national : elle donne l'idée qu'on peut accéder dans toute la France à des services de mobilité, sans couture. Le profil et le statut comporte des éléments nationaux et territoriaux (qui dépendent de l'offre de mobilité proposée par le territoire. Mais nous devons aussi prendre en compte les cas d'usage suivants: déménagement d'un territoire à l'autre, voyage trans-territoire. Concrètement, comment permettre à un voyageur de nouvel aquitaine d'utiliser son passeport pour accéder à des services de mobilité durable en IDF (et le cas échéant des incitations).

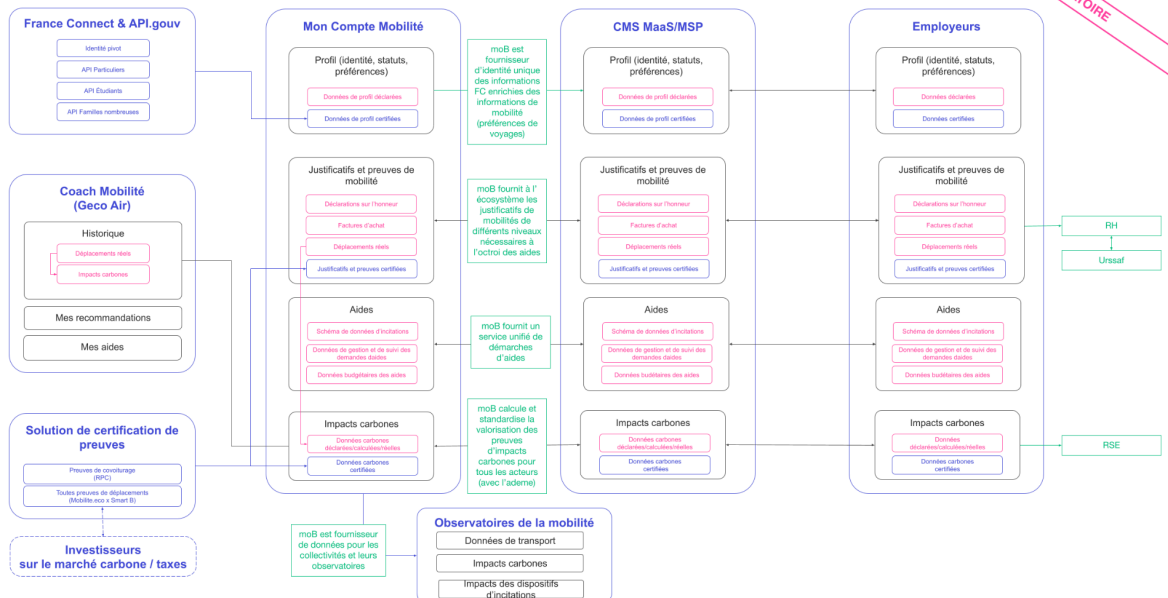
Techniquement, la question se pose de savoir si moB doit être conçu comme une brique technique additionnelle de France Connect développée sur la plateforme France Connect, ou si ses spécificités impliquent le développement d'une nouvelle plateforme (ce que nous avons fait pour les besoins de l'expérimentation du produit minimum viable).

Pratiquement, la question se pose autrement. La coexistence de deux connecteurs étiquetés respectivement France Connect et moB complexifient le parcours utilisateur, accentue les efforts de communication et de pédagogie autour de ces deux "marques", et a un impact psychologique ou réel sur la fluidité du parcours utilisateur. Ceci pourrait plaider en faveur d'un passeport moB en marque blanche, France Connect demeurant le fournisseur d'identité pour tous les secteurs : services administratifs, services sociaux, services de mobilités... Toutefois, la notion de passeport est intimement associée à la capacité de voyager dans notre imaginaire et permet aux utilisateurs de plus facilement identifier ce que recouvre le connecteur moB.

