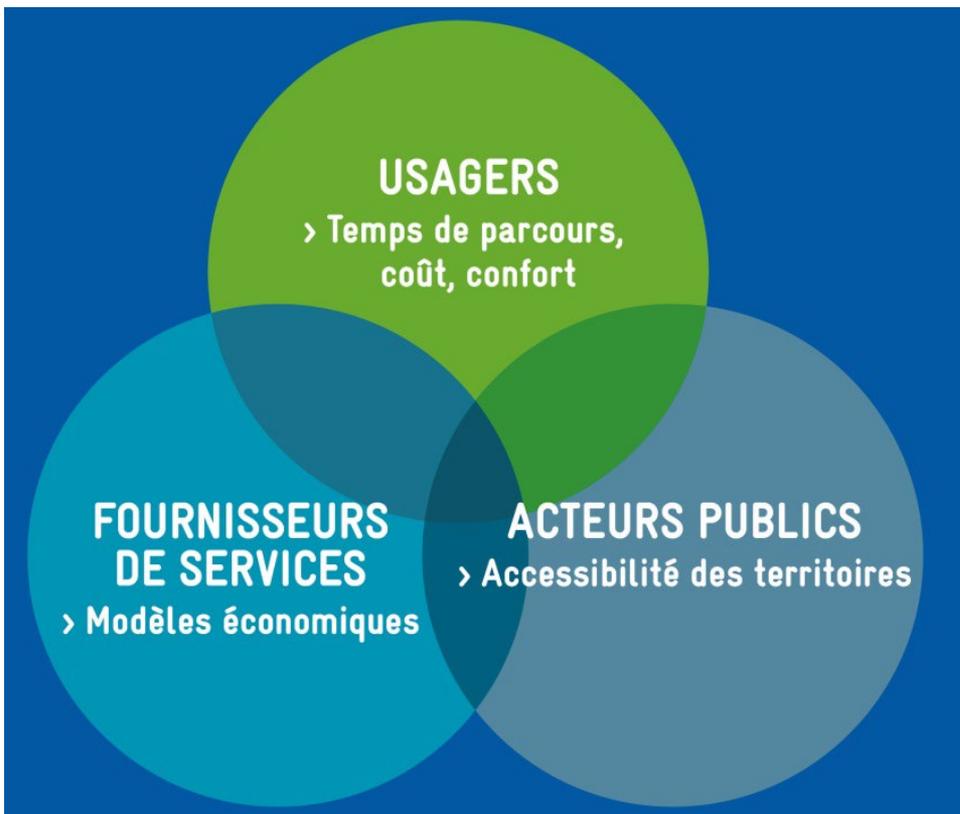


19 Février 2019

## Enjeux et solutions de mobilité : les apports du MaaS



## 1. Les objectifs des acteurs en présence



**Objectifs de la politique de mobilité :**  
**Assurer l'accessibilité des territoires** (emplois, équipements, commerces, ...etc) avec 3 contraintes

- Limiter l'espace public occupé par la voiture en zones denses
- Rareté des fonds publics
- Qualité de l'air

**→ La Mobilité du 21<sup>ème</sup> sera intelligente si**  
**- elle combine enjeux publics et individuels**  
**- avec des financements soutenables**

## 2. En périphérie, l'offre alternative à la voiture solo est extraordinairement faible

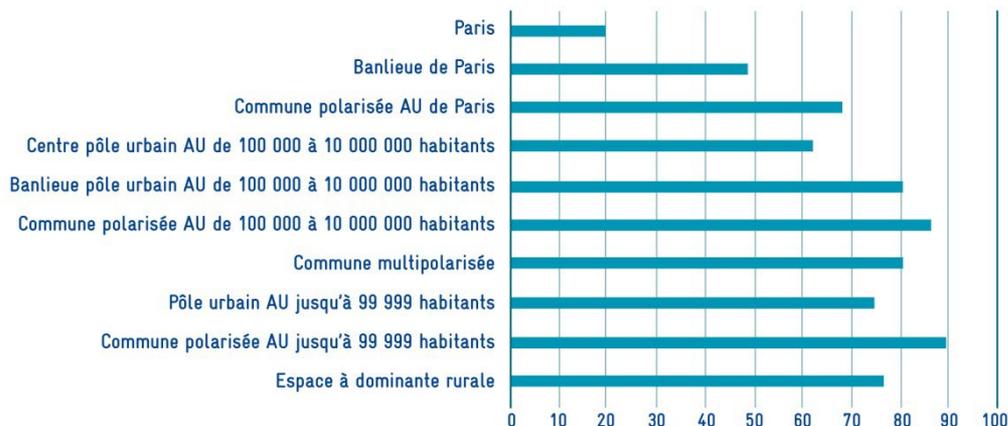
Les emplois se concentrent dans les agglomérations, les distances D/T s'allongent depuis 40 ans.

