

SYNDICAT MIXTE INTERMODAL REGIONAL DE TRANSPORTS

SMIRT

COMITE SYNDICAL DU 08 FEVRIER 2018

DE 10 H 00 à 12 H 00

DELIBERATION N° 2018 – 01



Objet : Rapport d'Orientation Budgétaire

Le Comité Syndical du SMIRT, réuni, le 8 Février 2018, sous la présidence de Monsieur Franck DHERSIN, Président du SMIRT,

Vu le Code Général des collectivités territoriales et notamment son article L2312-1,

Vu les statuts du Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports,

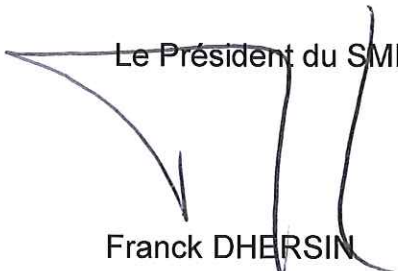
Vu l'ensemble des décisions budgétaires de l'exercice 2017, adoptées jusqu'à ce jour,

Vu l'instruction budgétaire et comptable M14,

Vu le Rapport d'Orientation Budgétaire 2018-2022 présenté ce jour,

PREND ACTE

De la présentation du Rapport d'Orientation Budgétaire pour l'exercice 2018, ci-joint annexé.

Le Président du SMIRT,

Franck DHERSIN



Rapport d'Orientation Budgétaire

2018



SOMMAIRE

1 ère Partie : 2017 : Nos outils en ligne et notre gouvernance en transition

- a. Lancement le 13 mars 2017 de passpass.fr et construction de la phase 2
- b. La politique de covoiturage se met en place
- c. L'accompagnement de nos membres sur leur projet billettique
- d. Gouvernance en transition et croissance des charges administratives
- e. Baisse modérée de nos recettes et croissance contenue de nos dépenses

2 ème Partie : 2018 : Le SMIRT change d'échelle et affiche ses politiques

- a. Le SMIRT devient Hauts-de-France Mobilités
- b. Passpass.fr entre dans sa phase définitive
- c. Amplifier nos politiques en matière de covoiturage
- d. Tassement conjoncturel de nos recettes de fonctionnement et croissance de nos dépenses.

1. 2017 : Nos outils en ligne et notre gouvernance en transition

a. Lancement le 13 mars 2017 de passpass.fr et construction de la phase 2

Notifié en juin 2015 à la société Xerox, le marché de la « centrale SMIRT » a vu sa première phase livrée et mise en ligne le 13 mars 2017 (www.passpass.fr). Ce fut l'occasion pour nos élus de présenter cette innovation à la presse. Pour rappel à travers son calculateur d'itinéraires, notre SIM renseigne les horaires et les tarifs de nos 14 réseaux de transports collectifs du Nord et du Pas de Calais. Il référence aussi les aires de covoiturage, les bornes de recharge électrique, les vélos en libre en service...

Parallèlement à cette mise en ligne pour le grand public, le SMIRT a rencontré en 2017, 25 opérateurs privés de mobilité afin de référencer leurs offres horaires et tarifaires (cf annexe) dans le courant de l'année 2018.

Fin décembre Conduent et le SMIRT ont signé la fin dites de « Vérification de Service Régulier ». Le site est désormais en exploitation courante et les dysfonctionnements constatés conduiront le SMIRT à appliquer les pénalités prévues au marché.

Le second semestre 2017 a été consacré à la relecture des 33 documents de spécifications fournis par Conduent pour la livraison de la phase 2. Ces documents décrivent les caractéristiques techniques de l'ensemble des fonctionnalités de notre centrale, lorsque celle-ci vendra les titres de transports de la communauté Pass Pass. Cette phase est essentielle car elle détermine la qualité de l'outil qui nous sera livré à la fin 2018. Le SMIRT a mobilisé sur cet enjeu 2 ETP avec l'appui de son AMO SETEC. La qualité des premières versions reçues n'était pas toujours au rendez-vous ce qui a nécessité sur certaines spécifications de nombreuses relectures. Cette phase a été bouclée par un séminaire technique les 23, 24 et 25 janvier 2018 au siège de Conduent pour une relecture commune afin de nous assurer mutuellement que l'ensemble des spécifications sont conformes aux exigences du CCTP et aux attentes du SMIRT.



b. La politique de covoiturage se met en place

Pour rappel, la CAO du SMIRT avait attribué le 24 octobre 2016, les marchés de covoiturage pour la création d'une plateforme de mise en relation couplée à de l'animation du territoire.

En juin 2017 www.passpasscovoiturage.fr était en ligne à disposition du grand public comme des employeurs. Le SMIRT au regard de son contexte en matière de gouvernance, n'a pas eu l'occasion de communiquer sur son outil et sa politique.

Pourtant malgré sa faible notoriété, notre site a déjà accueilli des entreprises : Eurotunnel, Eiffage énergie, OVH ont été les premières à créer leur propre communauté sur notre site, suivi dernièrement de l'Oréal à Caudry ou encore de l'hôpital de Valenciennes. Ces communautés permettent de faciliter la mise en relation entre automobilistes et candidats au covoiturage. Nos premiers outils de communication conçu par la société Houla Hoop sont sortis pour accompagner les employeurs dans leur volonté de promouvoir le covoiturage. L'organisation d'une conférence de presse pour présenter cette démarche innovante du SMIRT nous a fait défaut, alors que la Préfecture de Région nous invitait le 4 octobre à la présentation de notre outil lors de la journée de la qualité de l'air.

Pendant ce temps notre prestataire Wimoov a lui assuré des animations sur site : Chez Eurotunnel, à la MEL, au forum d'Ostricourt de la Communauté de Communes Pévèle Carembault afin de sensibiliser les salariés sur les vertus du covoiturage. Le SMIRT a aussi accompagné des territoires ruraux dans leur réflexion sur la place du covoiturage dans leur stratégie de mobilité. La première convention approuvée par le Comité syndical concerne l'intercommunalité Ternois Com qui a approuvé le 29 novembre dernier son partenariat avec le SMIRT.

Enfin nous avons aussi entrepris des échanges avec la Direction Interdépartementale des Routes afin que le site www.passpasscovoiturage.fr puisse figurer sur les panneaux de messages variables des axes autoroutiers de la Région. Ce travail devrait aboutir en 2018.



L'autopartage renforce l'intermodalité à la gare d'Arras

Conformément à sa compétence intermodale le SMIRT a accompagné le Communauté Urbaine d'Arras dans le déploiement d'une offre d'autopartage. 4 véhicules dont 2 électriques ont été installés en septembre 2017 à la gare d'Arras et en cœur de ville. Le SMIRT participe à cette expérimentation de 18 mois en partageant avec la CUA les coûts d'exploitation. Ce service est géré par l'exploitant du réseau arrageois ARTIS en lien avec l'opérateur CITIZ déjà présent dans l'agglomération lilloise.