Ces questions doivent être étudiées avec la DINUM et les fournisseurs de données

- Données d'identités: France Connect et les administrations pourvoyeuses d'API France Connectées
- Données d'usages (certifiées ou non): données autoproduites par les usagers (application de traçage, boîtes noires...), données produites par les opérateurs de mobilités, données certifiées par des tiers de confiance

Hypothèses de besoins transversaux pour l'écosystème (services et données)



Le référentiel d'aide moB (PAN), la plateforme d'aides moB (moteur de recherche, administration, gestion)

La question de la centralisation de ces briques fonctionnelles ainsi que l'identification des partenaires et/ou contributeurs publics ou privés potentiels a été en partie traitée plus haut ([Voir moB 2024-2025](#))

Existe-t-il des exemples de compte mobilité dans d'autres pays ?

La fabmob a eu quelques échanges avec la Belgique et le UK sur des projets de comptes mobilités.

Une étude semblerait en effet pertinente sur le sujet sur le périmètre européens et au-delà.

Sources documentaires Wiki:

- Belgique (Contact : Paul Theyskens, consultant Delijn):

- Echanges avec Paul sur my mobility profile et sur mydata
<https://pad.fabmob.io/mobilityaccount1>
- <https://lebudgetmobilite.be/fr>
- UK (Contact: Hayden Sutherland (Founder & Chair [The Open Transport Initiative \(UK\)](#)))
 - My mobility profile sur base de <https://www.mydata.org/>
 - Transport Account Interoperability (<https://opentransport.co.uk/>)

Annexe 1 - Ontologie

Compte mobilité	Compte personnel, national comprenant: ● son profil (potentiellement étendu à la famille) ● ses droits de mobilités (crédits de mobilité disponibles et financés par les aides publiques - nationale, locales - ou privée - entreprise) ● ses données d'usages (préférences et contraintes modales, preuves de déplacements) ● une solution de gestion permettant au titulaire du compte de : ○ gérer ses aides : recherche personnalisées, demande d'aides, suivi ○ comprendre et gérer ses données (consentement, accès, portabilité, suppression)
Profil	Le profil d'un utilisateur de moB détermine ses droits à l'éligibilité d'une aide donnée (et éventuellement son versement) et comprend : ● son identité : Nom, prénoms, date de naissance... éventuellement étendue au foyer ● son statut : adresse, âge, situation professionnelle, PMR, revenus.., ● ses justificatifs : ○ liés à son profil: Revenu fiscal, quotient familial, permis de conduire, Revenu fiscal, Quotient familial, Carte mobilité inclusion (CMI), Permis de conduire..

	liés à ses usages ou déplacements: déclaration sur l'honneur, factures d'achat ou preuve de déplacements réels
Justificatifs	Document dématérialisé requis dans le cadre de services (aides, transports...) dont la non altération peut être certifiée ou non par un tiers de confiance. <u>Voir nos travaux d'identification des catégories et types de justificatifs ici</u>
Preuves de déplacement	Preuves fournies aux financeurs pour bénéficier d'une aide ou justifier d'un effort et d'impact positif (environnement, santé...) à partir des données déclarées, calculées, ou certifiées (cf. Concept d'additionnalité de Smart B). Elle peut être exigée à titre de justificatifs dans l'octroi d'une aide
Financeurs	Structures, organisations qui financent (mettent en place) des dispositifs d'aides à la mobilité durable et leurs conditions d'attribution pour une catégorie définie de personnes (Etat, collectivités/citoyen·nes, entreprises/salariées, mutuelles et assurances/sociétaires, hôpitaux/patients, commerçants/clients, pôle emploi, CAF...)
Tarification préférentielle ou spéciale	Dispositif d'incitation qui propose des tarifs en fonction du profil ou de la situation particulière de leurs bénéficiaires
Aides financières	Dispositif d'incitation (Allocation, prime, bonus...) financé par une organisation publique (Etat, collectivités) ou privée (entreprise, associations, mutuelles/assurances, commerçants...), conditionné à l'usage d'un mode de transport durable, sujet à demande avec production de justificatifs, soit en une seule fois, soit à échéances multiples (ex. FMD)
Aides non financières	Dispositif d'incitation tels que les challenges, la mise à disposition d'infrastructures (Parking vélo, Bornes de recharge VE...) ou d'outils pédagogiques incitatifs (documents, applications)
Demande d'aide	Le bénéficiaire demande le droit de bénéficier d'une aide et doit produire des justificatifs (profil, déclarations sur l'honneur,