Les services de mobilités sont concentrés sur les centres urbains

L'offre de TC est sous capacitaire pour permettre aux populations des périphéries de laisser leur voiture

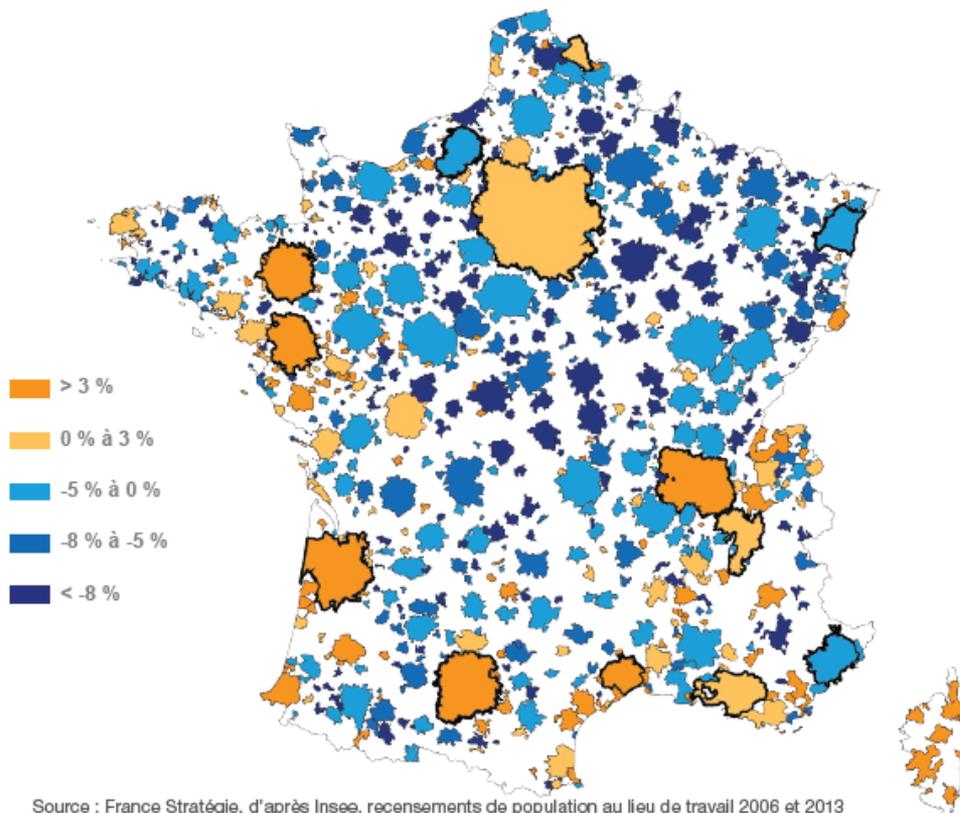
➔ En France les  $\frac{3}{4}$  des personnes utilisent leur voiture pour se rendre au travail, 11% les transports en communs.