C. L'accompagnement de nos membres sur leur projet billettique

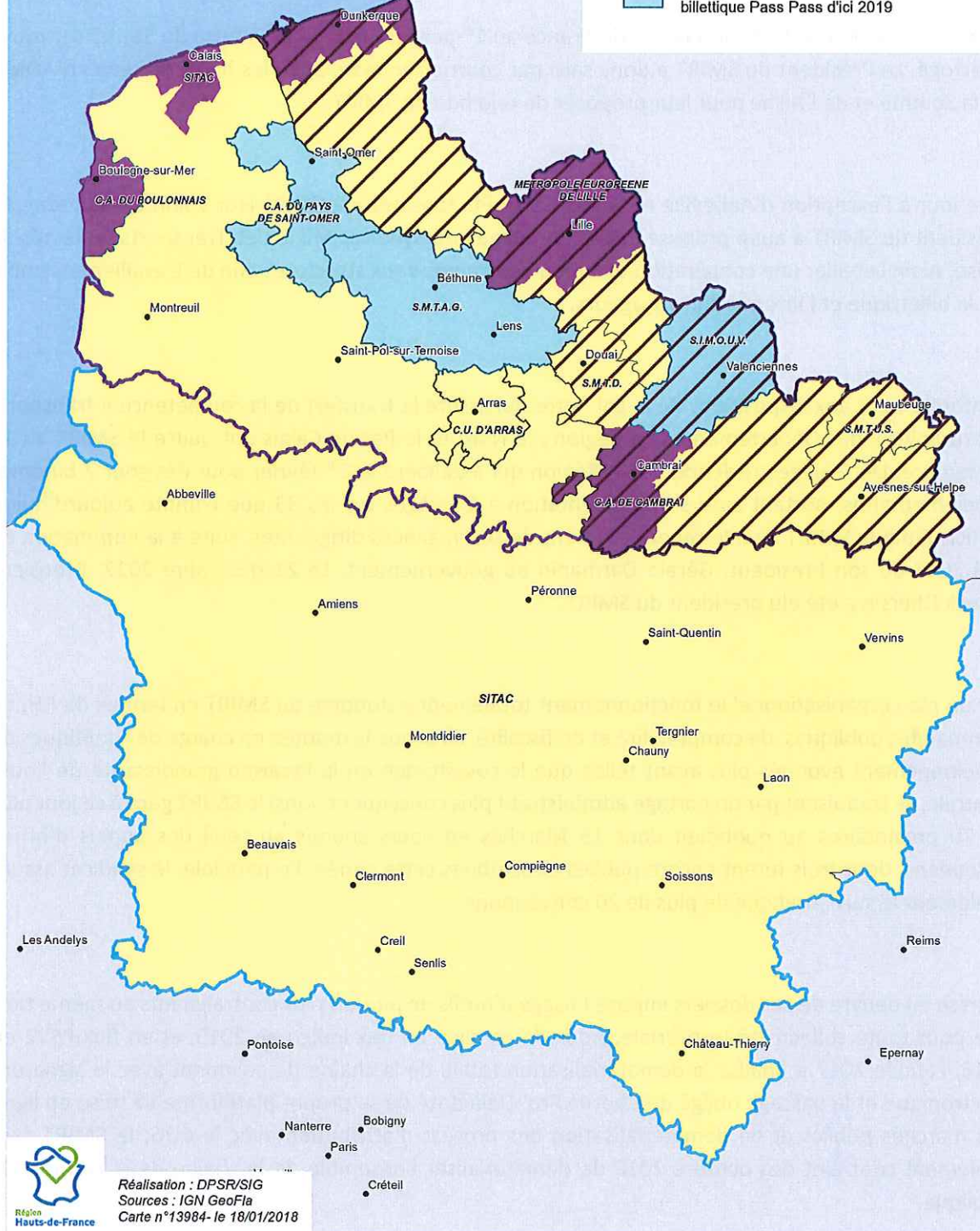
L'accompagnement des projets billettiques de nos membres fait partie des missions de base du SMIRT. A ce titre le syndicat et son AMO Setec ont accompagné la Communauté d'Agglomération du Boulonnais dans son projet billettique mis en service au 1^{er} septembre 2017. Le SMIRT accompagne aussi le SMTAG et le SIMOUV dont les projets seront mis en service à l'automne 2018. Des premiers échanges ont aussi eu lieu avec la Communauté Urbaine d'Arras en vue de son changement de billettique dans le cadre du renouvellement de sa DSP. L'objectif du SMIRT reste la couverture géographique de la billettique Pass Pass, Boulogne-sur-Mer devenant le 7^{ème} réseau équipé de la billettique commune.

Sur l'année 2017, le SMIRT a accueilli 11 groupes de travail billettique et information voyageurs associant l'ensemble des exploitants de nos réseaux membres et 4 groupes de travail associant les techniciens billettiques et information voyageurs de nos membres.

L'outil technique qui garantit l'interopérabilité de la communauté Pass Pass, c'est la Plateforme Régionale de Tests, le centre technique opérationnel du SMIRT basé au Lycée Eiffel d'Armentières. La PFR est désormais équipée de la fibre optique et compte 5 réseaux qui ont installé leurs équipements de validation et de distribution de titres.

Les Autorités organisatrices de la mobilité équipées du système billettique Pass Pass

-  AOT aujourd'hui équipées du système billettique Pass Pass
-  Département du Nord
-  Uniquement pour le TER
-  AOT qui vont se munir du système billettique Pass Pass d'ici 2019



D. Gouvernance en transition et croissance des charges administratives

Depuis la création de la Région Hauts-de-France au 1^{er} janvier 2016, le périmètre du SMIRT se trouve interrogé. Le Président du SMIRT a donc saisi par courrier fin mars 2016 les huit Présidents d'AOMD de la Somme et de l'Aisne pour leur proposer de rejoindre le SMIRT.

A ce jour à l'exception d'Abbeville et Villers Cotterêts tous ont manifesté leur volonté d'adhérer. Le Président du SMIRT a aussi proposé à son homologue du Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise, Alain Letellier une coopération technique entre nos deux structures afin de travailler ensemble sur la billettique et l'information voyageurs.

Conformément aux dispositions de la Loi notre qui assure le transfert de la compétence « transports interurbains » des Départements à la Région ; le Nord et le Pas de Calais ont quitté le SMIRT au 1^{er} septembre. Les 7 sièges reviennent à la Région qui a délibéré le 1^{er} février pour désigner 7 binômes supplémentaires, portant ainsi sa représentation à 14 sièges sur les 33 que compte aujourd'hui le SMIRT. Enfin le SMIRT a vu le renouvellement de ses instances dirigeantes, suite à la nomination en mai 2017 de son Président, Gérald Darmanin au gouvernement. Le 21 décembre 2017, Monsieur Franck Dhersin a été élu président du SMIRT.

Sur un plan organisationnel le fonctionnement totalement autonome du SMIRT en termes de RH, de commandes publiques, de comptabilité et de fiscalité, ainsi que la montée en charge des politiques de développement évoqués plus avant telles que le covoiturage ou la livraison grandissante de l'outil Centrale, se traduisent par un portage administratif plus conséquent. Ainsi le SMIRT gère à ce jour plus de 70 prestataires au quotidien dont 15 Marchés en cours soumis au seuil des appels d'offres européens, dont trois furent encore publiés et attribués cette année. En parallèle, le syndicat assure également le suivi juridique de plus de 20 conventions.

La mise en oeuvre de ces dossiers impose l'usage d'outils de plus en plus contraignants au même titre que pour toute collectivité territoriale. Après le passage en flux indigo en 2015, et en flux PSV2 en 2016, l'année 2017 a finalisé la dématérialisation totale de la chaîne de paiement avec la signature électronique et le passage obligé de Chorus Pro. Déjà doté de sa propre plateforme de mise en ligne des marchés publics et de dématérialisation des process d'attribution avec le CDG, le SMIRT sera également contraint dès octobre 2018 de dématérialiser l'ensemble de la chaîne de la commande publique.