	factures...). A ne pas confondre avec la demande de remboursement qui n'a pas nécessairement la même temporalité
Demande de versement	Le bénéficiaire demande le versement de l'aide pour laquelle il a été reconnu éligible, celle-ci pouvant s'accompagner de justificatifs complémentaires (factures, preuve de déplacements réels...). En théorie, le versement peut intervenir après la demande (remboursement de l'aide, allocation d'une somme forfaitaire), ou concomitant à la demande (tarification préférentielle sur présentation d'une carte, carte de paiement prépayée)
Aides monomodales	Aides portant sur un même mode de transport (ex. achat ou location d'un VAE)
Aides intermodales	Aides portant sur plusieurs modes de transport (ex. TC + VLS)
Aides cumulables	Aides dont les conditions d'éligibilité permettent le cumul. Dans le cas d'aides financières, les montants peuvent s'additionner (ex. Bonus écologique VE + Prime à la conversion VE + Surprime ZFE). Ces aides s'opposent aux aides exclusives
Aides exclusives	Aides qui ne peuvent pas être souscrites ensemble (et dont les montants ne peuvent être additionnés pour les aides financières). Cette distinction est importante pour optimiser l'affichage des résultats de moteur de recherche (par exemple, toutes les aides cumulatives, préciser dans bon à savoir, celles qui sont exclues, mettre en place un budget mobilité, faire une demande groupée d'aides cumulatives...).
Aides connexes	Aides présentant un lien de connexité (ex. aides financières vélo - FMD, mise à disposition de parking vélos. Ce concept est important pour optimiser l'affichage des résultats du moteur de recherche.
Mobility Connect ou moB Connect	Le Mobility Connect est construit fonctionnellement sur le modèle de France Connect. Il s'appuie pour sa mise en œuvre sur les standards OpenID et OAuth2. Le Mobility Connect est un standard car différents acteurs peuvent déployer un MobilityConnect à l'échelle d'un territoire (Région, métropole) ou d'un autre périmètre fonctionnel. Le Mobility Connect inclut les fonctionnalités permettant la reconnaissance et la probabilité des

	données d'un système à l'autre, y compris avec le compte mobilité opéré nationalement. Le Mobility Connect définit et peut certifier des données d'Etat Civil (comme FranceConnect, et avec un lien possible) et des données spécifiques au contexte de mobilité ; Le Mobility Connect fournit des méthodes pour créer un compte mobilité chez un MaaS / MSP depuis un compte mobilité existant Le Mobility Connect permet de la fédération d'identité sur un domaine donné (périmètre national, régional, local, d'une entreprise), notamment pour ceux qui souhaitent mettre en oeuvre de l'authentification unique SSO. Le Mobility Connect est utilisable par tous les acteurs publics comme privés d'un domaine donné. Il implémente les 3 rôles définis dans France Connect : - fournisseurs d'identité, - de services - et de données (Source: Document de cadrage Standards MaaS)
Aidants Connect	Service qui s'appuie sur une délégation d'identité et mandant numérique, qui permet aux travailleurs sociaux, agents publics d'accueil, médiateurs numériques... qui accompagnent régulièrement des personnes en difficulté avec le numérique dans la réalisation de démarches en ligne, En savoir plus, voir le guide d'utilisation