Part des déplacements en voiture (conducteur ou passager) selon le type d'habitat (en %) en 2008



## Allongement des distances et créations/destructions d'emplois

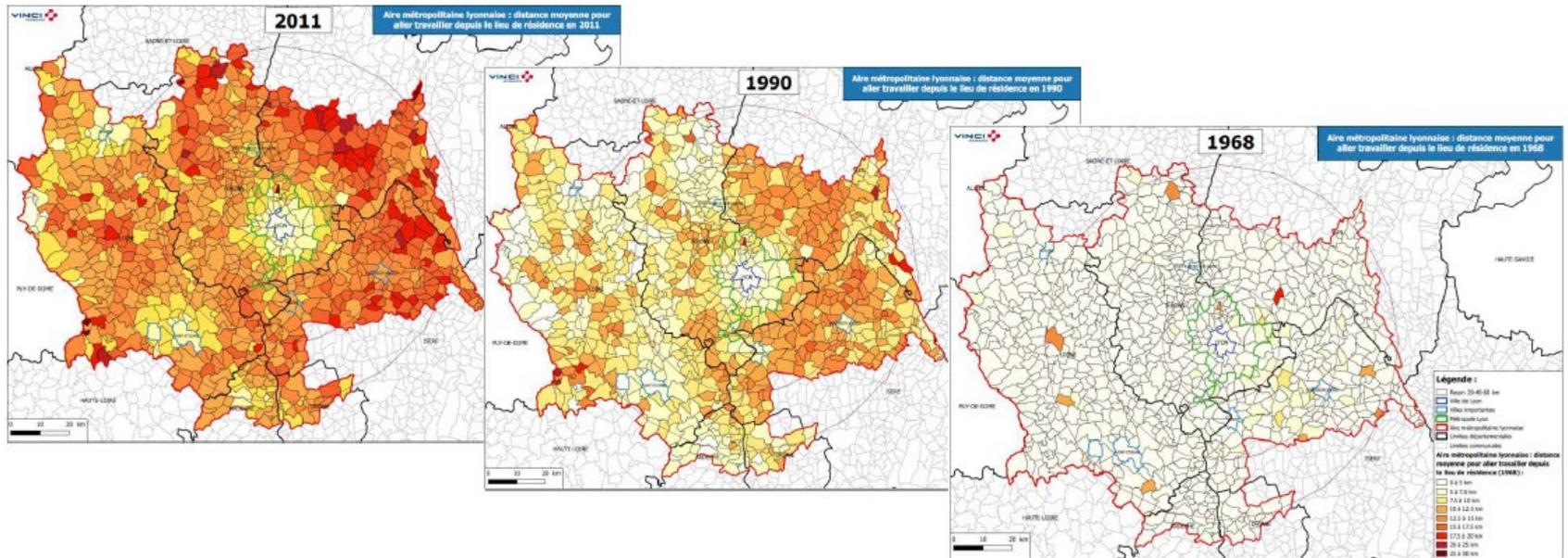
Carte 2 – Évolution de l'emploi des 25-54 ans entre 2006 et 2013, par aire urbaine



Source : France Stratégie, d'après Insee, recensements de population au lieu de travail 2006 et 2013

