

**Cher lecteur,**

Et s'il existait un concept pouvant améliorer les habitudes de déplacement et l'efficacité du réseau de transport ? Un service capable de réduire les frais pour l'utilisateur, qui améliore l'utilisation des différents fournisseurs de transport et qui réduit les embouteillages dans les villes ? Mobility as a Service (MaaS) offre tout cela. Il combine les services des fournisseurs de transports publics et privés par le biais d'un portail unique qui crée et gère le déplacement tout en permettant aux usagers de payer via un seul compte.

Dans ce numéro, nous vous proposons d'examiner ce concept et son rôle dans la gestion de la mobilité, sujet également mis à l'honneur lors du **2017 ECOMM à Maastricht**.

## Mobility as a Service: Un nouveau modèle de transport (?)



Conçu par Freepic

Tel que défini par l'**Alliance Mobility as a Service**, le concept-clé qui sous-tend MaaS consiste à 'placer les utilisateurs, tant les voyageurs que les marchandises, au cœur des services de transport, en leur offrant des solutions de mobilité personnalisées en fonction de leurs besoins individuels. Cela signifie que, pour la première fois, un accès facile au mode ou service de transport le plus approprié sera inclus dans un ensemble d'options de services de déplacement flexibles pour les utilisateurs finaux ».

En toute logique, il s'ensuit que **MaaS n'est pas limitée à la mobilité individuelle**, puisque l'approche peut également s'appliquer au transport de marchandises, en particulier dans les zones urbaines. Cette évolution est alimentée par une multitude de nouveaux services de mobilité, tels que le partage des vélos, le partage des voitures ou le covoiturage. Elle est également favorisée par l'amélioration de l'intégration des multiples modes de transport en séquences de voyages bien enchaînées en gérant collectivement les réservations et les paiements pour chaque étape d'un voyage.

## Avantages et risques de MaaS



Le secteur des transports est au seuil d'une période qui sera marquée par des changements significatifs, avec de nouvelles technologies, de nouveaux produits et des services qui changeront fondamentalement les attentes et les opportunités des usagers - et le marché de la mobilité intelligente évolue rapidement. Les clients, les autorités de transports, les commerces et les pouvoirs publics ont bien compris l'énorme potentiel des opportunités en matière de mobilité en tant que partie d'un système plus vaste et intégré.

- **Usagers** : Des services de mobilité développés, personnalisés et intelligents, qui reflètent les divers besoins des usagers. Des services de transport intégrés qui fonctionnent bien et qui offrent un accès facile à la mobilité, fortement orientés vers l'utilisateur, des services de haute qualité et à des prix compétitifs (voir aussi **Balancing the mix - An innovative Mobility Alliance in the region of Aachen for citizens and visitors**, Reyhaneh Farrokhkhivi at ECOMM 2017).
- **Secteur public** : Les technologies de l'information et de la communication (TIC) améliorent l'efficacité de tout le système de transport. Les bénéfices incluent la possibilité d'allouer des ressources efficacement (en fonction des véritables besoins des usagers), la création de nouvelles entreprises et d'emplois, l'amélioration de la gestion des incidents de trafic et une plus grande fiabilité du système de transport grâce à des données plus précises (voir aussi **Insights from the ongoing MaaS evolution in Sweden**, Maria Coulianos at ECOMM 2017).
- **Entreprises** : MaaS est un marché intéressant pour les nouveaux services de transports. Les nouvelles opportunités pour les secteurs commerciaux traditionnels des transports et de l'infrastructure émanent des concepts de services innovateurs et de la coopération (voir également Kamargianni, M. et M. Matyas 2017. **The Business Ecosystem of Mobility as a Service**. 96th Transportation Research Board (TRB) Annual

Cependant, comme le constate le document de travail « **Mobility as a service: Implications for urban and regional transport** » (Polis Traffic Efficiency & Mobility Working Group, September 2017), (Traduction libre : La mobilité en tant que service, implications pour le transport urbain et régional), il se peut que MaaS creuse encore les inégalités là où des services premium sont proposés pour ceux qui en ont les moyens.

D'une part, en tant que moyen **dissuasif par rapport à la mobilité durable**. Le succès sur certains marchés de nouveaux services tels que des applications pour la location privée de véhicules et le partage de courses pourrait clairement causer la rupture de services de mobilité urbains et pourrait contribuer à entraîner une augmentation de l'usage de la voiture au détriment de modes de transport plus durables. La prédominance de modes de transport individuels et le peu de visibilité des transports en commun donnée dans les actuelles discussions dans le cadre de MaaS et son évolution sont une source de préoccupation.

