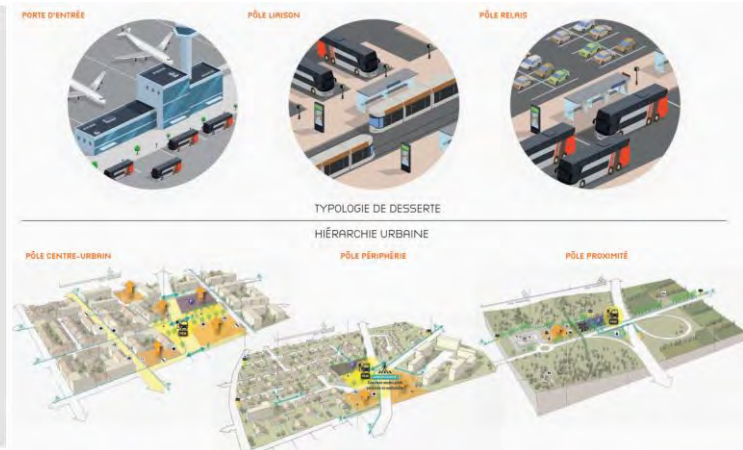
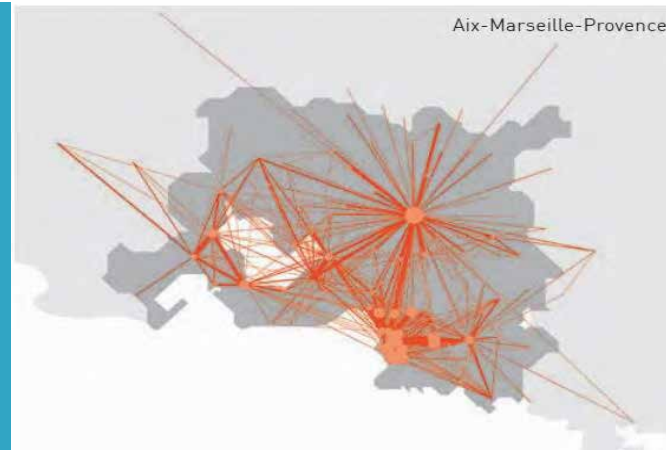


Novembre 2021

# Séminaire MaaS & Espaces publics de demain



COMMENT LES POUVOIRS PUBLICS SE SAISISSENT-ILS DE L'OUTIL MAAS POUR REGULER LES MOBILITES?

Retour d'expérience sur la Métropole Aix-Marseille-Provence

# Plan

## Régulation de la ville de demain: Observatoire du MaaS

Observatoire  
mondial

**Monographies**

Méthodologie  
d'évaluation

Séminaire  
semestriel

- ▣ Projet ICAR – ambition & réalité
- ▣ Le MaaS - un outil d'intégration des transports publics
- ▣ L'offre groupée - un outil de politique publique
- ▣ La donnée - un outil de politique publique
- ▣ Le MaaS au service des pôles d'échanges multimodaux et du réseau express métropolitain
- ▣ Le MaaS & la régulation de l'espace public



# Projet ICAR – caractéristiques

2018 Prestation via le marché public

**1er lot :** Mise en œuvre et maintenance d'un système d'information voyageur intégrant un calculateur d'itinéraire multimodal en temps réel et prédictif

**Attribution :** Cityway

**2ème lot :** Développement, mise en œuvre et maintenance du référentiel métropolitain de données mobilité

**Attribution :** Cityway

**3ème lot :** Développement, mise en œuvre et maintenance de la plateforme de service mobilité métropolitaine, du compte mobilité et de la vente composite