E. Baisse modérée de nos recettes et croissance contenue de nos dépenses

Effectif au 1^{er} janvier, le redécoupage de la carte intercommunale, notamment dans le Pas de Calais a réduit notre périmètre de prélèvement du Versement Transport Additionnel, dès le 1^{er} avril 2017. Au total nous avons perdu 84 communes dont 69 dans lesquelles les employeurs publics ou privés de plus de 10 salariés s'acquittaient du VTA. Pour l'année 2017 la recette fiscale perçue s'établit à hauteur de 1,63 millions d'euros, contre 1,72 en 2016.

Sur le plan des recettes statutaires, le départ des Départements du Nord et du Pas de Calais au 1^{er} septembre nous a fait perdre 82 000 euros. La baisse de nos recettes s'établit donc à 172 000 euros en 2017.

Nos dépenses de fonctionnement ont cru légèrement s'établissant à 1,65 millions d'euros en 2017 contre 1,4 en 2016. Cette croissance s'explique en partie par le démarrage de la politique de covoiturage qui a mobilisé près de 120 000 euros en 2017, comme le financement de la conception des outils de communication pour passpass.fr.

Le SMIRT a renouvelé son marché d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour la billettique et l'information voyageurs. SETEC reste titulaire du marché. Pour contenir ce poste de dépense nous avons fait le choix de facturation au forfait au détriment des bons de commande. Nous avons aussi renégocié le marché du gestionnaire de la PFR pour réduire de 15% le montant des prestations. La masse salariale est restée quasi stable. Le nombre d'ETP ouverts au tableau des effectifs est toujours de 7 agents avec l'arrivée depuis le 9 mai 2017 de Damien Tauleigne, en remplacement de G Pruvost parti au Département du Nord le 1^{er} novembre 2016.

A la fin de l'exercice budgétaire 2017 l'excédent de fonctionnement du SMIRT s'élevait à 3,93 millions d'euros, contre 3,14 fin 2016.

2. 2018 : Le SMIRT change d'échelle et affiche ses politiques

a. Le *SMIRT* devient *Hauts-de-France Mobilités*

Ce sera l'aboutissement de la révision des statuts lancée lors de ce comité syndical du 8 février 2018. Le SMIRT deviendra *Hauts-de-France Mobilités* et comptera 19 AOMD adhérentes et 44 sièges au 15 mai 2018. 6 nouvelles AOMD de l'ex-Picardie nous rejoignent. Sa nouvelle dénomination en fait le pendant au Nord de l'ex STIF désormais *Ile de France Mobilités*. En s'agrandissant, notre syndicat intégrera aussi les préoccupations de ses nouveaux membres, notamment la relation à l'île de France avec les milliers de voyageurs qui depuis Amiens ou Soissons se rendent chaque jour travailler en région parisienne. *Hauts-de-France Mobilités* aura à cœur de travailler avec son homologue francilien pour améliorer les conditions d'accès au réseau de la RATP pour les milliers d'usagers provenant des Hauts-de-France.

En 2018, le SMIRT ne va pas seulement changer de nom. Le syndicat va aussi changer de dimension tant sur le plan géographique que sur le plan organisationnel (cf. ci-dessous) en intégrant progressivement de nouveaux collaborateurs qui piloteront l'exploitation de la centrale Pass Pass. Ces changements pluriels sont d'ailleurs concomitants avec le projet de loi sur la mobilité du quotidien qui sera débattu en 2018 et fait suite à la démarche des Assises de la mobilité initiée par Elisabeth Borne, Ministre des Transports. Les actions du SMIRT : mettre en réseau l'ensemble des opérateurs de mobilité et promouvoir le covoiturage avec une attention spécifique aux territoires ruraux correspondent d'ailleurs aux attendus des Assises. Il faudra veiller à ce que la loi conforte les missions et les ressources des outils que sont les syndicats mixtes.

A terme d'autres missions pourraient être confiées au Syndicat, relevant de sa compétence intermodale : Les études relatives aux Pôles d'échanges multimodaux ou encore l'intégration tarifaire. L'intégration complète du TER dans la DSP de la MEL va en effet poser des enjeux de perte de recettes commerciales qui ne manqueront pas d'intéresser l'ensemble des AOMD.

Enfin sur un plan juridique, Le SMIRT est aujourd'hui assimilé par la Préfecture à une commune située dans la tranche des 40 000 à 80 000 habitants. Le relèvement de ce seuil pourrait se justifier au regard des évolutions que va connaître le syndicat.

Les Autorités Organisatrices de la Mobilité

Les Membres du SMIRT

-  Hauts-de-France
-  Métropole
-  Communauté Urbaine
-  Communauté d'Agglomération
-  Syndicat de Transport

 S.M.T.C.O. (département de l'Oise)

• Principales Communes



Réalisation : DPSR/SIG
Sources : IGN GeoFla
Carte n°13984- le 18/01/2018

b. Passpass.fr entre dans sa phase définitive

L'année 2018, sera celle de la première campagne de communication pour assurer l'audience de notre SIM. L'enjeu consistera en effet à installer passpass.fr dans le paysage numérique des Hauts-de - France, Le site doit devenir la référence mobilité pour qui veut se déplacer en Région.

En matière d'information voyageurs, le site va connaître un enrichissement d'offres concernant les opérateurs privés de mobilité. Les bus longue distance, les compagnies de ferries ou encore les taxis vont voir leurs offres horaires référencées sur le site. Le long travail d'approche pour conventionner avec ces opérateurs durant l'année 2017, sera rendu visible en 2018. Conduent va aussi réaliser les développements nécessaires pour sortir l'application mobile dans le but de faciliter davantage encore l'usage de passpass.fr.

Après la partie « information voyageurs », la sortie de la phase 2, consacrée à la vente de titres des gammes tarifaires Pass Pass de nos membres est prévue à ce jour avec Conduent en janvier 2019. La vente se fera à la fois en ligne directement sur passpass.fr, mais aussi physiquement au travers de Terminaux Point de Vente qui seront déployés chez les exploitants. Une fois que Conduent aura réalisé la Centrale, la gestion de l'outil reviendra au SMIRT. Il y a donc des fonctionnalités, dont la gestion aujourd'hui portée par Conduent sera demain assurée par le SMIRT. C'est ce qu'on appelle le gestionnaire Pass Pass. (cf annexe 2) Sur les années 2018/2019, 7 ETP supplémentaires seront nécessaires pour administrer le site, recueillir et mettre à jour les données du référentiel Pass Pass, mettre à jour le contenu éditorial du site, encaisser et redistribuer les recettes provenant de la vente des titres dans le cadre d'une régie de recettes. Parmi ces 7 ETP, on peut s'interroger sur l'internalisation de la gestion de la Plateforme Régionale de tests d'Armentières qui aujourd'hui fait l'objet d'un marché renégocié. Il faudra aussi renforcer le syndicat dans le suivi comptable et financier.

L'information multimodale et la vente de titres via un support unique correspondent bien aux missions de service public dévolu par le législateur à notre syndicat de type SRU. Il n'en demeure pas moins qu'il est aussi intéressant de s'intéresser au modèle économique d'un SIM à dimension régionale qui rassemble les offres de mobilité dans une vitrine digitale et contribue à commercialiser leur gamme tarifaire. La Centrale Pass Pass propose donc ces services. Il est donc légitime de voir comment un minimum de recette issue de ces services peut couvrir une partie des coûts de fonctionnement de la Centrale Pass Pass. Une commission sur la vente de titres en ligne, de la publicité sur le portail web, ou encore une contribution des opérateurs privés en échange du référencement de leur offre pourraient être des pistes intéressantes.