Annexe 2 - Propositions d'améliorations fonctionnelles

Sources documentaires

- [La Boussole Fabmob : Document de Travail Fabmob \(Fred\) - Comprendre moB, son potentiel actuel et futur](#)
- [Reco Fabmob \(Fred\) - Challenger la proposition de valeur - Oct 2021](#)

2023 ... Pistes d'enrichissement

moB

moB sera enrichi avec de nouvelles fonctionnalités si une partie de l'écosystème y voit de la valeur (cf. exemple ci-dessous). Son industrialisation dépendra de la généralisation de ce besoin

Enrichissement des fonctionnalités du compte mobilité et de sa proposition de valeur

Améliorer l'expérience citoyen.ne

Grâce à une meilleure exploitation des informations et personnalisation des services en fonction de chaque profil

- Simplification des démarches de recherches d'aides :**
 - par un filtrage automatique des recherches d'aides en fonction de son profil vs manuel
 - par l'intégration de simulateurs permettant de calculer automatiquement le montant maximum des aides pour un profil et une solution de transport (mono ou multimodale) donnés
- Simplification des démarches de souscription des aides :**
 - par une simplification de la production des justificatifs conformément à l'approche "Dites le nous une seule fois de la DINUM",
 - par le regroupement des souscriptions d'aides pour un même mode de transport "Ne faites qu'une demande pour toucher tous vos droits"
- Proposition de nouveaux services tels que des recommandations personnalisées**

Améliorer l'expérience gestionnaire et financeurs

- Optimiser la gestion**
 - Financeurs via des outils permettant de créer et lancer de nouveaux dispositifs d'incitation (interfaces type RPC, personnalisation)
 - Gestionnaires via l'automatisation de la gestion des demandes (vérification justificatifs, traitement de masses)
- Optimiser la stratégie de mobilité**
 - Citoyens et financeurs via l'enrichissement des données d'usage (déplacements réels, impacts carbone) et des conseils personnalisés

Optimiser la gestion financière

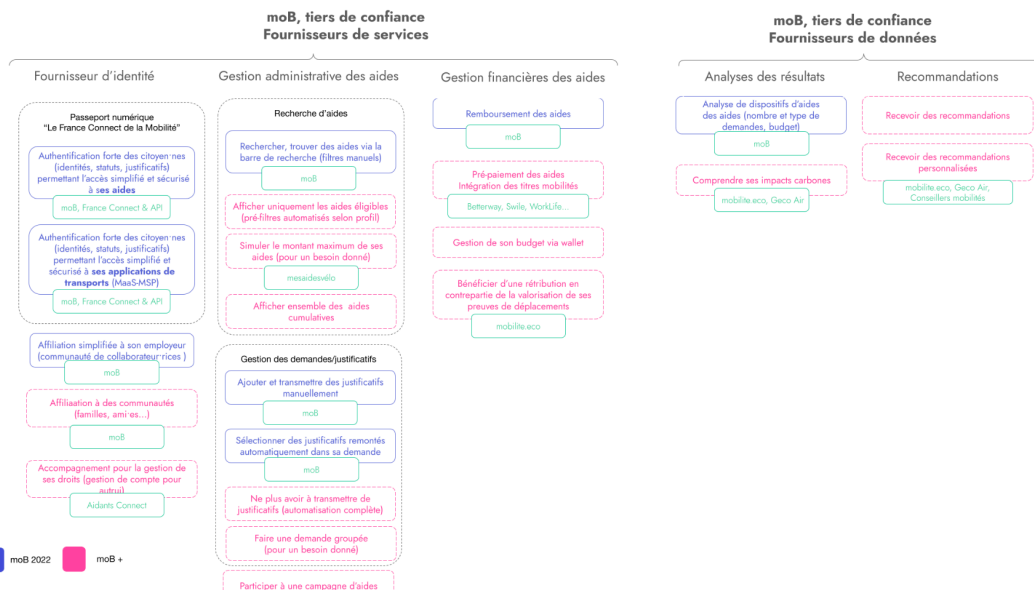
Citoyens et financeurs via la mise en place d'un système de « Tiers payant » de la mobilité et d'outils de consommation des aides (appli, cartes de paiement, titres-mobilités)