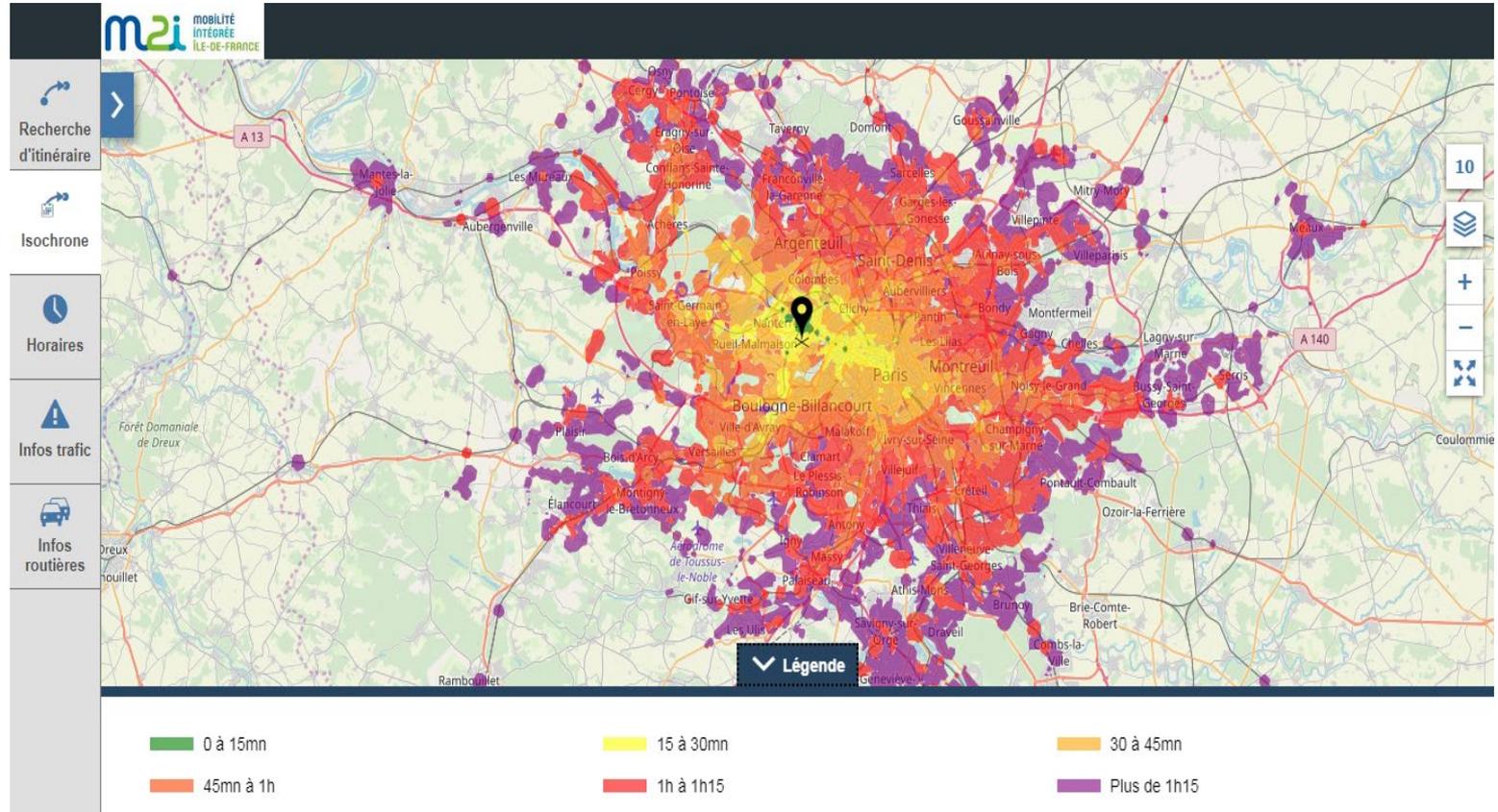
## Allongement des distances

La déconnexion entre domicile et lieu de travail : un phénomène récent, puissant et silencieux *(le cas de l'aire métropolitaine de Lyon - exploitation des données INSEE)*



La couleur donne la distance moyenne que doivent parcourir les actifs d'une commune pour se rendre sur leur lieu de travail (0 à 50 km).

## Inadéquation de l'offre alternative de masse à la demande

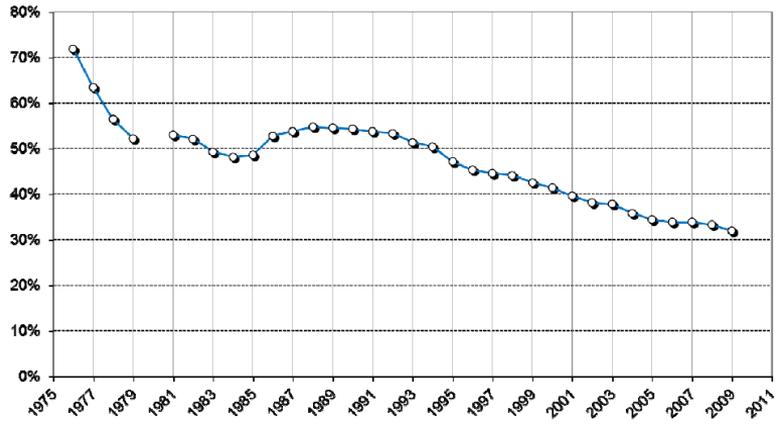


## 3. Un financement public de la mobilité à bout de souffle, des incitatifs à contre emploi

Nous sommes dans une pénurie durable des fonds publics. L'utilisateur ne paie aujourd'hui en moyenne que **25%** des coûts d'exploitation des TC, ce chiffre était de **70%** en 1975.