**Attribution :** Instant System, Sword

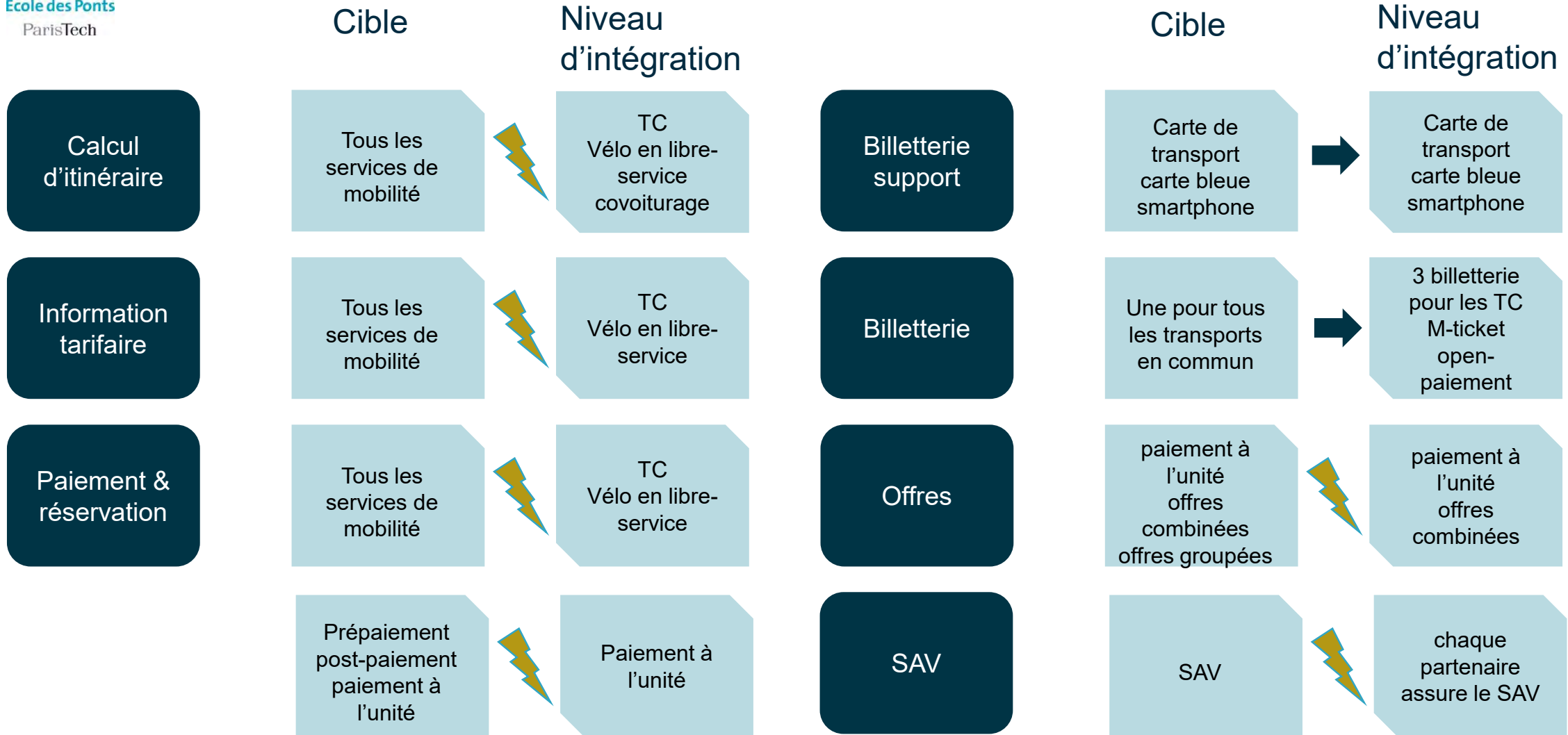
**Assistance à maître d'ouvrage :** PMP Conseil