Force est de constater que le SMIRT avance là en « Terra incognita ». Nous avons confié au cabinet ESPELIA une étude qui révèle que la recherche d'un modèle économique n'est absolument pas la priorité de nos homologues qui pilotent des SIM comme Ourà en Auvergne-Rhône Alpes, AtouMode en Normandie ou encore Oise Mobilité. Nous sommes même les seuls à ouvrir notre portail aux opérateurs privés de mobilité. Les SIM à dimension régionale sont encore des créations trop récentes pour être portés par un modèle économique. L'enjeu pour le SIM passpass.fr comme pour les autres SIM est de s'installer durablement dans les différents territoires. Il y a une bataille de la crédibilité et de la communication à gagner.

Et si passpass.fr devenait le support d'un Maas des Hauts-de-France ?

Le MaaS (Mobility as a Service – La Mobilité comme service) est pour l'heure un objet d'étude qui mobilise experts et opérateurs de transports. Il s'agit de proposer sur une seule interface un bouquet de services qui combine offres publiques et offres privées de mobilité. (cf article en annexe 1) En rassemblant les données horaires et tarifaires d'opérateurs publics puis privés de transports, le SMIRT a jeté les bases de l'infrastructure d'un MaaS à dimension régionale. L'achat de titres en ligne dès 2019 nous inscrit encore davantage dans la logique du MaaS dont la finalité reste la dépossession automobile au profit de l'usage d'un bouquet de service qui intègre toutes les mobilités dont les usages collectifs de la voiture.

Hauts-de-France Mobilités pourrait être le territoire pilote pour expérimenter concrètement le concept du MaaS.

c. Amplifier nos politiques en matière de covoiturage

Le Syndicat assurera en 2018, la pleine promotion de son portail www.passpasscovoiturage.fr. Nous poursuivrons notre politique de conventionnement pour accueillir un maximum de communautés d'employeur sur notre plateforme. Les zones d'activités seront prioritairement recherchées en lien avec nos AOMD membres qui doivent s'approprier la plateforme et en assurer localement la promotion. Au-delà de la plateforme de mise en relation, le syndicat propose également du temps d'animation sur site au bénéfice des employeurs et de leurs salariés qui s'inscrivent dans cette démarche et réfléchissent collectivement à leur mobilité.

Après le Ternois, le syndicat devrait contractualiser aussi avec d'autres territoires à dominante rurale ou péri urbaine. Les discussions sont engagées avec Sud Avesnois, dont les acteurs avec l'appui de Transdev réfléchissent à la mobilité de leurs habitants. Dans des territoires peu pourvus en offre de transports collectifs, le développement du covoiturage a toute sa place à moindre frais. En mettant son ingénierie et ses marchés à la disposition de ces territoires ruraux, le SMIRT est aussi dans sa mission de service public, au moment où le gouvernement veut répondre aux besoins de mobilité des territoires non couverts par une Autorité Organisatrice de Transport. Le SMIRT fait ici la démonstration que l'outil syndicat mixte permet une contractualisation avec les territoires ruraux. Pour Ternois Com et Sud Avesnois, nous avons un devoir d'exemplarité afin de pouvoir reproduire cette action dans d'autres territoires.

Le covoiturage c'est aussi un marché, avec des starts up à la recherche d'un modèle économique. Notre plateforme www.passpasscovoiturage.fr répond par sa simplicité d'usage aux demandes des employeurs. Aujourd'hui peuvent coexister sur le territoire des Hauts de France, une plateforme publique à dimension régionale dédiée à la courte et moyenne distance et l'offre des opérateurs privés. L'enjeu en matière de gouvernance est d'offrir un cadre à ces opérateurs. A l'instar de nos homologues d'**Ile de France Mobilités**, le SMIRT souhaite aussi référencer sur passpass.fr les offres de covoiturage de l'ensemble des opérateurs privés.

Le développement de cette politique sera aussi conditionné par les moyens humains que le SMIRT pourra déployer. A terme un ETP sur cette seule politique sera nécessaire.

d. Tassement conjoncturel de nos recettes de fonctionnement et croissance de nos dépenses

Le SMIRT a fini l'année 2017, avec un excédent de fonctionnement qui s'établit à 3,93 millions d'euros, contre 3,14 millions d'euros à la fin de l'année 2016. L'effritement de nos recettes fiscales en 2018 s'explique par le fait que nous subirons en année pleine les conséquences du redécoupage intercommunal notamment dans le Pas de Calais qui nous a fait perdre 84 communes où nous prélevions du VTA jusqu'en avril 2017. La perte sera de 300 000 euros comme nous l'indiquions dans le précédent ROB.

L'adhésion de 7 nouvelles AOMD va nous permettre de compenser très partiellement en 2018 ces pertes fiscales. Ces nouveaux entrants seront effectivement membres de **Hauts de France Mobilités** à compter du 15 mai, suivra fin juin le vote de la délibération précisant les nouvelles communes où le syndicat prélèvera le VTA, pour une perception effective par les URSSAF au 1^{er} septembre 2018. A noter que Chauny-Tergnier et les Deux Baies en Montreuillois ne sont pas concernés par le VTA, car la ville centre de leur aire urbaine compte moins de 15 000 habitants. De façon très prudente, nous estimons cette recette supplémentaire à 100 000 euros en 2018 et donc à 300 000 euros dès 2019.