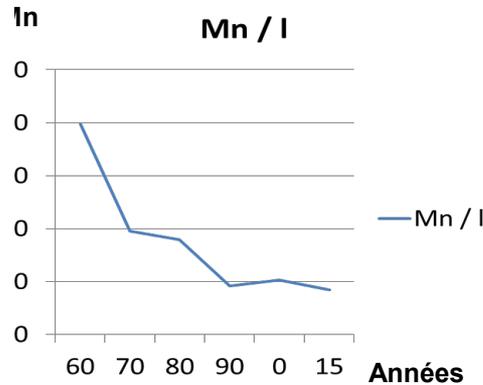
Le coût d'usage de la voiture va être divisé par deux avec l'hybride rechargeable en urbain, et donc proche de celui des TC → augmentation de l'usage de la voiture sauf intervention publique

Figure 4 : Evolution du R/D sur longue période

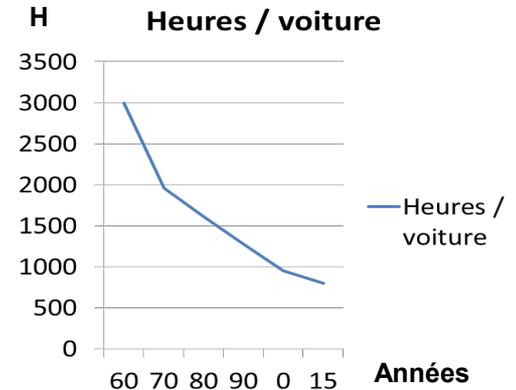


Données : Enquête annuelle sur les réseaux de TPU – DGTIM, CERTU, GART, UTP – calcul sur les réseaux de plus de 100 000 habitants en 2009

Minutes de travail au Smic pour acheter un litre de carburant



Heures de travail au Smic pour acheter une voiture de base

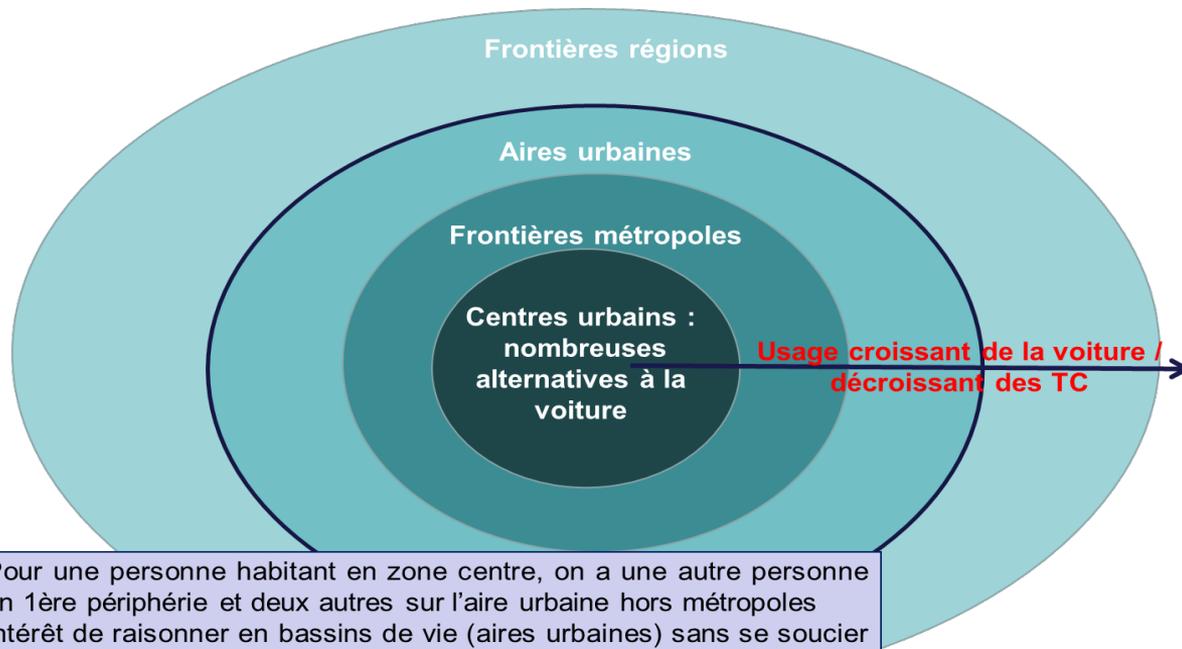


**La bataille perdue des TC sur le coût d'usage de la mobilité**

## 4. Une gouvernance inefficace et déconnectée des bassins de vie

Eclatement institutionnel : des agglomérations à la gouvernance difficile du fait de très nombreuses communes qui les composent.