**Durée :** 2019 – présent

Retard pour la phase opérationnelle prévue pour l'automne 2022



# Projet ICAR – ambition & réalité



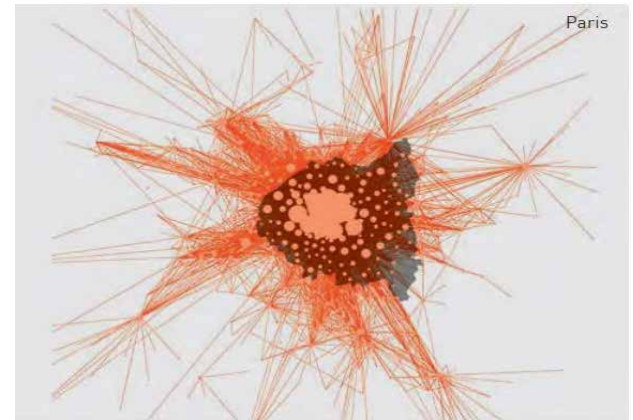
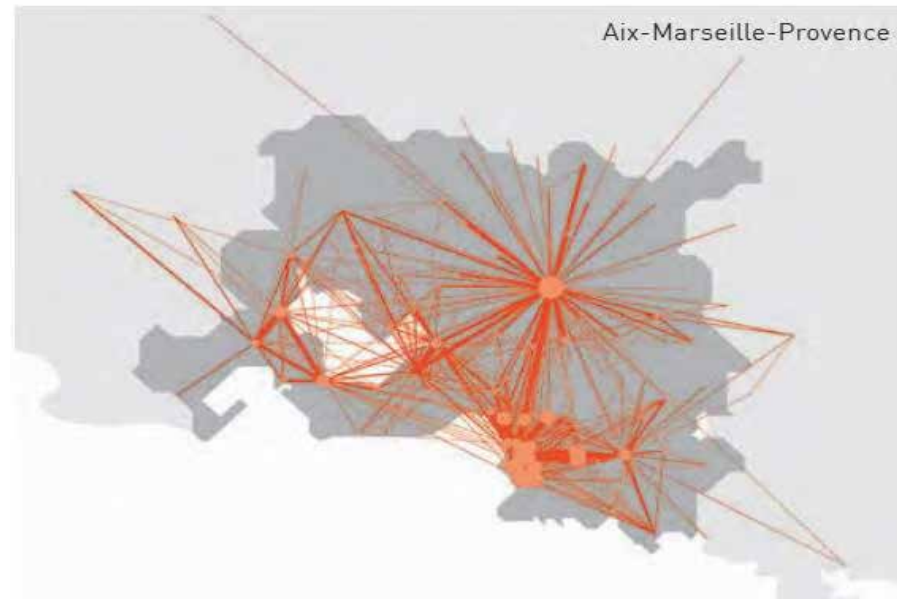
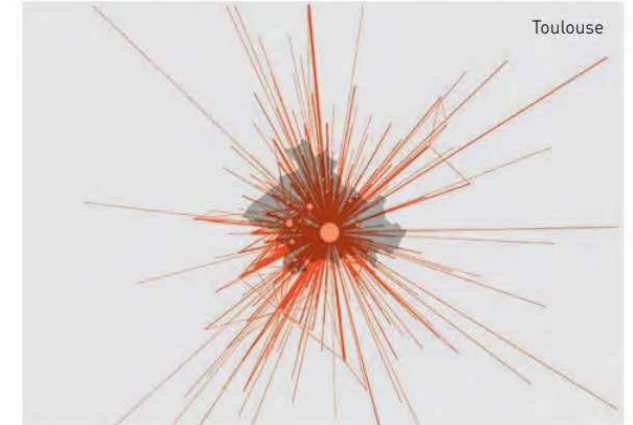
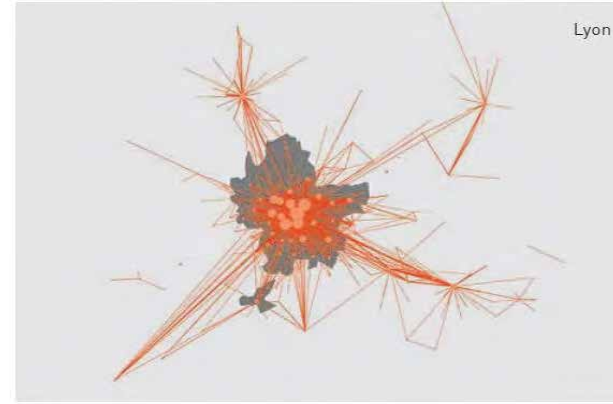
# Le MaaS - un outil d'intégration des transports publics

