

Interview témoignage



Mélanie VEISSIER
ING 2018

Cheffe de projet billettique multimodale unifiée à la DGITM ⁽¹⁾

Aménagement & Territoires : Bonjour Mélanie, qui es-tu ? Peux-tu nous présenter ton parcours professionnel ?

Mélanie Veissier : Je suis ingénieure TPE promo 63.

A la sortie de l'école, j'ai commencé comme cheffe de projets routiers au sein de la Direction des routes d'Ile-de-France. Au bout de 3 années et demi passionnantes sur des chantiers d'envergure alliant infrastructures routières et mobilités décarbonées (création de voies bus, voie de covoiturage), j'ai intégré la DGITM. Cela fait maintenant 2 ans et demi que je m'épanouis en travaillant sur un projet numérique à l'échelle nationale : la mise en place d'un titre de transport unique, ou support universel, permettant de simplifier l'accès à tous les modes de mobilité de France.

A&T : Quels sont les grands enjeux de ton domaine ?

MV : Les grands enjeux incluent l'amélioration de l'interopérabilité entre les différents modes de transport, le report modal et la réduction de l'empreinte carbone, et la facilitation de l'accès aux services de mobilité pour tous les citoyens. Le défi est de créer un système interopérable qui soit à la fois efficace, sécurisé et en adéquation avec les attentes politiques territoriales.

Le projet de titre unique a deux objectifs : simplifier les trajets des usagers de bout-en-bout notamment intermodaux et interrégionaux via le déploiement d'une application mobile nationale ; faciliter également pour les collectivités la vente des titres de transport de leurs voisins, et vice versa, tout en ouvrant ces canaux de distribution aux applica-

tions mobiles privées. Cela permettra aux usagers de choisir et d'accéder facilement à l'offre disponible sur leur plateforme préférée.

A&T : Quelles sont tes missions actuelles et les compétences nécessaires ?

MV : Dans le cadre du pilotage du projet de « titre de transport unique », mes missions actuelles incluent : l'animation de réunions avec divers acteurs de l'écosystème et notamment les collectivités locales, régionales, les opérateurs de transport, les industriels... ; le suivi d'investigations techniques, juridiques et financières pour mener à bien le projet ; la gestion d'un budget et d'un planning ; la contribution à une politique

(1) Voir Glossaire

publique en matière de normes et standards billettiques et informations voyageurs. Cela nécessite des compétences notamment en gestion de projets complexes et en communication avec des équipes pluridisciplinaires et avec des élus.

A&T : Comment as-tu été amenée à travailler sur les sujets numériques ?

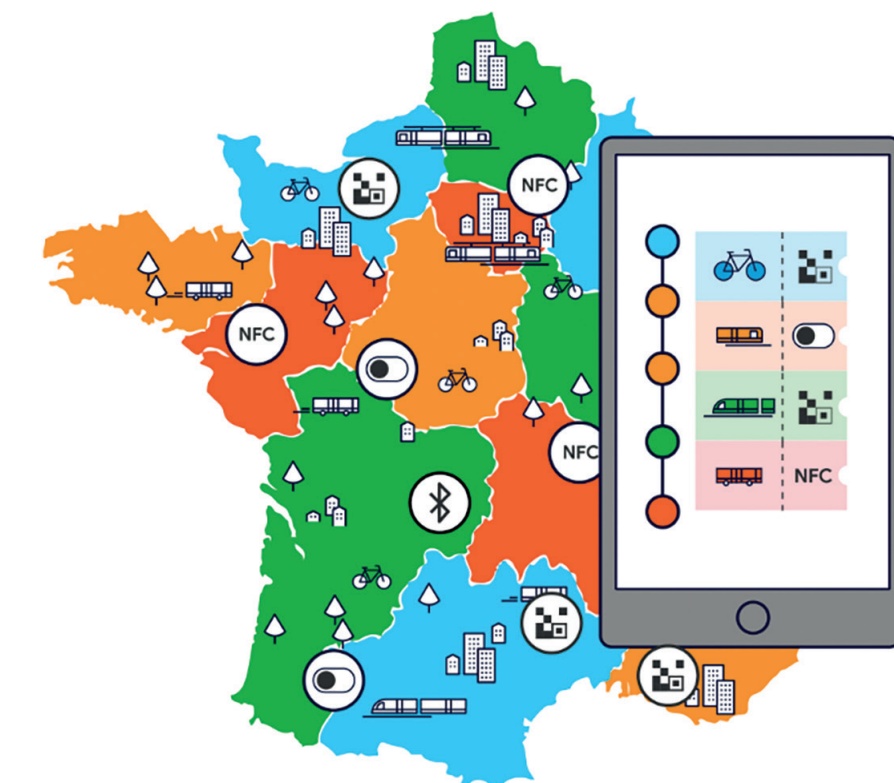
MV : J'ai toujours été intéressée par les liens que pouvaient avoir le monde du transport et le monde numérique, j'ai effectué mon stage de 3^{ème} année chez SNCF Réseau dans la direction de la recherche et développement où j'ai pu apprendre à coder pour créer des maquettes BIM⁽²⁾ à partir de nuages de points. En parallèle, un poste en administration centrale s'est libéré avec comme enjeu la standardisation des données de transport, j'ai postulé et je ne le regrette pas !

A&T : Quelles sont les motivations et les challenges par rapport au numérique ?

