

Télécom ParisTalks du 19 février 2019

Le Maas : Effet de mode ou service indispensable ?

Vers la fin de la voiture particulière ?

Dans le cadre de son cycle annuel de conférences sur la transition numérique et ses impacts sur notre société, TELECOM EVOLUTION -le service de formation continue de Telecom Paris Tech- et TELECOM PARIS TECH ALUMNI ont organisé une table ronde le 19 février sur l'émergence de ce nouveau concept MOBILITY AS A SERVICE, le MaaS, testé en Suède, Finlande, Angleterre et prochainement en France.

Gros succès d'affluence pour cette table ronde qui a rassemblé plus de 150 personnes autour :

- de deux experts en Transport et de la Mobilité : Jean Coldefy, directeur du programme Mobilité 3.0, et Denys Allapetite, consultant smart City et mobility.
- d'un opérateur de Mobilité : David Laine directeur MaaS à TRANSDEV.
- de deux Autorités Organisatrices de Mobilités : Christophe Wolf, directeur mobilité et transport à Mulhouse-Alsace-agglomération, et Benoit Boute, directeur billettique et marketing à Ile de France Mobilité.
- d'une PME spécialiste du covoiturage domicile-travail : Julien Honnart président et fondateur de Klaxit.

Avant de rentrer dans le sujet du Maas et ses développements possibles « à la française », Jean Coldefy a rappelé les objectifs de la politique de mobilité : assurer l'accessibilité des territoires (emploi, équipement, commerces ..) avec trois contraintes : limiter l'espace public occupé par la voiture en zones denses, faire face à la rareté des fonds publics, viser la qualité de l'air. La mobilité du 21^{ème} siècle doit combiner les enjeux publics et individuels des acteurs en présence :

- usagers avec les contraintes de temps de parcours, coût, confort ;
- fournisseurs de services avec des modèles économiques viables ;
- acteurs publics avec l'accessibilité des territoires, et des financements soutenable.

Des constats s'imposent en France :

- les emplois se concentrent dans les agglomérations, les distances domicile travail s'allongent depuis 40 ans, les services de mobilités se concentrent dans les centres

urbains, l'offre de transport en commun est sous capacitaire pour éviter à la population des périphéries de laisser leur voiture ; en conséquence $\frac{3}{4}$ des français utilisent leur voiture pour se rendre au travail et seulement 11% pour se rendre au travail. Ce phénomène récent s'accroît avec la déconnexion entre domicile et lieu de travail.

- l'inéquation de l'offre alternative de transport de masse s'accroît face à une demande croissante, et contribue à la montée de l'usage de la voiture. La pénurie des fonds publics empêche le développement de transport de masse dans les agglomérations.

Face à ces constats, le MaaS peut-il être la solution ?

David Laine décrit les exemples de MaaS qui sont actuellement testés en Norvège à Oslo, en Finlande, en Suède à Göteborg, au Danemark à Aarhus, en Autriche avec le Smile Project. De façon générale le MaaS est un concept de mobilité urbaine multimodale qui prépose, via une application unique et un abonnement avec un pass unique, un service de mobilité complet d'un point A à un point B incluant plusieurs type d'offres de transport : métro, bus, tramway, RER, TER, navette autonome, velib, autolib, uber, blablacar ,taxi, voiture de location ... L'utilisateur recherche sur la plateforme les itinéraires multimodaux et les réserve en une seule fois; il propose les chemins les plus rapides, les moins chers, les plus confortables, ces chemins étant des combinaisons de modes de transport multiples qu'ils soient publics, privés ou partagés. Transdev met en place ces offres dans un certain nombre de pays dont la France. En général les opérateurs de MaaS achètent des services de mobilités à des transporteurs et les revendent sous forme de packages.

La nouveauté par rapport aux nombreux systèmes d'abonnement déjà existants tels la carte navigo en Ile de France c'est la diversité des modes de transport disponibles et des informations disponibles grâce aux progrès technologiques sur les calculs d'itinéraires. Pour le client grande simplification d'utilisation grâce à la réservation, au paiement unique et les extensions possibles des zones de mobilités. Quant aux Autorité Organisatrices de Mobilité, le retour sur investissement sera meilleur puisque les algorithmes des plateformes de MaaS optimiseront l'utilisation des infrastructures et moyens de transport. Cela sous-entend le partage et la mise à dispositions des données de tous les transporteurs et opérateurs dans le cadre de l'open data et de pass unique s'appuyant sur une billettique performante.

Mais peut-on envisager un MaaS à la française ?

Le territoire français Mulhouse Alsace agglomération a relevé avec succès ce défi en créant le « Compte Mobilité » qui est dans la double mouvance du MaaS et de la Smart City en s'appuyant sur les partenaires techniques Transdev et Cityway. L'enjeu initial était de développer les modes de déplacement alternatif à la voiture pour réduire les consommations énergétiques, les émissions de gaz à effet de serre et la pollution. Le constat de base était que chaque mode de déplacement utilise aujourd'hui ses propres règles, ses propres tarifs et ses propres clés d'accès ce qui souvent est dissuasif pour les usagers occasionnels. Le « Compte mobilité » permet aux utilisateurs, grâce à un compte unique, de voyager librement avec tous les services de mobilité : transports en commun, stationnement sur voirie et en ouvrage, vélo en libre-service, location de vélos, voiture en libre-service. Dans un second temps, une intégration des services

TER, vélos électriques, bornes de recharge électrique, cars, taxis sera étudiée Le mode d'emploi est très simple : le client crée son Compte mobilité, choisit selon le jour, ses besoins, ses envies le mode de déplacement le plus adapté, il consulte son suivi conso en temps réel qui l'alerte lorsque il s'approche du budget déplacement qu'il s'est fixé puis il paie à la fin du mois tous ses déplacements avec la garantie des meilleurs tarifs. Ce MaaS à la française après avoir été testé en 2018 auprès de 900 personnes a été lancé officiellement en septembre 2018, et depuis rencontre un succès qui va croissant avec 2400 téléchargements de l'application et 800 utilisateurs qui se répartissent actuellement entre les différents modes proposés selon :

- 720 transports en commun
- 300 vélos en libre-service
- 440 parkings
- 200 voitures en libre-service

Les usagers plébiscitent par ordre de priorité l'accessibilité à une multitude de services disponibles sur une seule plateforme, la simplicité d'utilisation, les aspects économiques, flexibilité et l'écologie

Pour la région Ile de France Mobilités un MaaS à la Française est-il envisageable ?

