

Où en est-on du MaaS en France, à l'échelle nationale ?

Épisode #2



Qu'est-ce que le MaaS ?

Selon la Commission européenne, le MaaS est « une mise à disposition de mobilités, généralement par le biais d'une application, ainsi que de services auxiliaires telles que la création de compte, l'information voyageur, la réservation, le paiement, le service client »

Chez Thinkmarket, nous préférons définir le MaaS de manière moins stricte en considérant que le MaaS est une solution de mise à disposition de mobilités qui peut se traduire par la **co-existence de plusieurs produits physiques et digitaux** (application, site, plateforme digitale, pôle physique...) et pouvant évoluer selon **3 niveaux de maturité**, de l'offre de services la plus élémentaire à la super-app multi-servicielle.

Niveau 1

Faciliter la préparation et le déplacement pour l'utilisateur :

- Lister tous les modes de transport disponibles sur un territoire donné
- Afficher les horaires de passage en temps réel
- Calculer l'itinéraire
- Recenser les points d'intérêt pertinents (stations, gares, commerces, lieux touristiques...)

Niveau 2

Faciliter la récurrence d'usage via le paiement :

- Un compte unique ou un appairage de compte entre différents opérateurs de transports
- Un système de réservation et de paiement intégré
- Un système de billettique et de validation unifié

Niveau 3

Proposer des services hors-mobilité pour capitaliser sur l'occasion du déplacement :

- Réservations de services tiers (consignes, hôtellerie, cinéma...)
- Click & collect
- Contenus éditoriaux et de divertissement (podcasts, articles de presse...)

Si sur le papier le MaaS séduit autant les acteurs de l'écosystème Transports et Mobilité, c'est parce qu'il permettrait de répondre à de nombreux enjeux

Améliorer l'expérience pour l'utilisateur

1. Mettre à disposition un **choix plus large** de modes de transports



2. Améliorer le **confort** tout au long du parcours

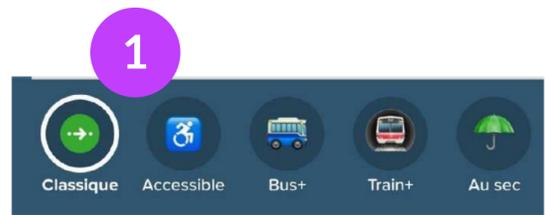
3. Diminuer le **coût** du transport

4. Réduire le **temps** de parcours

5. Améliorer l'**accès aux services** de mobilité pour les usagers les plus vulnérables (choix d'itinéraires adaptés, arrêts à la demande dans les bus après 22h...)

Source : Citymapper

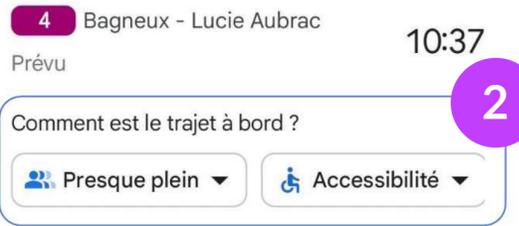
Participer à la transformation durable des territoires



Source : Citymapper

1. Limiter les émissions de particules et de carbone grâce à la diminution de l'usage de la voiture et le report modal

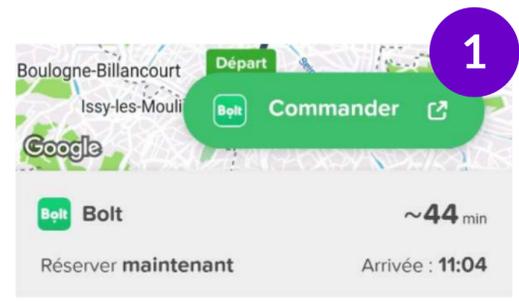
2. Collecter des données plus précises sur les pratiques de mobilité afin de fluidifier le trafic



Source : Google Map

Multiplier les points de contact et les occasions d'achats

1. Pour les opérateurs de transports et services de mobilités : fidéliser ou acquérir de nouveaux utilisateurs grâce à des canaux de vente favorisant la récurrence d'usage