Améliorer l'administration de moB et recensement du référentiel

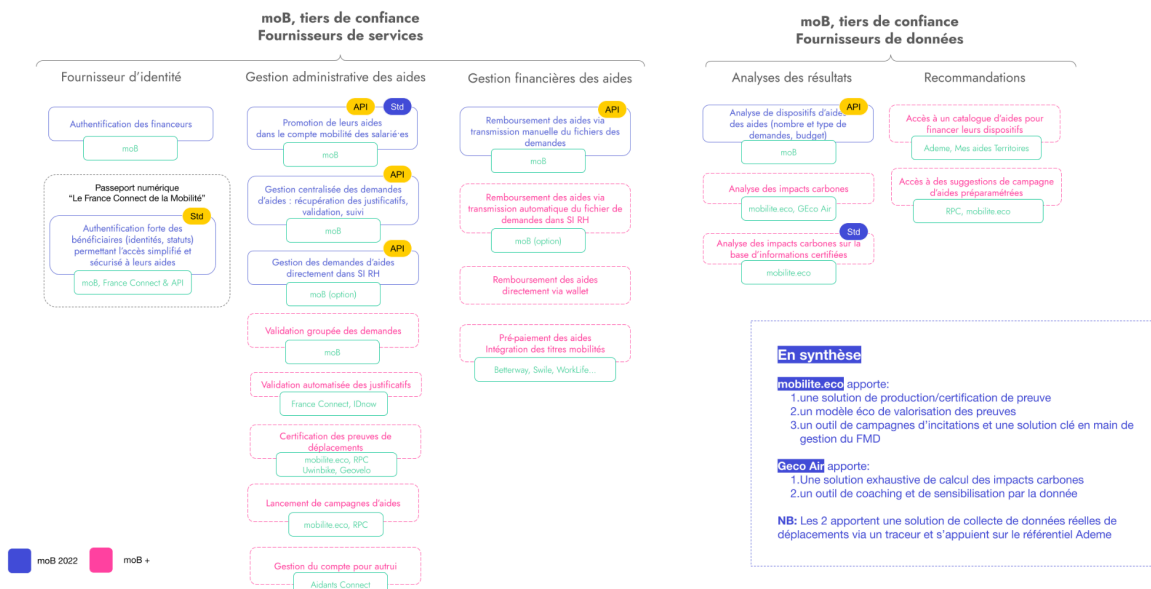
- Automatiser la création, modification, suppression des aides
- Standardiser schéma de données d'aides et référentiel (cf. Data-inclusion)

Fonctions à valeur ajoutée pour les citoyen·nes/salarié·es

moB



Fonctions à valeur ajoutée pour les financeurs



Filtre localisation : expression de besoins

Objectif: afficher uniquement les aides auxquelles j'ai droit en tant que résident-es d'une commune (expression de besoin formulée par un partenaire à l'expérimentation)

- 1 Je définis lors de la **création de mon compte moB** mon code postal puis ma commune en cochant une case "utiliser cette information pour n'afficher que les aides locales, régionales et nationales auxquelles je suis éligible en tant que résident-e dans cette commune" (à l'exclusion des aides proposées dans d'autres communes, départements, régions) = *fonction de recherche par défaut*
A noter que je peux changer ces **paramètres de recherche** à tout moment...