Benoît Boute Responsable Marketing et Billétique a rappelé le dynamisme de cette région qui a fait rentrer le train dans la ville en 1971 avec l'ouverture de la première ligne RER, a créé la Carte Orange en 1975, en 2007 a introduit le VELIB donnant ainsi le coup d'envoi des nouvelles mobilités, en 2015 a transformé le pass NAVIGO en un outil favorisant la périmobilité avec un seul tarif pour toutes les zones géographique de la région.

Quant à la voiture dans Paris rappelons qu'en 1967 la décision a été prise d'adapter notre Capitale à la voiture avec la création de la voie Georges Pompidou et qu'en 2016 Anne Hidalgo décida de chasser la voiture en redonnant cette voie Georges Pompidou aux Piétons ...la tendance est donc à moins de voiture dans Paris avec le développement en 2016 par Valérie Pécresse d'un programme de mobilité intelligente que nous pouvons résumer en quelques points :

- parking : 10000 voitures, parking sécurisé vélos,
- rénovation des stations, accroître le confort des arrêts de bus et tramway ; WIFI et services en station
- redéfinition des plans de déplacement de bus
- développement de services de vélos électriques
- mobilité urbaine : trottinettes électriques, carpooling, free-floating, tests véhicules autonomes

Les travaux de ILE de France Mobilités portent actuellement sur Mobility as a Platform, sans doute l'avant-garde de Mobility as a service !!

Les différentes étapes prévues :

- jusqu'en 2018, mise en place de la plateforme Open Data conformément aux lois Macron/Lemaire, développement de l'application multimodale via navigo pour transports publics, vélos et carpooling.

- en 2019 développement de la plateforme régionale multimodale avec information temps réel, planning, booking, ticketing

- à partir de 2020 développement du concept Mobility as a Service sur la plateforme régionale intégrée avec connexion à Navigo, paiement mobile (SMS, NFC), et nouvelle plateforme ticketing avec paiement à l'usage (pay as you go), post payment.

Benoit Boute nous a envoyé des signaux positifs sur la mise en place progressive du MaaS en région parisienne pour améliorer les transports porte à porte, simplifier l'accès au transport et les nouveaux services de mobilité, réduire les coûts et diminuer de 20% les émissions de gaz carbonique.

Comme à chacune des tables rondes nous invitons une start up à présenter ses projets, c'est la société KLAXIT présidée par Julien Honnart qui a été choisie comme leader français du covoiturage domicile-travail. Déjà il assure plus de 350 000 trajets quotidiens par covoiturage dans le cadre d'accord avec des entreprises. Plus de 180 entreprises dont un tiers d'entreprises du CAC 40 ont confié à Klaxit le transport de leur personnel. Donc Il s'agit d'une sorte de transport public de porte à porte personnalisé qui est proposé avec un modèle économique gagnant-gagnant pour l'employé transporté, l'entreprise et l'autorité organisatrice de la mobilité. Un service original qui pourrait trouver sa place dans le MaaS à la française, à suivre !!!

Denys Alapetite avait la lourde tâche de présenter les relations, quelquefois orageuses entre les Start up, les opérateurs de mobilités, les AOM dans le cadre de la mise en place du MaaS. Les technologies socles sont souvent issues des Gafa ou des start up : smartphone et plateforme, paiement mobile, big data et IA et sont à la base des nouveaux services de mobilité : taxis et VTC, les AOM calculateur d'itinéraire et multimodal, vélos partagés, voitures partagées, covoiturage et trajets partagés, voiture et navette autonome.

Mais une contradiction apparaît entre les AOM dans l'impossibilité de faire des transports sur mesures avec une mise en place assez lente, une paupérisation des marchés et l'absence d'argent public. Au contraire les Start up de software assemblées par un opérateur de service Maas s'adapteront aux espaces plus fins, au rabattement dans les zones peu denses et à des associations Transport en commun/VTC.

On peut regretter que les grands groupes de transport aient bridé leurs Start up internes de software, car souvent dans leur stratégie mondiale ils ont fait alliance avec des Start up américaines ou américano-israéliennes plus ambitieuses. Espérons qu'elles s'ouvriront aux Start up externes françaises ...

EN GUISE DE CONCLUSION

En résumant le débat très riche avec la nombreuse assistance, on voit apparaître cinq axes forts :

- la priorité (voir crise des gilets jaunes), ce sont les déplacements du quotidien dans les liens périphéries-centres économiques (les agglos)
- la mobilité est un système, il faut agir simultanément sur les 4 leviers : infrastructures, services capacitaires, mobilités numériques, financement : tarification
- le Maas est l'outil permettant de connecter les modes entre eux et doit servir les voyageurs, les opérateurs de services et l'AOM
- l'AOML sera l'architecte des projets Maas locaux
- Les modèles économiques sont la clef d'une mobilité intelligente. Le MaaS ne doit pas être un nouveau centre de coût public mais doit permettre de revenir progressivement à une tarification à l'usage.