Source : Citymapper

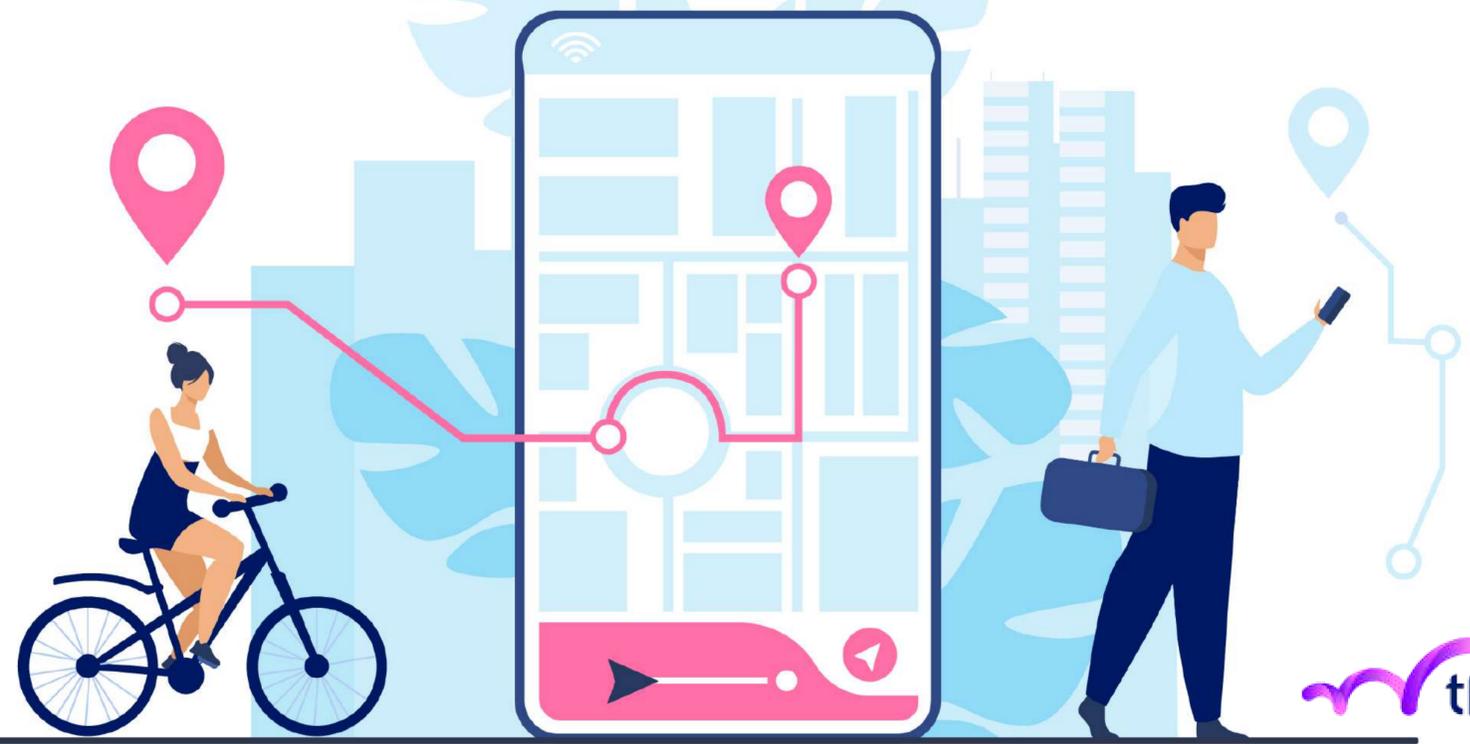


Source : Monapass

2. Pour les services connexes ou partenaires (commerces...) : développer de nouveaux marchés via de nouveaux canaux de vente et d'information

2 – Faciliter la récurrence d'usage via le paiement

2023 : enfin une perspective de billettique unifiée à l'échelle nationale ?



Le billet unique, Késako ?

"La mise en place d'un ticket unique à l'échelle nationale se développe dans plusieurs pays européens. C'est un système qui fonctionne à grande échelle et facilite le quotidien des usagers. Il simplifie et encourage l'accès aux transports en commun, moins coûteux et plus écologiques que la voiture individuelle."