MV : Le numérique offre des possibilités immenses pour améliorer la mobilité du quotidien et occasionnelle grâce notamment à l'information voyageurs et à la billettique, mais il pose aussi des défis en termes de sécurité, d'appréhension des publics, d'intégration et d'interopérabilité des systèmes, et de gestion des données personnelles... Ma motivation est de contribuer à la transition numérique du secteur tout en assurant l'efficacité des systèmes.

A&T : Dans quelle mesure être ingénieure TPE t'a aidé pour les sujets du numérique ?

MV : Mon expérience en tant qu'ingénieure TPE m'a permis de développer une approche pratique et orientée vers la résolution de problèmes. Cette formation m'a également donné une com-



préhension approfondie des systèmes complexes, des règles des marchés publics impératives dans le contexte d'une administration centrale, de la communication et du management.

A&T : Peux-tu préciser en quoi le numérique peut être un levier pour les objectifs de planification écologique ?

MV : Aujourd'hui, encore 80 % de tous les kilomètres parcourus par les Français le sont en voiture individuelle. Le numérique est un levier puissant pour réduire l'empreinte carbone : que ce soit en diffusant de l'information sur les trajets et modes alternatifs à la voiture solo, mais aussi en facilitant le partage de véhicules ou le covoiturage et en intégrant des solutions de bout-en-bout de l'information à l'achat des titres de transport. Il permet aussi une meilleure gestion des infrastructures et une analyse plus fine des données de mobilité pour mettre en

œuvre les plans mobilité locaux, régionaux et nationaux, ce qui contribue à une planification écologique plus efficace.

A&T : Sur quelle thématique de la planification écologique es-tu mobilisée ?

MV : Je suis principalement mobilisée sur la thématique "Mieux se déplacer" des chantiers du SGPE. L'objectif est de rendre les transports publics et partagés plus accessibles, plus efficaces et plus écologiques, tout en réduisant l'utilisation des véhicules individuels.

A&T : Pour quels cas d'usage liés à la planification écologique pensez-vous avoir recours au numérique ?

MV : La planification écologique se donne pour objectif de réduire l'impact des déplacements en générant

(2) Voir Glossaire



du report modal, tout en proposant de nouvelles opportunités plus propres et pour les acteurs de la filière transports et les usagers. On se rend rapidement compte que le numérique est essentiel pour tous les cas d'usage « favoriser l'utilisation des transports en commun », « inciter au covoiturage pour les trajets du quotidien » proposés.

A&T : Quelles sont les données / référentiels sur lesquels vous travaillez ?

MV : Nous travaillons principalement avec des données de transport d'offres (horaires, tarifs, temps réel...) collectées grâce au point d'accès national

(PAN) français, transport.data.gouv.fr mais également avec les données des usagers qui se déplacent (géolocalisation, points de départ et d'arrivée...) pour assurer un meilleur service.

A&T : Quels sont les outils sur lesquels vous travaillez ?

MV : Nous utilisons des logiciels et algorithmes de géolocalisation des trajets pour assurer un produit en « post-paiement » (ie je me déplace et je suis débitée au meilleur prix pour mon profil et mon trajet). Nous travaillons sur des normes et standards pour les données de transport (NeTEx, SIRI notamment,

norme européenne dont des profils nationaux ont été créés), mais aussi pour la billettique (Intercode, Interbob...). Et bien sûr des normes de sécurité pour protéger les données des utilisateurs et la sécurité des applicatifs déployés dans le cadre du projet (application mobile, site web).

A&T : Dans quelle mesure des innovations numériques sont-elles intégrées dans vos démarches ?

MV : Les innovations numériques, comme le post-paiement, plutôt novateur ou bien des normes nouvelles permettant plus d'interopérabilité entre

les systèmes (ex. norme CB2D), sont au cœur de notre projet. Elles nous permettent de créer des systèmes de transport plus transparents et plus accessibles pour les usagers.

A&T : En quoi l'open innovation⁽³⁾ & les communs numériques⁽⁴⁾ sont-ils intégrés dans vos démarches ?

MV : Dans le cadre du projet « Titre de transport unique », nous adoptons une approche ouverte, en optimisant au maximum les investissements existants et futurs dans le secteur. Les solutions déployées dans ce projet seront des communs numériques, accessibles à toutes les collectivités de France, et permettront également une distribution élargie des titres de transport via des tiers. L'open data, porté par transport.data.gouv.fr, joue un rôle essentiel en offrant à tous les acteurs la possibilité de contribuer à l'amélioration des services de transport.

A&T : Avec quels acteurs travaillez-vous ?

MV : Nous collaborons avec une diversité d'acteurs, des associations de représentants d'élus, des collectivités locales et régionales, des opérateurs de transports, des entreprises de billetterie et de MaaS⁽⁵⁾ dont des start-ups spécialisées dans la mobilité, et des utilisateurs



finaux et leurs représentants. Cette collaboration étroite est essentielle pour garantir que les solutions développées répondent aux besoins réels.

A&T : Dans quelle mesure les textes européens trouvent à s'appliquer dans vos projets et vous aident/freinent ?

MV : Les textes européens comme le règlement MMTIS⁽⁶⁾ et le règlement en discussion MDMS⁽⁷⁾ influencent directement notre travail en imposant des normes strictes en matière d'interopérabilité.

A&T : Pour terminer, une anecdote liée au sujet ?

MV : J'ai hâte de télécharger l'application « titre unique » pour me déplacer plus facilement dans les villes que je visite lors de week-ends ou pour le travail !

A&T : Mélanie, merci pour ton témoignage.

(3) (4) (5) (6) (7) Voir Glossaire