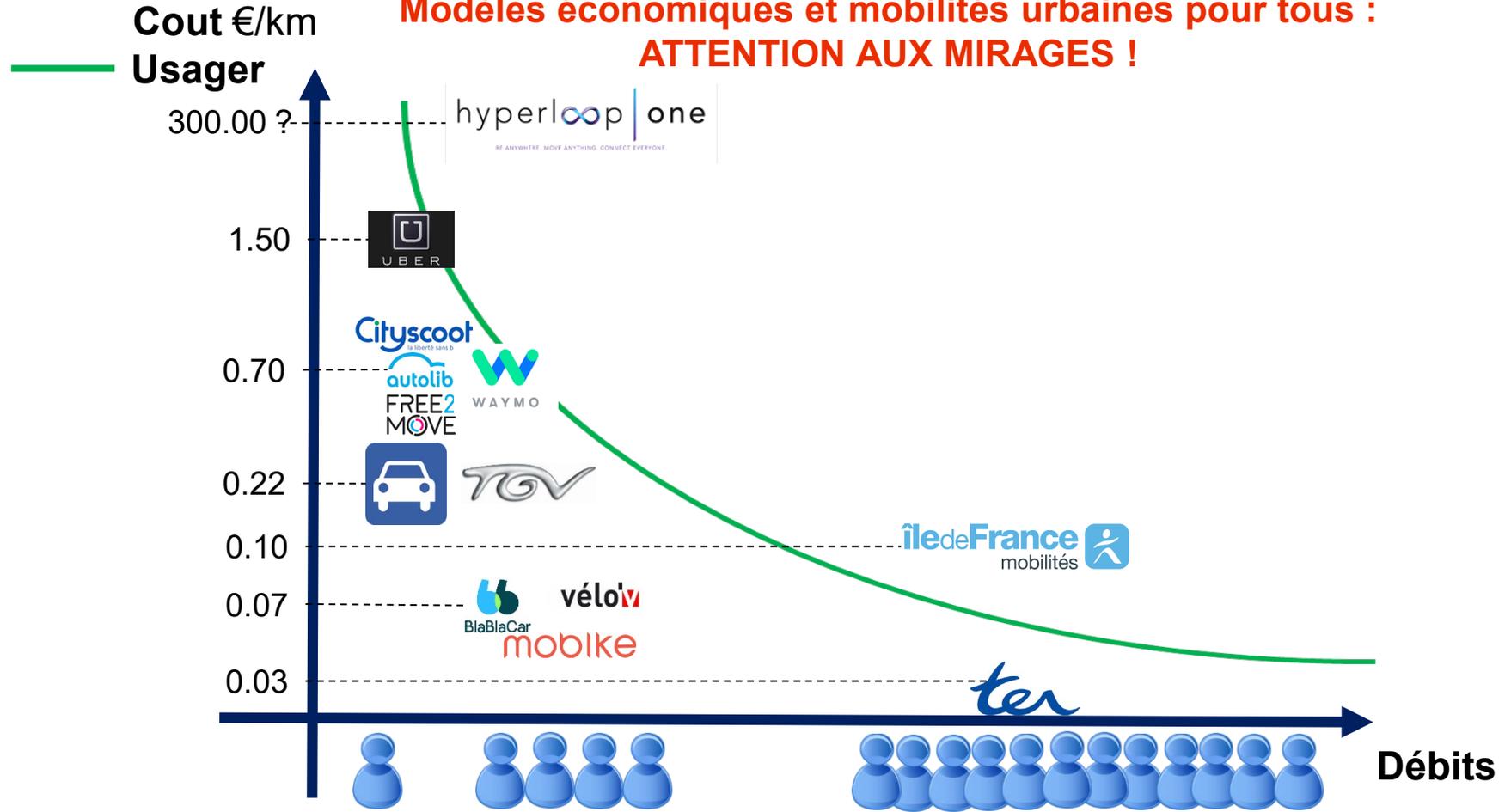
Des AO qui ne disposent pas toujours de la maîtrise de l'espace public et sont donc peu efficaces