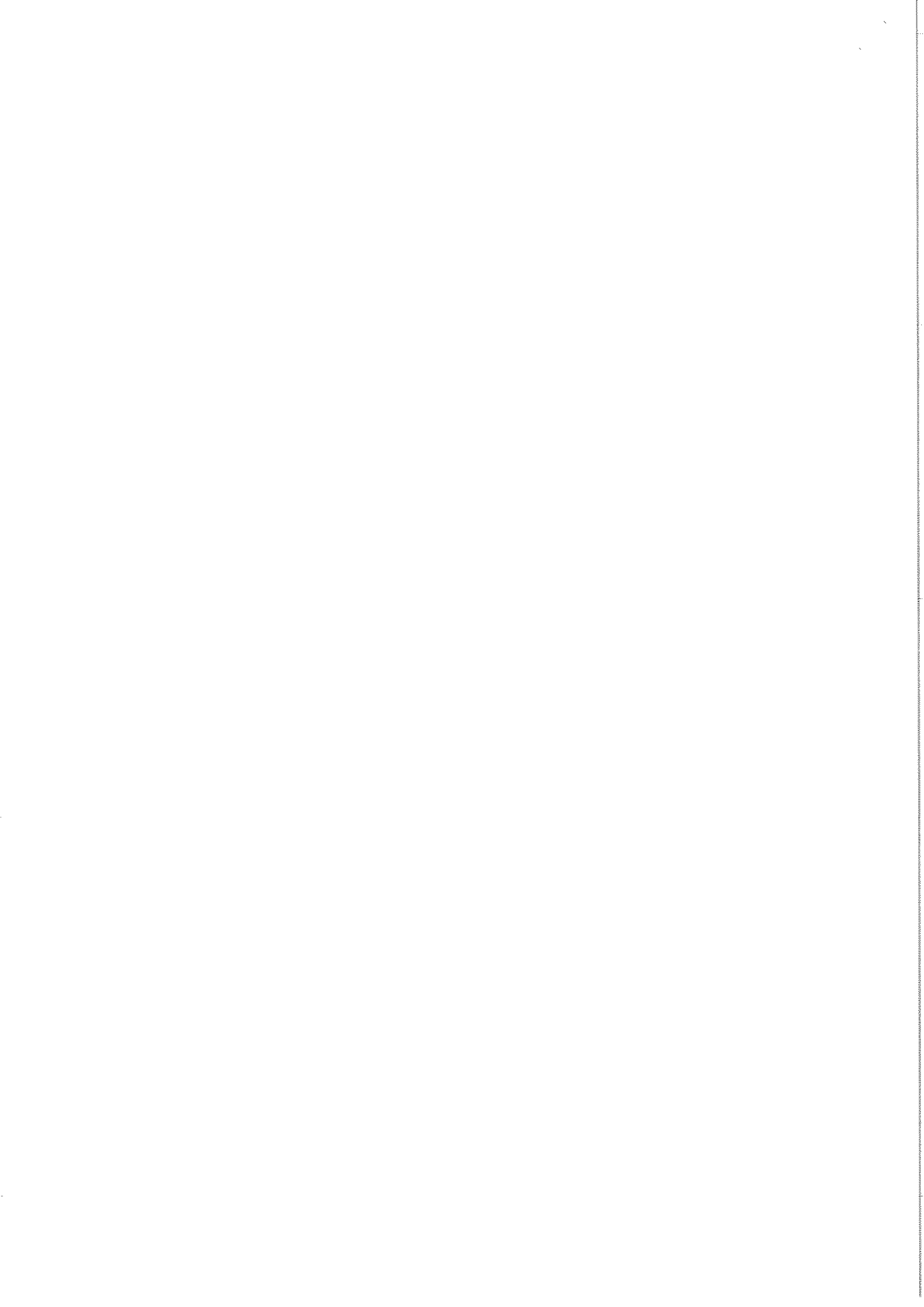
Concernant les recettes statutaires, l'arrivée de 7 nouveaux membres devrait nous procurer 43 000 euros de recettes supplémentaires en année pleine... cf MEL... Nos recettes pour l'année 2018 s'établissent donc à hauteur de 2,25 millions d'euros, contre 2,36 millions en 2017.

Nos dépenses réelles de fonctionnement vont progresser en 2018 pour s'établir à 2,16 millions d'euros, contre 1,56 en 2017. Cette progression s'explique par l'effort fait à hauteur de 300 000 euros en matière de communication pour installer l'outil passpass.fr dans le paysage numérique des Hauts de France. Le SMIRT va aussi amplifier ses efforts en matière de covoiturage aussi bien vis-à-vis des entreprises que des territoires ruraux. 250 000 euros sont prévus sur cette politique en 2018, contre 74 000 euros dépensés en 2017, année du lancement de cette politique. Les intérêts de nos emprunts représentent 51 747 euros cette année.

Dans la prospective financière de l'annexe 3 figure aussi la ligne bleue des coûts de fonctionnement du gestionnaire Pass Pass dont les missions sont détaillées en annexe 2. Ces sommes sont prévues pour financer l'exploitation des services de la Centrale Pass Pass que Conduent va peu à peu nous transférer. Ces crédits vont nous servir à financer les postes supplémentaires au sein du SMIRT ou à passer des marchés de service pour exploiter la centrale.

Dans la partie investissement, 2018 constituera l'année du pic de dépense pour la centrale avec un montant de 6,95 millions d'euros. Il est important de rappeler qu'en janvier 2016, suite à notre sollicitation et avec l'appui de la paierie régionale, Bercy avait requalifié l'ensemble de nos dépenses de fonctionnement relatives à la centrale, en dépense d'investissement. Cette décision nous a permis de financer l'outil en ayant recours à l'emprunt et non à une majoration de la fiscalité. (Les dépenses de fonctionnement du marché Conduent étaient évaluées à plus de 6 millions d'euros.) Un second et dernier emprunt de 2,5 millions d'euros sera donc nécessaire pour financer cette dépense. Le solde de recettes d'investissement proviendra de la perception des premiers acomptes de nos subventions. En effet 2018 marque les premières demandes de remboursement au titre du Fonds de compensation de la TVA, l'aboutissement du premier acompte au niveau du Feder sur un montant Feder de 4 370 000€ ainsi que de l'AFTIF pour un montant de 1 060 000€.

Nous préconisons pour le BP 2018 de conserver le taux de VTA à 0,10%, de recourir à un second emprunt bancaire de 2,5 millions d'euros pour financer le solde d'investissement de la Centrale et de consommer jusqu'en 2021 l'excédent de fonctionnement pour faire face aux charges du gestionnaire Pass Pass.



ANNEXE 1

ARTICLE PUBLIE PAR BEYOND MOBILITY LE 03 OCTOBRE 2017

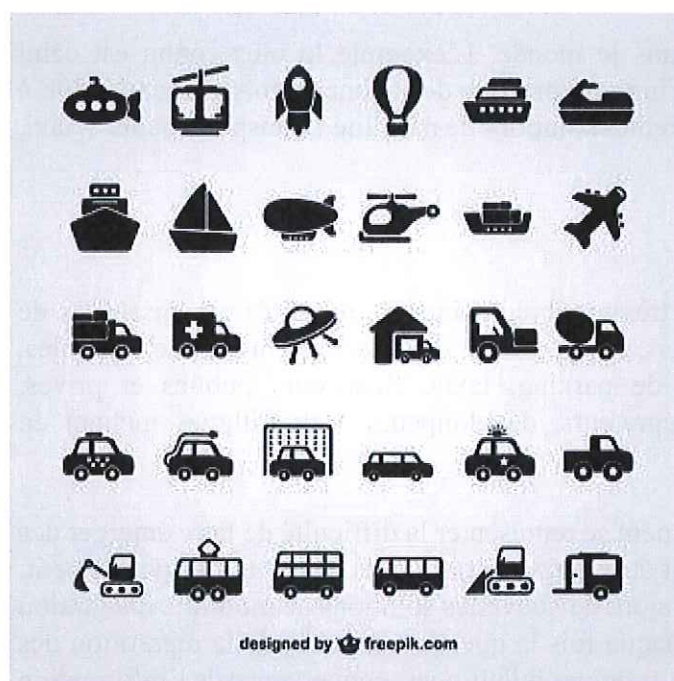
[Beyond Mobility](#)

Menu

- [À propos](#)
- [Home](#)
- [Contact](#)

[Ouvrir la recherche](#)

Comment mettre en oeuvre le concept de « MAAS » ?



En ce moment, le monde de la mobilité parle très souvent de MaaS (Mobility as a Service), amené à révolutionner les pratiques de mobilité.

Si la cible semble claire pour de très nombreux experts, proposer un mix de services rassemblant les offres de transport publiques et privées (notamment la voiture), le chemin pour y arriver reste à dessiner.

Et certains détours devront probablement être effectués pour pouvoir faire monter à bord l'ensemble des acteurs publics et privés et trouver des modèles économiques pérennes.

QU'EST-CE QUE LE MAAS (POUR LES RARES QUI N'EN AURAIENT PAS ENCORE ENTENDU PARLER) ?

La réponse n'est pas si évidente et peut dépendre des points de vue : acteurs publics, opérateurs de mobilité, constructeurs automobiles, intégrateurs, développeurs d'application d'information voyageur, etc.