Une autre cause tient aux **coûts plus élevés pour l'utilisateur ou le fournisseur de transports et l'inégalité des services**. Dans le cas de méga services commerciaux, l'opérateur exigera une rémunération supplémentaire pour les services rendus. Il reste à savoir qui, en fin de compte, supportera les frais de ces services : le client-usager ou le fournisseur de transport, tel que l'opérateur de la ligne de tram ou de bus ?

La troisième source de préoccupation est le **fossé entre l'utilisateur, le fournisseur de transport et l'autorité des transports**. La numérisation des services de transport risque d'entraîner un décalage supplémentaire pour ceux qui sont moins habitués à utiliser les technologies modernes, ce qui élargira encore plus la fracture numérique.

## La combinaison des services pour simplifier l'accès à la mobilité assure l'usage optimal des modes de transport.



Le système de transport en tant qu'ensemble, et ses acteurs, évolue vers plus d'intégration, car la priorité glisse de la seule fourniture du transport vers un examen plus complet de la demande et une réponse plus adéquate en fonction de celle-ci. Dans sa publication **Journeys of the Future - Introducing Mobility as a Service** (traduction libre : Voyages vers l'avenir - Introduction de la mobilité en tant que service), l'Atkins Group fait état de quelques tendances clefs qui se dessinent au niveau de ce changement de mentalité.

- 1. Intégration et convergence** : De nombreuses types de transport font à présent partie intégrante des réseaux de transports. **La marche et le vélo** sont des éléments clefs du système tout entier. De plus, les modes peuvent commencer à s'imposer ou les distinctions par rapport aux nouveaux services peuvent s'estomper, comme par exemple **Uber**, **Lyft** et **Bridj**.
- 2. Expérience de l'utilisateur** : Le transport se redéfinit lui-même comme 'mobilité', au cœur de laquelle se trouve dorénavant le client, et non plus le produit. Il s'agit là d'une évolution profonde, alimentée par l'augmentation et la capacité d'échange des informations, ainsi que par **de nouveaux modèles de business**, et rendue possible par la technologie et une plus grande volonté des gens d'essayer de nouvelles choses.
- 3. L'accès plutôt que la propriété** : Fournir **l'accès à la mobilité plutôt que d'être propriétaire des moyens de transports**, voilà ce qui change le paysage. Par ailleurs, l'économie collaborative et l'évolution technologique permettront aux gens d'être plus sélectifs et donc de poursuivre cette tendance.  
Utilisation d'une combinaison de technologies : C'est l'approche globale du voyage, centrée sur l'utilisateur, qui est le moteur de cette évolution. Désormais, les gens conçoivent le transport comme un réseau intégré et comprennent l'éventail des opportunités de transport sans interruption. La technologie permet la mise en place d'outils de planification de voyage tels que **Moovit** offrant des solutions grâce auxquelles les gens peuvent plus facilement naviguer dans le réseau des transports.

## Une opportunité de changement fondamental dans le comportement des gens en ville et en dehors de la ville

„La génération du millénaire n'a que faire de posséder un véhicule, car ce qu'elle veut, c'est la technologie - le type de technologies que vous pouvez proposer”, dit **Mimi Steller**. C'est un nouveau style de vie qui émerge parmi cette génération, qui implique le fait de rouler moins, **et d'y substituer le vélo, la marche à pied**, cette génération se montrant plus enthousiaste de la dernière trouvaille technologique que de posséder son premier véhicule.



C'est pourquoi il est important de se souvenir que les gens sont au cœur des transports et de la mobilité, et que ce sont les systèmes de transports qui doivent s'adapter au changement de leur mode de vie. Ainsi, le **'Mobility as a Service' fera que l'utilisateur ne sera plus le seul consommateur du système de transports**. Au lieu de cela, l'ensemble du système de transports sera généré avec et par les gens.

## Créer une expérience de voyage sans interruptions basée sur la demande



Images: Telematics News

Pour que la planification anticipée des voyages devienne une réalité, le système de transports européen doit **évoluer vers un modèle de mobilité plus facile à utiliser, numérique et intelligent** par l'analyse et le développement de concepts cohérents, sans perdre de vue tout élément, service ou système pertinent. Beaucoup espèrent un **changement de paradigme dans les transports par le biais de MaaS**, selon lequel les fournisseurs de services pourraient offrir aux voyageurs des déplacements quotidiens qui soient faciles, flexibles, fiables, abordables et écologiques.