**Clément Beaune,
Ministre des
Transports**

Un tarif unique

Un abonnement mensuel ou annuel permettant aux usagers de voyager en illimité



Un périmètre national

Une couverture géographique permettant de passer d'une région à l'autre, ou d'un réseau à l'autre dans toute la France



Un support unique

Une carte à puce ou une application fonctionnant sur l'ensemble des réseaux



A l'étranger, des billets uniques ont d'ores et déjà été déployés

Le « National Train Pass » au Portugal

Date de lancement : 2023

Périmètre géographique couvert : Tout le pays, à l'exception de certains tronçons

Support : Carte physique du réseau national CP
Tarif : 49€/mois

Couverture modale: Tous les trains régionaux. Le pass exclut les intercitys, les interrégionaux, les trains à grande vitesse du réseau Alfa Pendular et trains Urban des agglomérations de Porto, Lisbonne et Coimbra.



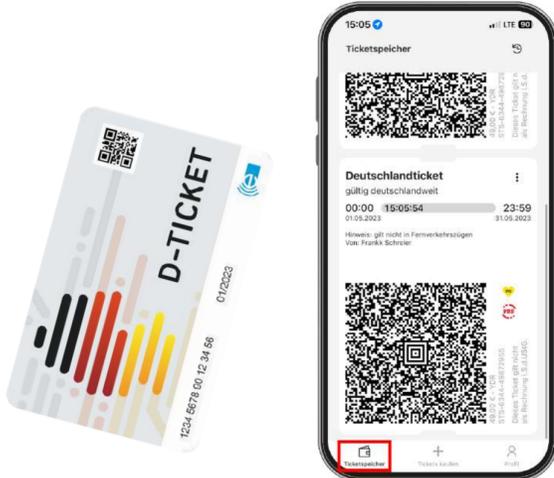
Le « Deutschlandticket » en Allemagne

Date de lancement : 2023

Périmètre géographique couvert : Toutes les villes d'Allemagne

Support : Carte à puce et app mobile. Carte intégrable dans l'application tiers.
Tarif : 49€/mois

Couverture modale: Tous les réseaux urbains et interurbains publics ou privés, donc le bus urbain et periurbain le tramway, le métro, les trains locaux et régionaux. Les trains à grande vitesse sont exclus.



Le « KlimaTicket » en Autriche

Date de lancement : 2021

Périmètre géographique couvert : Au niveau régional ou national (excepté quelques zones spécifiques)

Support : Pass en vente dans des points de ventes partenaires ou en ligne
Tarif : 1095€/an

Couverture modale : Tous les types de transports en commun urbains (bus, train, tramways, métro) et les trains régionaux ou grandes lignes



Le « Holland Travel Ticket » aux Pays-Bas

Date de lancement : 2016

Périmètre géographique couvert : Toutes les villes des Pays-Bas

Support : Billets en vente dans des distributeurs automatiques qui se trouvent dans toutes les gares.
Tarif : 48€/j après 9h ou 70€ /j comprenant les heures de pointe (de 6h30 à 9h en semaine)

Couverture modale : Tous les types de transports en commun urbains (bus, train, tramways, métro)



En France, le plus gros enjeu à adresser pour développer et déployer un billet unique est celui de la gouvernance multiple liée à la décentralisation des transports

Depuis la Loi d'Orientation des Mobilités de 2019, tout le territoire national est couvert par différentes couches superposables d'autorités organisatrices de mobilité (AOM) :

Niveau 1 – Région

AOM régionales (obligatoire)

- Chaque région est l'autorité organisatrice de mobilité pour les services de mobilité d'intérêt régional, sur des périmètres non couverts par les AOM territoriales et locales au sein de la région
- L'Île-de-France est un cas particulier : ce n'est pas la région mais IDFM (Île-de-France Mobilités) qui est l'autorité organisatrice de mobilité en Île-de-France

Niveau 2 – Agglomération

AOM territoriale (obligatoire)

- Depuis 2019, les communautés d'agglomérations, les communautés urbaines, les métropoles sont devenues obligatoirement des AOM pour les services de mobilité qui ont un intérêt ne dépassant pas leur territoire

Niveau 3 – Communauté de communes

AOM locale (optionnel)

- Les communautés de communes peuvent soit devenir AOM soit laisser la région exercer sur leur territoire « en substitution »

Les types de mobilités qu'une AOM doit organiser



Services réguliers de transport public ou transport à la demande (TAD)



Services de transport scolaire



Services relatifs aux mobilités actives ou partagées



Services de mobilité solidaire

Avec la décentralisation des transports, plusieurs questions structurantes doivent être adressées avant de déployer un billet unique sur le territoire

Quelle gouvernance ?