Le MaaS peut être vu comme un concept (une nouvelle façon de concevoir la mobilité), comme un phénomène (rencontre entre les nouvelles pratiques de mobilité et le numérique), une technologie (association entre l'information voyageur et la billettique) ou encore un nouveau service de transport (combinant plusieurs modes de transport et plusieurs offres de mobilité).

La vision la plus répandue reste probablement celle d'un service proposant sur une seule interface une panoplie d'offres de mobilité, combinant les transports publics (transport en commun, autopartage, vélo-partage, stationnement) et les offres de transport privé (covoiturage, location de véhicules par des professionnels ou entre particuliers, taxi, VTC, etc.).

Le MaaS c'est en quelque sorte la promesse de pouvoir se déplacer librement d'un point A à un point B en prenant le mode de transport le plus adapté à son déplacement. Parler de MaaS sans parler de voiture c'est donc quand même passer à côté de la très grande majorité des déplacements.

Les projets de MaaS pullulent partout dans le monde. L'exemple le plus connu est celui d'Helsinki, précurseur, avec son service Whim qui propose des abonnements mensuels (89€ à 150€) permettant d'utiliser en illimité différentes solutions de mobilité : transports publics, taxi, location de voiture, etc.

UN MAAS OU PLUSIEURS MAAS ?

Les projets de MaaS peuvent associer de très nombreux acteurs : autorités organisatrices de transport, exploitants de réseaux de transport, opérateurs de covoiturage, loueurs de véhicules, constructeurs automobiles, gestionnaires de parking, taxis, financeurs publics et privés, développeurs d'applications mobiles, intégrateurs, développeurs d'algorithmes mettant en adéquation offre et demande.

Cette liste non exhaustive permet de facilement se représenter la difficulté de faire émerger des positions communes... Les projets peuvent être longs et complexes. Ils avancent petit à petit, en ajoutant des briques au fur et à mesure : ajout de nouvelles solutions de mobilité, intégration tarifaire progressive (qui peut reposer à chaque fois la question sensible de la répartition des charges et des recettes), interopérabilité des systèmes billettiques, convergence de l'information voyageur.

Pour éviter de se perdre en chemin, l'approche préconisée est généralement de partir des besoins des clients finaux, de segmenter différentes populations et de construire des offres de services adaptées aux besoins de chaque segment. Car, qui a vraiment besoin d'utiliser toutes les offres de transport qui se trouvent sur une région ou un pays donné ?

Certains clients pourraient être prêts à payer des MaaS « premium », à l'instar de l'offre Green Class CFF proposant pour 12 200 francs suisses un abonnement général de 1re classe, la location d'une voiture électrique BMW i3, ainsi que l'abonnement à PubliBike (vélo partage

électrique), Mobility (location de voiture) et P+Rail (parking en gares). Pour d'autres, il pourrait être pertinent de réfléchir à des MaaS « low-cost » (train en 2nde classe, autocar longue distance, transport aérien « low-cost » ou encore covoiturage).

On peut ainsi imaginer que dans le futur, plusieurs MaaS coexistent : des MaaS pour des trajets du quotidien et des MaaS pour des trajets occasionnels, des MaaS proposant des offres de mobilité adaptées à différentes catégories socio-professionnelles ou différentes populations (jeunes, actifs, senior), des MaaS pour des Personnes à Mobilité Réduite, etc.

QUELS MODELES ECONOMIQUES POUR LE MAAS ?

Partir des besoins de mobilité a aussi plus de chance de faire émerger des modèles économiques pérennes grâce à la mise en place d'écosystèmes spécifiques rassemblant des acteurs ayant des objectifs de développement communs.

Les modèles économiques du MaaS ont le point commun d'être des modèles de plateformes multifaces associant différents acteurs pouvant être par ailleurs concurrents.



La MaaS,

un modèle de plateforme

De nombreux économistes ont déjà très largement décrit les facteurs clés de succès des modèles de plateformes[1], en particulier :

- Génération d'effets de réseau (l'atteinte d'une « masse critique » génère des externalités de réseau faisant grossir la population de l'ensemble des faces),
- Diminution des « frictions » grâce à des dispositifs de régulation adaptés qui donnent confiance (surveillance des pratiques des partenaires notamment en matière de réutilisation des données et informations, protection de la vie privée et du secret industriel) et permettent finalement d'attirer des concurrents d'une même face,
- Construction d'un modèle de revenu qui s'assure de la participation de chacune des faces. Mais, les différentes faces ne paient pas forcément toutes pour bénéficier des services offerts par la plateforme. Dans certains cas, une face ne paie rien (exemple : gratuité d'un moteur de recherche pour les internautes), ou possède une tarification plus légère, voire est payée pour utiliser le service (à l'instar des détenteurs de cartes bancaires recevant des remises sur leurs achats).

Plus concrètement, une des pistes les plus souvent évoquée pour structurer le modèle économique du MaaS est la dépossession du véhicule individuel : on supprime les coûts de possession d'un véhicule (achat du véhicule, assurance, essence) et on passe dans une logique de paiement à l'usage, en ajoutant différents services de mobilité (dont le transport en commun). Il faut alors convaincre le voyageur de se séparer de son véhicule, ce qui n'est pas toujours facile ...

Mais après tout, on n'achète plus de CD et on s'abonne à des services de musique en streaming (en dépensant plus qu'avant !). Pourquoi ce type de modèle ne pourrait pas être utilisé pour la mobilité ?

(Source)

Analyses PMP

» De précieux intermédiaires – Comment Blablacar, Facebook, Paypal ou Uber créent de la valeur » – D. Evans (entrepreneur) et R. Schmalensee (MIT) – Ed. Odile Jacob.

Lionel Chapelet



Partager :

Annexe 2

Rappel sur les missions du gestionnaire Pass Pass

A l'origine de la décision de lancement du projet Centrale en 2011 et 2013 et de l'affectation des dépenses afférentes, seules ont été maintenues les délibérations relatives aux coûts d'investissement pour la réalisation et la livraison de l'outil, puisque les coûts d'exploitation allaient également dépendre du système opérationnel développé par l'industriel retenu.

Néanmoins, les postes essentiels de mise en œuvre de l'outil étaient connus et ont été présentés lors du Comité Syndical du 14 juin 2013, en parallèle de l'estimation du coût d'investissement du projet.

Ainsi, pour remplir ses objectifs d'optimisation des services à l'échelle du territoire, la Centrale SMIRT doit assurer un certain nombre de fonctionnalités détaillées ci-dessous.

Par ailleurs, bien qu'automatisées au maximum, la maintenance et l'hébergement du site nécessitent également des interventions humaines.

Enfin, la poursuite de l'interopérabilité du support billettique passpass et la pérennité de la communauté passpass, sont indissociables de l'exploitation de la plateforme régionale de test basée à Armentières et exécutée jusqu'en septembre 2018 par le prestataire, Cityway.

L'ensemble de ces fonctionnalités et de ces missions nécessaires à l'exploitation de la Centrale et à la continuité de la communauté passpass sont regroupés et dénommés sous le vocable de « gestionnaire passpass ».

En avril 2016, l'AMO du SMIRT a ainsi réalisé une 1ère estimation d'un besoin de 11.5 personnes « Equivalent Temps plein » pour assurer les missions du gestionnaire passpass.

Au vu des avancées sur le projet de la centrale dont la mise en exploitation est graduelle depuis la livraison de la phase 1 au 13 mars 2017, le Smirt a évalué les besoins réels à court et moyen terme en fonction des décalages et de la livraison prévue de l'outil.