La Métropole AMP regroupe  
18 opérateurs de transport  
15 réseaux

Il reste 6 réseaux de TC avec des  
différents opérateurs de transport,  
systèmes tarifaires et billettiques



Le MaaS doit promouvoir la  
marque « La Métropole Mobilité »  
créée en 2018



Navettes domicile-travail (Métropole  
Aix-Marseille-Provence 2019, 34)

# Le MaaS - un outil d'intégration des transports publics

## Objectif : mener les politiques de mobilité

« ..[le MaaS est] aussi un outil de politique de mobilité », « un outil de report modal »; « l'AO organise la mobilité de ses usagers à travers le MaaS... » Métropole AMP

## Objectif : renforcer l'usage des TC

« Il y a un objectif de fidélisation et un objectif de conquête » Métropole AMP

## Contrainte :

« Le plus grand défi, c'est d'intégrer des opérateurs dans le MaaS. » Sword

## Objectif : intégration & simplification

« Donc, le MaaS, c'est pour nous un outil qui est large, un réseau commercial omni-canal. C'est une gamme tarifaire harmonisée, des procès de gestion de la relation client qui sont mis à plat et qui sont là aussi généralisés, harmonisés sur l'ensemble du territoire. L'idée étant de proposer un service simple, fluide. » Métropole AMP

## Souci : éviter l'apparition d'autres MaaS

« On a simplement intégré dans le contrat ce que nous nous voulions, c'est à dire qu'ils s'intègrent dans le MaaS, ils ne développent pas leur propre site internet, ni leurs propres applications. » Métropole AMP



# L'offre groupée – un outil de politique publique

## Le module de la vente composite

*« Cette plateforme qui permet de créer des packages de mobilité, vraiment d'inciter, ..., de pousser les utilisateurs à utiliser des services alternatifs, de la micro-mobilité, soit du covoiturage, soit de l'autopartage. On envisage vraiment ça comme un vecteur de rabatement vers le transport en commun. »* Instant System

## Contraintes

- Intérêt de l'utilisateur pour l'offre groupée
- Gestion des recettes publiques-privées
- Perte de la relation directe avec le client
- Définition des offres groupées pertinentes

## Défis

*« La dernière difficulté que l'on a, c'est la multiplicité des gammes tarifaires. C'est un chantier qu'on mène actuellement. »*

Métropole AMP

*« ... on n'était pas certain de savoir si on voulait des commissions, pour savoir comment on allait gérer les cautions au niveau du paiement, la collecte des fonds et la répartition des recettes privées-publiques, qui n'est pas encore bien clair pour le Trésor Public »* Métropole AMP

# La donnée - un outil de politique publique



Observatoire de la mobilité

- Utilisation de la donnée pour la planification et la gestion de la mobilité
- Informer la régulation

## Contraintes

- Qui est le propriétaire de la donnée?
  - Maître d'ouvrage vs. DSP vs. co-financement
- Capacité financière et en terme de ressources humaines pour utiliser les données?
- Concurrence par les plateformes privées

Enjeu de gouvernance :

Qui définit le standard de données pour les services de mobilité?