À quelle autorité accorder la compétence d'opérer tout ou partie de la chaîne de valeur ? Un organisme central doit-il être créé ?

Quel modèle économique ?

Chaque autorité publique et chaque opérateur de mobilité privé a ses propres tarifs. Comment construire un modèle économique viable ?

Quelle expérience utilisateur ?

Comment garantir une expérience utilisateur fluide malgré des freins techniques liés aux opérateurs multiples et différents ?



Fixation du tarif

Collecte et gestion des données clients

Collecte et aiguillage des flux financiers

Opération et maintenance pour l'édition des titres

Opération et maintenance pour la validation des titres



Quelle limite d'usage pour chaque mode ou opérateur ?



Quel format d'offre : abonnement journalier / mensuel / annuel ? Quel prix ?



Quelle répartition des recettes financières entre opérateurs ?



Rendre interopérable les comptes clients transporteurs ? Créer un fichier client unique pour tous les transporteurs ?



Proposer un support physique et/ou digital accessible à tous ?



Rendre les systèmes de validation de titres interopérables ou les remplacer par un système commun ?

Quel ordre de marche pour parvenir à développer un billet unique en France d'ici 2024 ? (1/2)

Clément Beaune annonce la mise en place à l'été 2024 d'un « Pass Rail pour tous » sur le modèle des Allemands. Il coûtera « autour de 49 euros par mois » et permettra de voyager en illimité avec les TER et Intercités ». Le ministre espère une extension aux bus et tramways. Le prix précis sera discuté « avec les régions ».⁽¹⁾



S'inspirer de ce que certaines AOM ont réussi à faire pour unifier la billettique sur leur territoire



Carte Oûra (Région AURA), Pass Korrigo (Région Bretagne)

Combiner transports régionaux et urbains sur un même support grâce à une base de clients commune à l'AOM régionale et à l'AOM locale

Les AOM régionales de Bretagne et Rhône-Alpes proposent un **support physique unique** qui permet de charger tous les titres de transports **régionaux** (TER, cars...) et les services des réseaux **urbains** partenaires (transports en commun urbain, transport à la demande, vélo en libre-service, covoiturage...)



Permettre du paiement à l'usage combinant transports en communs et services de mobilité partenaires

Les AOM des métropoles de Saint-Étienne et de Mulhouse proposent chacune une **application** qui permet d'acheter et valider tous les titres de transport de l'AOM (transports en commun, vélo en libre-service, autopartage, covoiturage, taxi...) avec un prélèvement mensuel en fonction des usages

Quel ordre de marche pour parvenir à développer un billet unique en France d'ici 2024 ? (2/2)



Soutenir des expérimentations pour lever les freins techniques et rapprocher les acteurs de l'écosystème transports

Moov'
hub

Lancer des expérimentations avec les 2 entreprises gagnantes du hackathon « Titre de transport de demain »

Les AOM volontaires pourront lancer des expérimentations avec l'application Moov'Hub de Mobilty by Colas et la carte LEM, accompagnées par l'Agence de l'Innovation pour les Transports⁽²⁾



Aller progressivement, en commençant par le support unique

"Je distingue le support et le tarif, même si je pense que le support peut entraîner des simplifications de tarifs et inciter les autorités organisatrices à proposer des tarifs communs »
- Clément Beaune, Ministre des Transports⁽³⁾

Source : (2) <https://www.ecologie.gouv.fr/billet-unique-dans-transport-en-france-mesure-ameliorer-quotidien-des-usagers-et-transition>;

(3) <https://www.geo.fr/voyage/le-gouvernement-veut-mettre-en-place-un-billet-unique-pour-les-transport-publics-en-france-dici-deux-ans-213472>

Vous souhaitez en savoir plus, recevoir l'intégralité de la publication ou bien vous avez un projet et vous souhaitez en parler avec nos experts ?

Écrivez-nous et nous prendrons très vite contact avec vous !

contact@thinkmarket.fr 





Retrouvez Thinkmarket sur :



Pour en savoir plus : www.itstimetoshift.consulting