- 2 Le **moteur de recherche moB** n'affiche que les aides suivantes à l'exclusion de toutes les autres



- 3a Si je trouve que j'ai trop d'aides, je peux activer des filtres pour afficher uniquement les aides de ma commune, ou de mon département, ou de ma région, ou nationales, ou de la ZFE (*fonction de recherche avancée* vs la fonction de recherche par défaut "toutes les aides pour lesquelles je suis éligible en tant que résident-es")
- 3b Si je souhaite effectuer une recherche dans une autre commune/département/région que celle que j'ai déclarée lors de la création de profil (parce que je vais déménager ou pour ma fille qui part étudier ailleurs), je clique sur le bouton changer les **paramètres de recherche** et modifier ma commune de recherche...

Filtre localisation : principes techniques

La fonctionnalité est basée sur les informations du profil de l'utilisateur à la maille la plus fine. Ci-dessous le parcours complet :

1. Lors de son inscription, l'utilisateur renseigne sa ville et son code postal.
2. Nous transformons automatiquement ce code postal en code INSEE (via l'API `GET/communes` de l'INSEE)
3. Pour chaque aide, nous définissons une échelle territoriale à la maille code INSEE (création d'un territoire dans une collection distincte et remontée automatique des territoires existants dans une liste déroulante au moment de la création de la fiche d'aide)

Echelle	Territoire	Code(s) INSEE	Code Postal
Commune	Riedisheim	68271	68400
Agglomération	Mulhouse Alsace Agglomération	[68271, 68224, 68278, ...]	N/A
Département	Haut-Rhin	68	N/A
Région	Grand-Est	44	N/A
Nationale	France	N/A	N/A

4. Ensuite, en FE pour chaque utilisateur, nous affichons les aides selon le 1er critère suivant:

1. le code est égal au code INSEE des Territoires de type **Commune**
2. le code est inclus dans la liste de codes INSEE des Territoires de type **Agglomération**
3. le code Département est égal au code INSEE des Territoires de type **Département**
4. le code Région est égal au code INSEE des Territoires de type **Région**
5. les Aide **Nationales**
6. les autres ► tri par ordre alphabétique basé sur le nom du financeur

NB 1 : Pour un utilisateur non connecté ou n'ayant pas renseigné son code postal, l'ordre d'affichage des aides est inversé (du plus large au plus proche : national, région, département, agglomération, commune)

NB 2 : Ajout d'un bandeau sur la page du catalogue d'aide indiquant de rentrer les infos Code Postal et Ville pour plus de fonctionnalité

NB 3 : L'idée est aussi principalement de ne pas bloquer l'utilisateur dans une vision unique des aides en retirant l'affichage de certaines selon ce seul critère. Cela reviendrait à le priver d'information sur la seule base de son code INSEE. à Il bénéficie d'un affichage personnalisé (ordre d'affichage par pertinence vs son code INSEE) mais a tout de même la possibilité d'accéder à l'ensemble du catalogue d'aide.

Annexe 3 - Propositions d'améliorations UX/UI

Sources documentaires

- [Brief : correctifs et améliorations de l'UX/UI \(famob\)](#)
- [Propositions d'optimisation de la page de recherche - Sept. 2022 \(fabmob\)](#)
- [Restitution Audit UX \(Cap/fabmob\)](#)

Annexe 4 - Propositions pour la création d'un référentiel d'aides standardisées

Sources documentaires

- [Propositions pour le recensement et de standardisation des aides - Mai 2022 \(fabmob\)](#)
- [Mission de recensement des aides aux transports & mobilités \(CDC fabmob\)](#)
- [Check-list de référencement des aides \(fabmob\)](#)

Annexe 5 - Identification de l'écosystème moB

Sources documentaires

- [La Boussole Fabmob : Document de Travail Fabmob \(Fred\) - Comprendre moB, son potentiel actuel et futur](#)
- [Écosystèmes \(fabmob\)](#)
 - Ecosystème "citoyen·nes"
 - Ecosystème "DINUM / Beta.gouv et autres projets d'Etat"
 - Ecosystème "Employeurs et salarié·es"
 - Ecosystème "Programmes CEE connexes" (à moB)