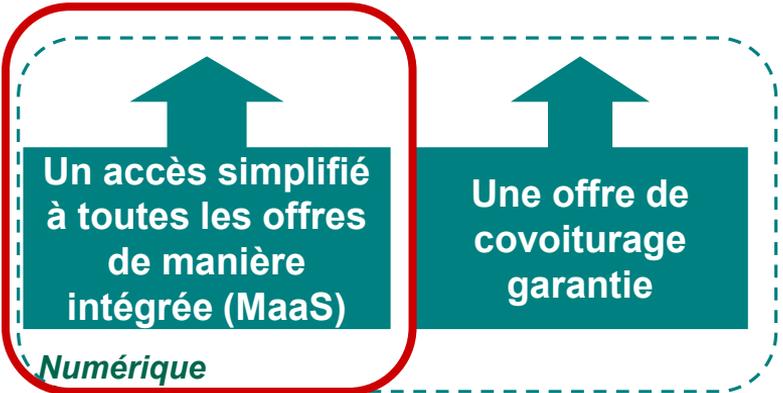
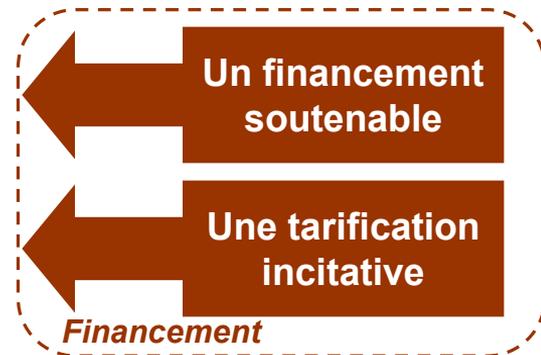
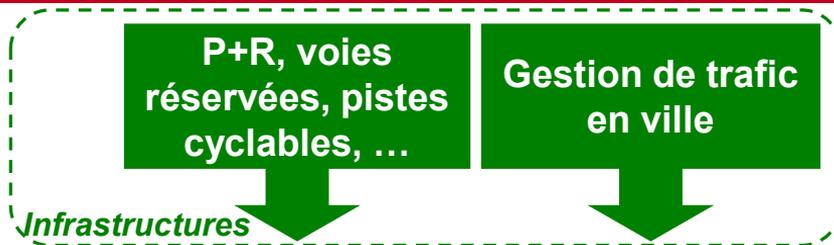
- Pour une personne habitant en zone centre, on a une autre personne en 1ère périphérie et deux autres sur l'aire urbaine hors métropoles
- Intérêt de raisonner en bassins de vie (aires urbaines) sans se soucier des frontières administratives
- Polarisation entre deux AO : Région et Métropoles / Villes

# Les points clés de la mobilité

Modèles économiques et mobilités urbaines pour tous :  
**ATTENTION AUX MIRAGES !**



# Agir simultanément sur 4 leviers : la mobilité est un système





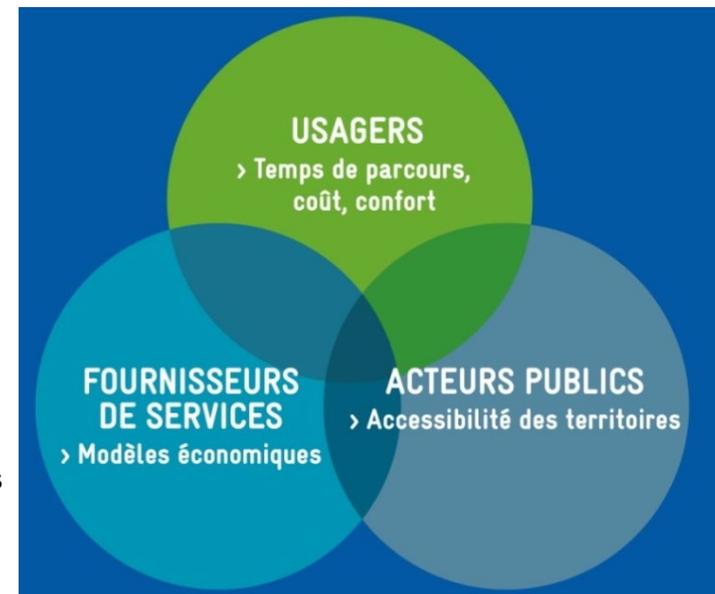
**Une vision centrée usager :** Un accès simplifié à toutes les offres de mobilité via des outils numériques et le paiement à l'usage :