En considérant les besoins liés à la mise en service des fonctionnalités de la Centrale Pass Pass, tenues à ce jour par l'industriel Conduent et transférables au SMIRT dès 2018, en considérant la fin du marché Cityway, gestionnaire de la plateforme de test, dès septembre 2018, et en comparant les coûts, il semble évident que l'internalisation reste la solution la plus économique, sous réserve cependant de disposer d'espaces de travail dédié et d'en assumer le coût logistique.

Certaines fonctionnalités restent néanmoins externalisées telles que l'hébergement du site. Un doute persiste à ce jour sur l'opérateur de recette, cette mission étant étroitement liée au volume des flux non seulement en termes de vente billettique mais également en termes de visiteur du site. La publication d'un marché pour un volume insuffisant pourrait ainsi conduire à une consultation infructueuse voire à un coût maximisé par le faible coût de rendement pour un éventuel prestataire.

A ce jour, et sur la base d'une étude commandée à Espelia sur le futur modèle économique d'exploitation de la Centrale et de mise en œuvre du gestionnaire passpass, le SMIRT se base sur un besoin à court terme de 6 équivalent temps plein, (hors opérateur de recette) et de 11 équivalent temps plein à la livraison de l'outil en 2021. Outre un enrichissement interne et une montée en compétence du Smirt, ces recrutements sont pour notre syndicat un levier d'action directe sur l'outil et non de futurs gestionnaires de prestataires ayant prise sur la Centrale. Hormis bien sur les missions non internalisées comme l'hébergement du site.

Les premières missions à prendre en charge dès septembre voire juin 2018 sont listées ci-dessous, et devront faire l'objet d'une délibération avec inscription au Budget Primitif en mars 2018, au vu des délais et des cadres réglementaires de recrutement.

Rôles et missions du Gestionnaire Pass Pass

Administrateur du dispositif Centrale Pass Pass

- Paramétrer l'outil Centrale Pass Pass : Utilisateurs, profils habilitation...Produits...
- Recueillir, intégrer, mettre en cohérence et mettre à jour les données du référentiel Pass Pass
- Maintenir et superviser le système, les équipements Pass Pass
- Reporter les activités de fonctionnement et d'utilisation de l'outil Centrale Pass Pass

Hébergeur du dispositif Centrale Pass Pass

- Hébergement des matériels centraux (serveurs...)
- Infogérance des matériels centraux

Opérateur commercial des services Pass Pass

Portail Web Pass Pass

- Mettre à jour le contenu éditorial des applications IHM Pass Pass
- Vérifier, le cas échéant corriger les données/informations affichées sur les applications IHM

Distribution

- Fabriquer, fournir, distribuer des supports Pass Pass (cartes, BSC...) pour le compte des partenaires
- Distribuer, vendre des produits Pass Pass (tarifaire...) pour le compte des partenaires

Service Après-Vente

- Gérer la correspondance avec des Clients Pass Pass (BAL Centrale Pass Pass)
- Gérer les réclamations
- Assurer le SAV cartes (reconstitution, échange, renouvellement...)
- Gérer et animer une Centrale d'Appel Téléphonique (infos clients, ...)

Animation commerciale Clientèle

- Animer le commercial (base clients, démarches marketing ...) pour le compte de la communauté Pass Pass, en coordination avec les Partenaires

Animation commerciale des nouvelles offres Pass Pass

- Animer et gérer complètement l'offre Pass Pass Covoiturage (yc démarche terrain...)
- Animer et gérer complètement l'offre Pass Pass Électrique (véhicules électriques...)

Opérateur de recettes

- Encaisser les recettes liées à l'exploitation commune (exemple : site internet Pass Pass, espaces de vente mutualisés...)
- Gérer la répartition des recettes

Gestionnaire de la Plateforme de tests Pass Pass

- Gestionnaire de la plateforme de tests régionale (PFR)
- Gestionnaire de la plateforme locale des tests de la Centrale Pass Pass (PFL Centrale)

Gestionnaire du partenariat Pass Pass

- Suivre et contrôler l'exploitation commune (statistiques et tableaux de bord Pass Pass)
- Observer, analyser, diagnostiquer le service commun Pass Pass
- Animer le partenariat (pilotage, coordination...)

Les postes à pourvoir en 2018 et 2019

- **Gestionnaire de la plateforme de test régionale** : 2 gestionnaires, postes à pourvoir dès septembre au vu de la fin annoncée du marché. Economie conséquente, coût du marché divisé par deux.
- **Paramétrage de la Centrale** : 2 personnes pour paramétrer la Centrale dont un 1^{er} poste chargé de mission « administrateur système » à pourvoir dès juin, en appui sur d'autres aspects réseautiques internes.
- **Administration du portail passpass.fr** 1 poste pour animer le portail web, les IHM et les infos et qui pourra également gérer une partie du site covoiturage lorsque le marché en cours prendra fin (2019)
- **Appui au pilotage administratif et financier** : 1 poste, déjà nécessaire depuis 2 ans et désormais indispensable au vu de l'accroissement du volume de travail et de l'extension du périmètre du SMIRT.