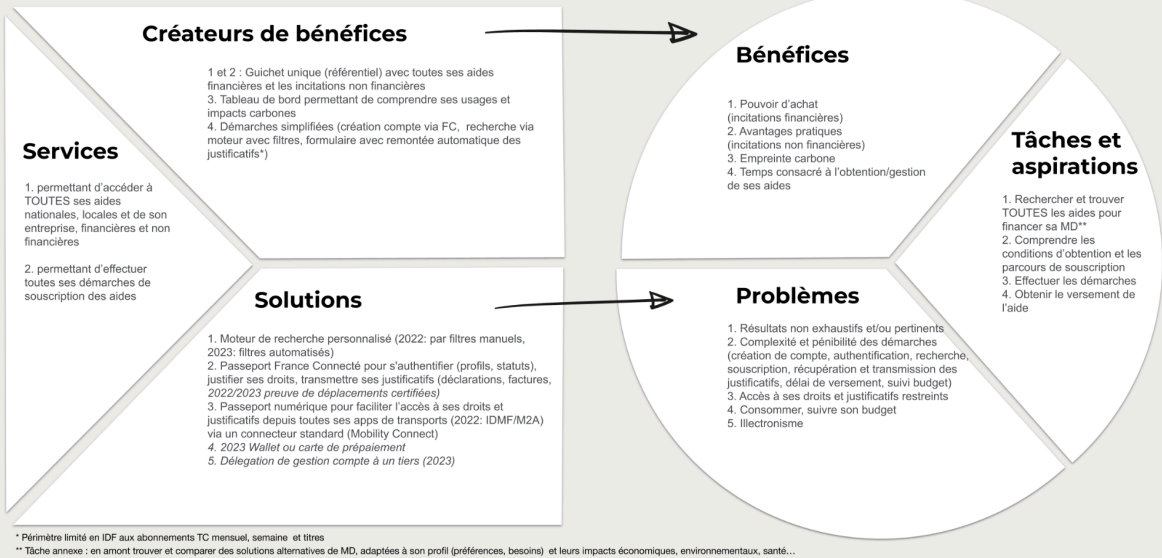
Annexe 6 - Propositions de valeur retravaillée

Sources documentaires

- [La Boussole Fabmob : Document de Travail Fabmob \(Fred\) - Comprendre moB, son potentiel actuel et futur](#)

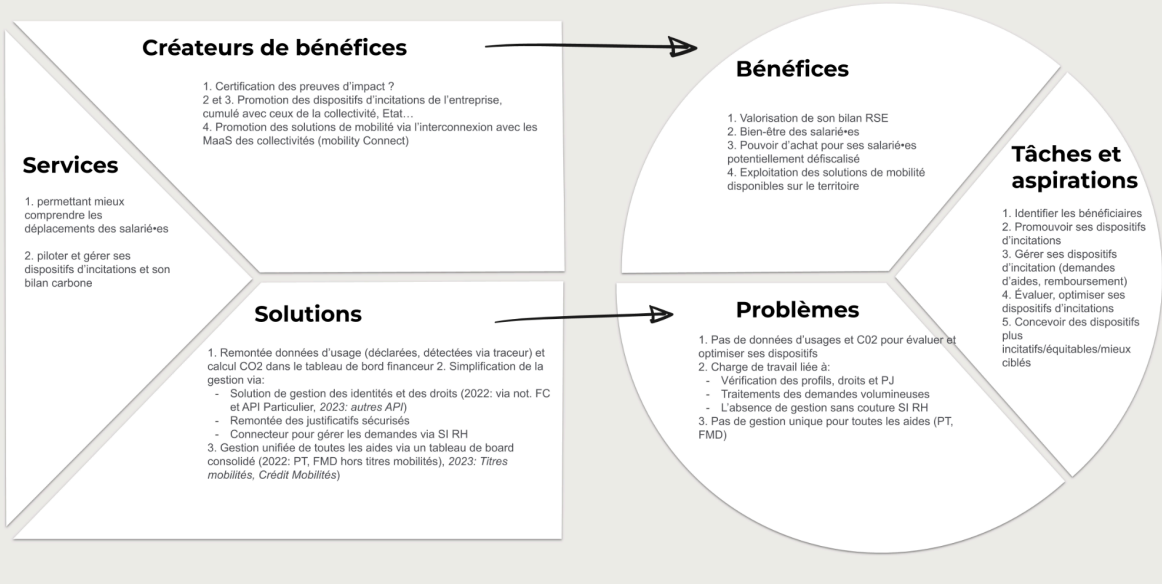
PV: Un passeport numérique pour simplifier l'accès à la mobilité durable

