



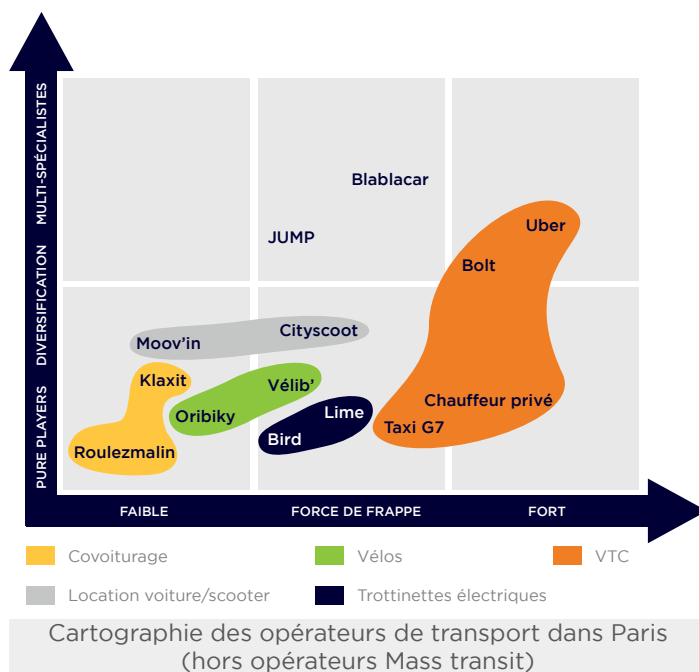
# LE MAAS : ENJEUX ET PERSPECTIVES POUR LES ACTEURS DE LA MOBILITÉ

A2 Consulting, cabinet de conseil ayant une forte expertise dans le secteur des transports, se penche depuis plusieurs années sur le sujet des mobilités de demain. Dans ce cadre, A2 consulting a assisté à la table ronde « Les opérateurs face au MaaS » du Forum CityLife. Parmi les intervenants à cette table ronde :

- **Alexandre Viros**, Directeur général de e-voyageur SNCF
- **Laureline Serieys**, Directrice Général de JUMP
- **Bertrand Fleurose**, Fondateur et CEO de Cityscoot
- **Jean-Louis Missika**, Adjoint à la Mairie de Paris en charge de l'Urbanisme, de l'architecture, des projets du Grand Paris, du développement économique et de l'attractivité

Les applications mobiles proposant des services de mobilité, déployées aussi bien par les opérateurs de transport que d'autres entreprises tiers gestionnaires de données, sont en pleine croissance depuis ces dernières années. Ce phénomène s'est en partie accéléré avec l'arrivée de nouveaux services de mobilité à la demande tel que les VTC et les micros-mobilités (vélos libre-service, trottinettes électriques...) dans les grandes villes. L'utilisateur doit généralement

naviguer d'une application à une autre pour se déplacer jusqu'à sa destination finale. L'offre manque donc de structuration, elle est noyée par cet ensemble d'applications de mobilités et manque considérablement de visibilité.



## Comment revaloriser les offres de service de mobilité tout en maîtrisant leur évolution ?

Pour relever ce défi, les opérateurs de transport agrègent leurs offres à travers le développement de MaaS (Mobility as a Service). Le MaaS est une plateforme unique qui regroupe un bouquet de services de mobilité. Elle fluidifie le parcours utilisateur en regroupant les fonctionnalités de planification du trajet, de recherche des meilleures modalités et de consommation du service. Le MaaS propose ainsi un service de bout en bout et permet à l'utilisateur de finaliser son parcours en accédant notamment au paiement. Il évite le « clic out », en d'autres termes la rupture de charges. En regroupant l'offre au même endroit, l'utilisation est plus adaptée par rapport aux simples applications et propose par

conséquent un business model plus solide pour les opérateurs.

Les MaaS publics comme privés doivent servir l'intérêt général en mettant en avant des solutions efficaces et propres. C'est pourquoi les collectivités et villes doivent maîtriser les plateformes privées afin de veiller au respect de ces principes et ainsi éviter une dépendance à ces opérateurs. Le MaaS devient alors un outil de régulation pour les transports, on pourrait dès lors envisager un système de bonus/malus. Pour construire une **offre durable sur le plan social, environnemental et économique**, l'investissement dans la technologie est indispensable tant sur le software que sur le hardware (infrastructures).

L'agrégation de l'offre MaaS doit être menée



par les collectivités et les AOT (Autorités organisatrices). Ces dernières ont pour rôle de mettre en relation les opérateurs historiques avec les acteurs des mobilités locales comme les compagnies de covoiturage et de taxis. A l'image des opérateurs privés, les villes doivent s'accorder sur des standards au sein des MaaS pour développer des plateformes à échelle urbaine et interurbaine. Pour aller plus loin et accéder à l'échelle internationale, il est nécessaire que les villes s'unissent et signent des partenariats comme par exemple le C40 (organisation contre le dérèglement climatique).

Les opérateurs ont quant à eux pour rôle de trouver les termes de partage de données, géolocalisation, disponibilité en temps réel... **L'adoption récente de la loi LOM** à l'Assemblée nationale favorise ces échanges qui seront généralisés sur tout le territoire fin 2021. Les opérateurs de transport et collectivités doivent accélérer ensemble l'effort de déploiement des MaaS afin d'éviter les risques d'un monopole géré par un acteur unique tel qu'un GAFA pourrait l'être.

### Quelles limites du MaaS ?

Même si le MaaS a un objectif de continuité de mobilité et d'attractivité des villes, le modèle tel qu'on l'entend actuellement a des limites. Il n'est pertinent qu'au sein des villes à forte densité, (c'est-à-dire regroupant 2000 personnes au kilomètre carré), ce qui représente seulement 10 métropoles en Europe. De même, la volonté des villes de regrouper l'ensemble des MaaS privés en une plateforme publique paraît compliqué à mettre en place, à l'instar de l'application MaaS, troisième expérimentation du groupe RATP après les réseaux d'Annemasse et d'Angers. La véracité de l'offre représentera



aussi un risque à maîtriser, chaque opérateur pourra possiblement mettre en avant la sienne au détriment de celle des autres et de l'intérêt de l'utilisateur.

Quel que soit le modèle cible, les villes doivent jouer un rôle de régulateur, pour permettre aux opérateurs de se développer, de proposer des solutions pérennes et à forte valeur ajoutée pour les utilisateurs. Paris tient pleinement cette responsabilité, en désignant courant Janvier les trois opérateurs de trottinettes électriques autorisés à circuler sur le territoire Parisien.

### Nos réalisations récentes autour du MaaS

A2 Consulting intervient depuis quelques mois sur le pilotage des travaux d'expérimentation de la plateforme MaaS B2C d'île de France mobilités.

A2 Consulting intervient également auprès de ses clients sur des projets de déploiement de services de mobilité innovants notamment sur les phases de cadrage et d'accompagnement au déploiement (Exemple de travaux réalisés : valorisation des données, cadrage d'expérimentations,...).

### CELA VOUS INTÉRESSE ?

**Article #1 - Transporter le monde en 2024 : innover dans les transports à l'horizon des jeux olympiques sur [a2consulting.fr](https://a2consulting.fr)**



**Alexandre LEROLLE**  
Consultant secteur Transport



**Chahden CHERIF**  
Associé en charge du pôle Transport