**Quelle pertinence ont les économies d'échelle et d'envergure pour le marché de la gestion des plateformes MaaS?**



# Le MaaS au service des pôles d'échanges multimodaux et du réseau express métropolitain

« ... l'objectif aussi du MaaS, c'est de rabattre les automobilistes vers des pôles d'échanges, disponible avec le temps réel, les places en temps réel pour pouvoir ensuite utiliser les transports. »

Métropole AMP



## Contraintes

- Espace public très sollicité
- Culture d'automobiliste
- L'offre limitée de transport et de l'infrastructure

« ... ces modes [TER, tram, car express) sont des modes express qui font des vitesses relativement importantes et des arrêts peu nombreux ne peuvent répondre aux besoins de mobilité que si on est capable de les articuler avec des modes de rabattement de premier km et du dernier kilomètre... on s'est rendu compte que les réponses étaient multimodales ... Et ça a contribué à ce que nous travaillons sur cette notion de MaaS. » Métropole AMP, Ville de Marseille





# Le MaaS & la régulation de l'espace public

## Potentiel

- Diffusion de l'information sur l'accès aux zones urbaines
- Renseignement sur le prix d'accès et les conditions de circulation



## Zones à faibles émissions



*« ... tous les outils MaaS permettent de mettre en avant, exactement au moment où la contrainte arrive, l'alternative potentielle... ça ne fera qu'amplifier finalement l'effet d'un MaaS que de voir à la fois une alternative et une contrainte en parallèle » PMP Conseil*

## Contraintes

- Qui utilise la plateforme MaaS?
- MaaS n'est pas un outil de sanction et de contrôle
- Concurrence par les plateformes privées



# Conclusion

## Retour d'expérience de développement d'un MaaS

- Métropole AMP – maître d'ouvrage
- Ambition & réalité
- Le frein le plus important : inciter des fournisseurs de mobilité à intégrer avec paiement & réservation
- Principal objectif de fidéliser les usagers de TC et la conquête des nouveaux usagers de TC
- Limites dans la volonté politique de promouvoir le MaaS

## MaaS – un outil pour réguler la mobilité

- Démontre les alternatives au déplacement unimodal avec la voiture
- Un outil de politique publique potentiellement plus efficace en démontrant les contraintes de circulation
- La valeur de la donnée pour planifier et réguler
- Pas un outil de sanction ni de contrôle

→ Efficacité de l'outil MaaS dépendra également de son adoption par la population

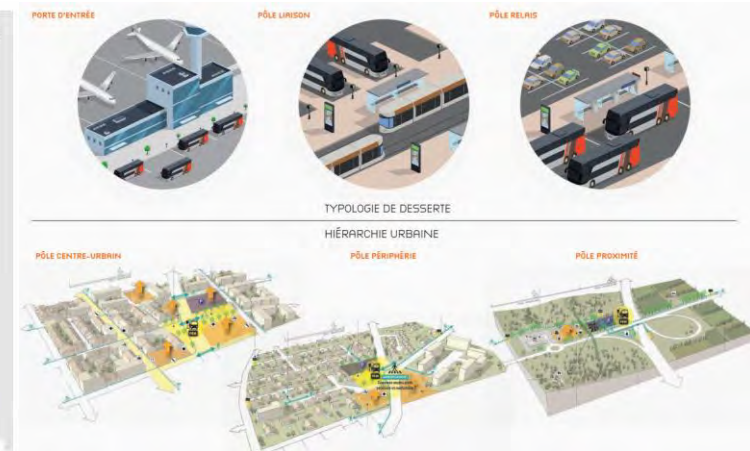
Novembre 2021

Merci pour votre attention !



Restons en contact :

Julia Janke  
julia.janke@enpc.fr



COMMENT LES POUVOIRS PUBLICS SE  
SAISISSENT-ILS DE L'OUTIL MAAS POUR  
REGULER LES MOBILITES?

Retour d'expérience sur la Métropole Aix-  
Marseille-Provence



# Références

- Métropole Aix-Marseille-Provence. 2019. « Plan de déplacements urbains de la Métropole Aix-Marseille Provence 2020-2030 ». <http://www.ampmetropole.frPDU>.