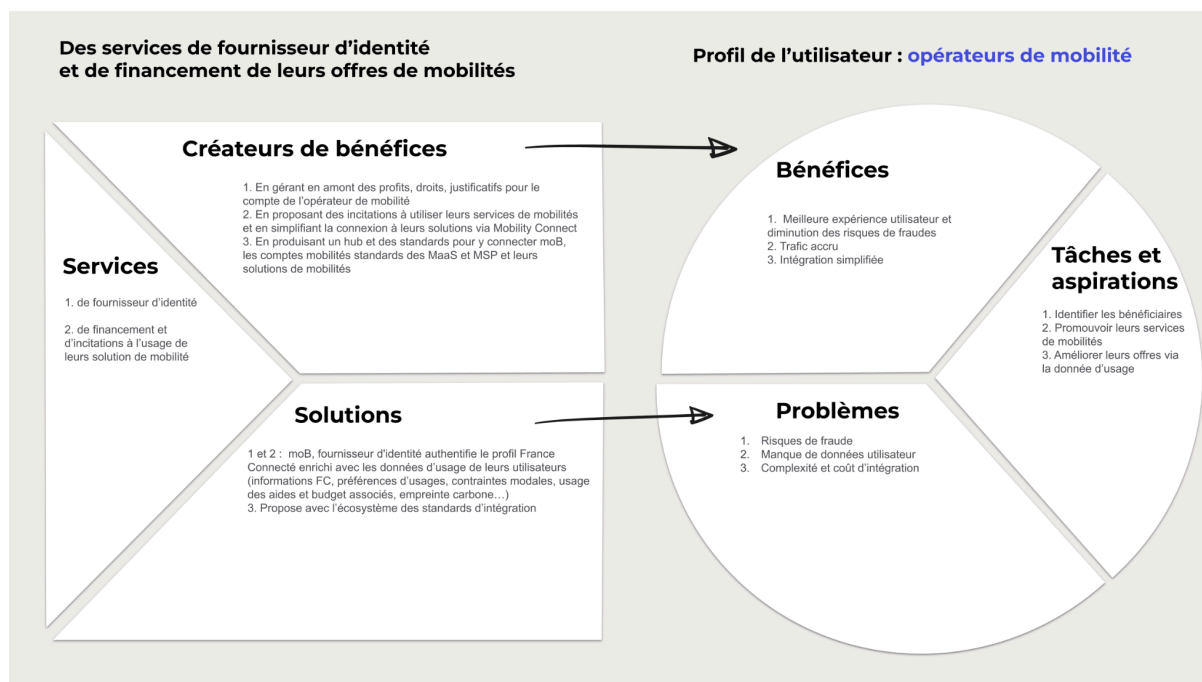
Profil de l'utilisateur : **citoyen·ne**



Une plateforme de services pour piloter et gérer ses dispositifs d'incitations

Profil de l'utilisateur : **financeur**





Annexe 7 - Documentation moB

Sources documentaires

- Documentation publique:
 - [Etat de la documentation : présentations, tutoriels, supports de formation](#)
- Documentation interne:
 - Mon Compte Mobilité I ΜεταPad (sur demande)