Le meilleur exemple est la **Finlande**, où le concept MaaS joue déjà un rôle clef dans la politique nationale de transport. **MaaS Finland** a démarré en tant qu'entreprise indépendante axée sur le marché international, dans l'intention de faire office d'opérateur entre les fournisseurs de services de transports, les usagers et les tiers.

En 2016, la ville d'Hanovre a lancé le **"Mobility Shop"**, le **premier exemple opérationnel de MaaS**. Sa principale caractéristique est un processus intégré qui inclut l'enregistrement, l'établissement de l'itinéraire, la réservation et la facturation pour un voyage incluant plusieurs modes de transport à la fois (transports en commun, taxis et covoiturage).

Le projet Horizon 2020 **IMOVE** ([www.imove-project.eu](http://www.imove-project.eu)) se fonde sur l'examen, le développement et la validation de solutions innovatrices développées à la base, capables de définir des modèles de business opérationnels, facilitant leur fonctionnement efficace et rentable. Un autre projet Horizon 2020, **MaaS4EU** ([www.maas4eu.eu](http://www.maas4eu.eu)), vise à fournir des preuves, cadres et outils quantifiables pour éliminer les barrières et permettre un marché unique UE des transports caractérisé par la coopération et l'interconnexion, en relevant les défis qui se situent à 4 niveaux (i) business, (ii) utilisateurs finaux, (iii) technologie et (iv) politique.

## Les indicateurs MaaS permettant de savoir dans quelle mesure les autorités locales sont prêtes



Plusieurs villes européennes recherchent actuellement des manières de soutenir la mise en place de nouveaux services de transports multimodaux dans leur zone. Le défi consiste à créer des ensembles de services hautement performants au départ des services existants afin d'occasionner des changements de comportement de mobilité vers un système de transports plus durable remplaçant l'usage de voitures privées.

En septembre 2017, le projet **CIVITAS ECCENTRIC** a publié les **Indicateurs MaaS susmentionnés pour les autorités locales**, qui donnent une vue transversale sur le degré de préparation de chaque autorité locale par rapport au changement et du type de décision que celle-ci a déjà prise en matière de transports, ainsi que la manière dont elle soutient la mise en œuvre de nouveaux services de transports.

Ainsi, les villes partenaires du projet **CIVITAS ECCENTRIC** **Madrid, Munich, Ruse, Stockholm** et **Turku** ont identifié plusieurs éléments critiques à considérer avant que la nouvelle culture de transports puisse prendre son envol. Il est vital que les autorités locales apprennent les unes des autres de sorte que tous les aspects possibles de la situation actuelle soient pris en considération avant que l'environnement soit prêt pour la Mobility as a Service.

## Conclusion



La société évolue vers une ère où tout est service. **Les besoins et les attentes des gens deviendront continuellement de plus en plus exigeants, mais aussi fragmentés**, alors que les ressources pour le développement de systèmes de transports s'amenuisent. Les nouvelles technologies permettent aux voyageurs de jouer un rôle plus dynamique et plus proactif en tant que développeurs et producteurs de données dans le système de transports.

Dans son papier blanc - [Guidelines & Recommendations to create the foundations for a thriving MaaS Ecosystem](#), la MaaS Alliance estime qu'un principe fondamental et central qui sous-tend le déploiement de MaaS est sa caractéristique centrée sur l'utilisateur, le client et le marché, dans un contexte socialement marqué. MaaS deviendra la meilleure proposition pour les usagers privés et publics, car elle les aidera à remplir leurs besoins en mobilité et résoudra les problèmes des voyages individuels, tout en améliorant l'efficacité de l'ensemble du système de transports.

## Evènements à venir en janvier & février 2018

- **Autonomous vehicles: what impact on European cities?**  
25 January 2018 | Brussels, Belgium  
<http://www.uitp.org>
- **Act TravelWise Annual Conference: Forward Thinking, Future Planning**  
25 January 2018 | Birmingham, United Kingdom  
<http://www.acttravelwise.org/events>
- **MaaS Market Conference**  
20 - 21 February 2018 | London, United Kingdom  
<http://www.maas-market.com/>

Pour plus d'évènements, consultez le [EPOMM calendrier](#).