ANNEXE 3 SMIRT_ROB 2018
PROSPECTIVE BUDGETAIRE 2018-2022

VTA 0,10% HORS TIV STATUS 2018		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Resultats cumulés
DEPENSES DE FONCTIONNEMENT										
Dépenses										
011... Fonctionnement Smirt	882 886,36	263 505,95	214 276,00	219 632,90	225 123,72	230 751,82	236 520,61	237 518,82	238 518,82	2 178 596,33
012_RH	418 801,94	437 465,00	527 942,49	558 669,58	582 749,73	600 000,00	625 000,00	650 000,00	675 000,00	3 510 611,53
Covoiturage	-	-	74 620,00	150 000,00	100 000,00	100 000,00	100 000,00	100 000,00	100 000,00	674 620,00
Autopartage	28 076,95	50 000,00	42 003,00	7 000,00	-	-	-	-	-	63 004,00
65 Subvention Adav + CCI	-	-	28 500,00	3 500,00	3 500,00	3 500,00	3 500,00	3 500,00	3 500,00	17 076,95
66 Intérêt de l'emprunt	70,00	90,19	42 747,13	68 805,34	63 890,66	58 976,00	27 030,67	23 419,13	20 000,00	234 419,13
67 (rêt vta+ pénalités marché)+CD62	-	-	18 118,40	9 000,00	9 000,00	9 000,00	9 000,00	9 000,00	9 000,00	45 500,40
Fonct PFR	198 090,00	198 090,00	234 546,00	60 000,00	60 000,00	60 000,00	60 000,00	60 000,00	60 000,00	810 726,00
AMO Ingénierie Centrale	594 108,06	594 108,06	400 000,00	350 000,00	300 000,00	300 000,00	300 000,00	300 000,00	300 000,00	2 531 733,64
Communication Centrale	28 428,00	-	300 000,00	100 000,00	100 000,00	100 000,00	100 000,00	100 000,00	100 000,00	928 428,00
Gestionnaire Pass-Pass RH et Marchés Publics	-	-	87 895,00	450 000,00	650 000,00	750 000,00	750 000,00	750 000,00	750 000,00	1 937 895,00
hebergement site PassPass.fr	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sous Total Centrale	1 329 835,25	1 543 259,20	2 146 028,02	2 159 079,29	2 416 183,96	2 580 764,13	2 968 801,01	2 968 801,01	2 968 801,01	6 858 782,84
Dépenses réelles de fonct.	-	-	1 560 461,12	2 146 028,02	2 159 079,29	2 416 183,96	2 580 764,13	2 968 801,01	2 968 801,01	13 735 610,98
(023) Viement à section Invest Rbmnt capital 1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(023) Viement à section Invest Rbmnt capital 2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Amortissements 6811 (042)	5 188,06	4 986,81	12 430,35	157 964,86	270 000,00	270 000,00	270 000,00	270 000,00	270 000,00	1 034 666,68
002 déficit reporté	5 188,06	4 986,81	12 430,35	157 964,86	270 000,00	270 000,00	270 000,00	270 000,00	270 000,00	2 511 366,31
Total Dépenses Ordre Fonct	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Viement Section Investissement	0	0	0	416 631,53	1 131 543,91	1 308 160,24	1 477 092,08	1 574 364,40	1 574 364,40	4 356 032,99
DEPENSES DE FONCTIONNEMENT	1 335 023,31	1 548 246,01	1 572 891,47	2 562 659,55	3 290 623,21	3 290 623,21	3 724 344,20	4 057 856,21	4 543 165,41	18 091 649,56
RECETTES DE FONCTIONNEMENT										
73 VTA 0,10%	550 336,36	1 723 101,99	1 627 781,42	1 532 000,00	1 715 000,00	1 715 000,00	1 715 000,00	1 715 000,00	1 715 000,00	10 568 219,77
74 Contributions statutaires	1 836 461,66	750 801,46	684 091,14	747 393,32	765 864,13	765 864,13	765 864,13	765 864,13	765 864,13	6 316 339,97
758	5 667,44	2 830,48	5 608,24	7 000,00	15 000,00	15 000,00	15 000,00	15 000,00	15 000,00	66 106,16
77 mandats annulés ou produits exception	554,69	4 000,00	51 402,99	14 460,00	-	-	-	-	-	70 417,68
Recettes réelles Fonct	2 393 435,82	2 480 733,93	2 368 883,79	2 290 853,32	2 495 864,13	2 495 864,13	2 495 864,13	2 495 864,13	2 495 864,13	17 021 499,25
Amortissement subventions reçues	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
002 excédent reporté	1 149 652,16	2 208 064,67	3 140 552,59	3 936 544,91	3 022 543,77	3 022 543,77	3 022 543,77	3 022 543,77	3 022 543,77	771 305,50
Recettes Ordre Fonct	1 149 652,16	2 208 064,67	3 140 552,59	3 936 544,91	3 022 543,77	3 022 543,77	3 022 543,77	3 022 543,77	3 022 543,77	19 183 114,78
RECETTES FONCTIONNEMENT	3 543 087,98	4 688 798,60	5 509 436,38	6 227 398,23	5 518 407,90	5 518 407,90	5 518 407,90	5 518 407,90	5 518 407,90	19 954 420,28
RESULTAT DE FONCTIONNEMENT	2 208 064,67	3 140 552,6	3 936 544,91	3 664 738,68	3 022 543,77	3 022 543,77	2 061 018,01	850 812,95	834 479,56	18 884 275,57
DEPENSES D'INVESTISSEMENT										
21. Fibres PFR-Installation Smirt-1-caution	2 182,41	54 617,97	893,61	25 000,00	1 475 608,33	1 091 105,45	1 165 363,76	1 091 105,45	545 552,73	82 693,99
Fonct Centrale	-	-	543 662,98	1 549 272,96	1 173 636,54	367 979,39	1 368 613,82	367 979,39	545 552,73	5 825 013,48
23* Centrale Invest	-	994 381,11	492 350,58	5 124 412,74	2 649 244,87	1 459 084,84	2 533 977,58	1 459 084,84	545 552,73	9 521 374,18
Centrale Invest + fonct	-	994 381,11	1 036 013,56	6 673 685,70	258 666,67	258 666,67	258 666,67	258 666,67	258 666,67	15 346 387,66
16 rembt capital prêt 1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 034 666,68
Rembt capital prêt 2	0,00	-	-	-	270 000,00	270 000,00	270 000,00	270 000,00	270 000,00	810 000,00
DEFICIT INVEST REPORTE	2 182,41	1 048 999,08	1 036 907,17	6 957 352,37	3 177 911,54	1 987 911,51	3 062 644,25	1 074 219,40	1 074 219,40	17 273 748,33
Dépenses Réelles Invest	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Amortissement subventions reçues	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses Ordre Invest 001	11 709,89	-	-	-	152 564,17	351 787,02	266 954,32	351 787,02	362 008,67	1 021 863,44
DEPENSES INVESTISSEMENT	13 892,30	1 048 999,08	1 036 907,17	6 957 352,37	3 330 475,71	2 339 538,53	3 329 598,57	1 436 228,06	1 436 228,06	18 056 763,72
RECETTES D'INVESTISSEMENT										
Emprunt 3880000 +2500824	-	994 381,11	2 885 618,89	2 177 475,78	323 348,23	323 348,23	299 344,00	-	-	6 380 824,01
Subvention AAP	-	-	-	222 083,19	538 572,81	538 572,81	1 094 484,45	434 476,16	415 572,32	1 060 000,00
FCVA n+2	-	-	-	1 699 906,22	1 699 906,22	1 699 906,22	1 699 906,22	1 699 906,22	1 699 906,22	1 869 307,68
FEDER n+1 (ou n-6 mois)	-	-	-	2 066 379,33	1 177 279,41	1 177 279,41	973 324,75	153 324,75	-	4 370 130,00
Recettes réelles Invest	-	994 381,11	2 885 618,89	4 636 379,14	2 209 106,67	2 209 106,67	2 366 974,97	587 800,90	415 572,32	13 680 261,69
Recettes Ordre Invest	116 897,95	107 992,46	65 804,84	2 331 149,09	1 141 718,78	1 141 718,78	1 328 509,98	1 842 978,47	1 665 605,24	6 935 050,57
1068	111 709,89	103 005,65	53 374,49	1 914 116,56	10 174,87	20 349,74	365 886,39	91 240,84	2 579 017,59	2 579 017,59
28 (040)	5 188,06	4 986,81	12 430,35	157 964,86	602 877,24	779 493,57	779 493,57	948 425,41	1 045 697,73	2 511 366,31
021 Viement section Fonct Rbmnt capital 1	-	0,00	-	258 666,67	258 666,67	258 666,67	258 666,67	258 666,67	258 666,67	1 034 666,68
021 Viement section Fonct Rbmnt capital prêt 2	-	0,00	-	-	270 000,00	270 000,00	270 000,00	270 000,00	270 000,00	810 000,00
RECETTES INVESTISSEMENT	116 897,95	1 102 373,57	2 951 423,73	6 967 527,24	3 350 825,45	3 350 825,45	3 695 484,95	2 430 779,37	2 081 177,57	20 615 312,26
Besoin de financement	-	-	-	10 174,87	-	-	365 886,39	91 240,84	-	-
RESULTAT D'INVESTISSEMENT	103 005,65	53 374,49	1 914 516,56	10 174,87	20 349,74	20 349,74	365 886,39	91 240,84	644 949,51	2 558 548,54

Le SMIRT en chiffres en 2017

4 comités syndicaux

250 testeurs du site passpass.fr

36 délibérations

389 mandats

80 titres de recette

1 conférence de presse

12 membres

1 627 781,42 euros de recette de VTA

10 GTAO

1 547 477,12 euros de dépenses de fonctionnement

70 prestataires

7 salariés

1 réunion de la CAO

3900 établissements s'acquittant du VTA

4 comités de direction avec Conduent

18 431 requêtes sur passpass.fr