- Information multimodale, temps réel et prédictive
- Accès aux services via un seul support,
- Inscription unique et une seule facture

**Une vision centrée opérateur de mobilité :** gagner des clients, faire des économies

**Une vision centrée politique publique :** inciter à la mobilité durable, **revoir la tarification de la mobilité**

- Assurer une rentabilité du projet par la mutualisation et rationalisation des coûts de distributions des services et l'augmentation des recettes.
- Tarifier la mobilité à l'usage



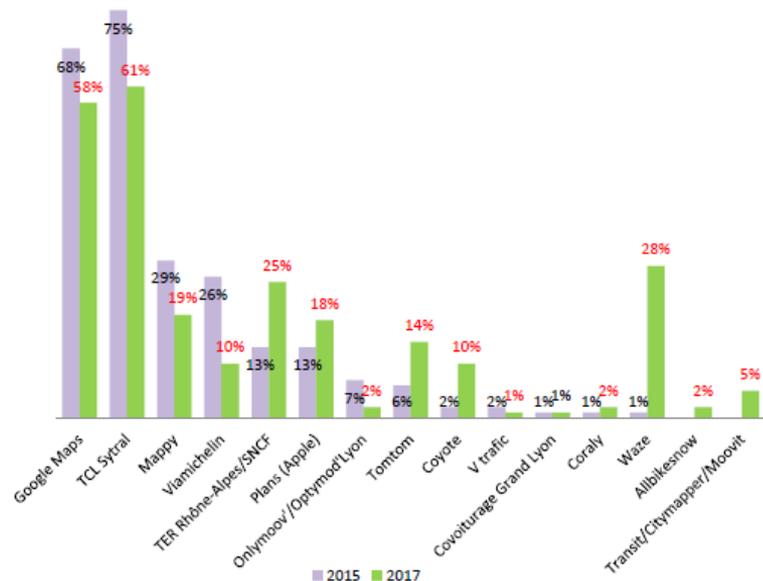
**Pas de MaaS sans services de mobilité**

**L'union fait la force : Rassemblons nos données !**

**Passage à une tarification à l'usage, ... comme il y a 40 ans**

**Un capital marque des AO TRES important**

*Q39/ Pour vos déplacements dans l'agglomération, quels sont les services que vous utilisez ?*



## LE NUMÉRIQUE DANS LES TRANSPORTS



- La priorité 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 pour mettre en place un package mobilité cohérent et finançable : infrastructures, services capacitaires, mobilités numériques, financement/tarifification.
- Le MaaS est l'outil permettant de connecter les modes entre eux, et doit servir le voyageur, les opérateurs de services ET l'AOM
- Alors que la mobilité locale est subventionnée, l'AOM sera à l'évidence l'architecte des projets MaaS locaux
- Les modèles économiques sont la clef d'une mobilité vraiment intelligente. Le MaaS ne doit pas être un nouveau centre de cout public mais doit permettre de revenir progressivement à une tarification à l'usage.

# Merci pour votre attention !

Jean COLDEFY,



Directeur du programme Mobilité 3.0, ATEC ITS France

Expert indépendant, [c3i@sfr.fr](mailto:c3i@sfr.fr)

Chargé de mission mobilités numériques, [jean.coldefy@transdev.com](mailto:jean.coldefy@transdev.com)

Tél : +33 (0)7 60 03 85 30



La pose de capteurs fixes sur les vélos permet de collecter en temps réel les données de trafic routier.