

PRÊT POUR LE MAAS?

POUR UNE MOBILITÉ FACILITÉE DES CITOYENS ET DE MEILLEURES DONNÉES POUR LES VILLES

MAI 2019

INTRODUCTION

Le paysage de la mobilité urbaine évolue rapidement et de nouvelles solutions sont proposées aux citoyens du monde entier : des scooters électriques au covoiturage, en passant par l'autopartage, les vélos en libre-service, les trottinettes ou engins de déplacement personnel (électriques) et les Voitures de Transport avec Chauffeur (VTC). Le nombre de services de mobilité augmente rapidement, en particulier dans les grandes villes. Est-ce la révolution de la mobilité dont tout le monde parle ? Ou l'importance de ces services de niche est-elle exacerbée par les médias et par d'énormes investissements en capital ? Et comment les pouvoirs publics et les entreprises de transport public locales doivent-ils réagir ?



Il devient de plus en plus évident que nous sommes au début d'une nouvelle ère de mobilité basée sur les tendances fondamentales suivantes :



Véhicules propres : les moteurs à combustion seront progressivement éliminés et à l'avenir, tous les véhicules seront (et devront être) propres.



Véhicules partagés : l'usage partagé des véhicules progressera à la fois sous la forme de l'autopartage (partage consécutif de véhicules) et du covoiturage (partage simultané de véhicules).



Véhicules automatisés: à l'avenir, les véhicules seront autonomes et connectés, ce qui offrira de nombreuses possibilités pour des services de mobilité totalement nouveaux.



Numérisation de la mobilité : optimisation des services existants et création de nouveaux services basés sur des données intelligentes et des solutions informatiques qui changent les habitudes de déplacement et de consommation des biens.

Mais sommes-nous prêts pour ces changements? Au lieu d'être spectateurs, nous devrions agir maintenant et orienter ce développement dans la bonne direction. Parce que, si elles sont appliquées intelligemment, ces tendances sont riches en opportunité pour une meilleure mobilité urbaine durable, où les transports en commun en constituent la colonne vertébrale! Elles nous aideront à reconquérir l'espace urbain et à reconstruire les paysages urbains pour plus d'attractivité. Si aucune mesure n'est prise, il y a un risque que les villes et les entreprises de transport public perdent le contrôle et la capacité de modeler les futurs systèmes de mobilité urbaine.

Cependant, pour tirer parti de ces tendances, nous avons besoin d'intégrer toutes les options de mobilité afin de proposer une alternative à la possession d'une voiture particulière grâce à la mobilité en tant que service (Mobility as a service, MaaS).

Ce policy brief de l'UITP a pour objectif de fournir des indications sur ce qu'est le MaaS et sur la manière dont il peut devenir un outil permettant d'améliorer la mobilité pour tous et de la rendre plus abordable.

QU'EST-CE QUE LA MOBILITÉ EN TANT OUE SERVICE ?

Les nouveaux acteurs offrent une multitude de nouveaux services pour se déplacer dans les villes. Mais pour le voyageur confronté à un nombre croissant d'options, il peut être difficile de trouver le meilleur moyen de se déplacer. C'est là qu'intervient le concept de MaaS (Mobilité en tant que service) : le MaaS consiste à offrir une solution de mobilité complète et à éviter les tracas dans la recherche

de l'option de mobilité la plus adaptée. À l'UITP, nous le définissons comme suit :



La mobilité en tant que service (MaaS) désigne l'intégration et l'accès à différents services de transport (tels que les transports en commun, l'auto-partage, le covoiturage, le partage de vélos, les trotinettes

en libre-service, le taxi, la location de voitures, les VTC etc.) dans une seule offre de mobilité numérique reposant sur une mobilité active et un système de transport public performant. Ce service sur mesure propose les solutions les plus appropriées en fonction des besoins de l'utilisateur en matière de voyages. Le MaaS est disponible à tout moment et offre une planification, une réservation et un paiement intégrés, ainsi que des informations en cours de route pour faciliter la mobilité et permettre de vivre sans être propriétaire d'un véhicule.

SITUATION ACTUELLE MODÈLE MaaS PRESTATAIRE IIIIIIII MODÈLE MaaS

DIVERSITÉ DES PLATEFORMES MAAS

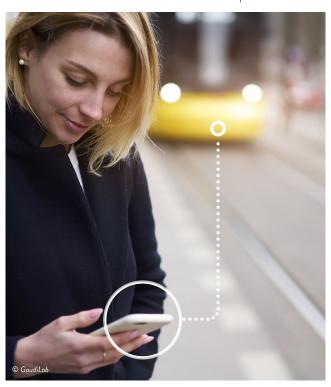
La coexistence de plates-formes MaaS opérant à différents niveaux géographiques est susceptible de devenir une réalité. Bien que de nombreuses initiatives MaaS soient actuellement mises en place au niveau local, la « réalité du marché » évolue avec l'émergence de plates-

formes de MaaS à l'échelle nationale et voire même mondiale. Le MaaS a, en outre, le potentiel de séduire un très large public, des jeunes aux personnes à mobilité réduite, en passant par les voyageurs d'affaires internationaux, les familles, les personnes âgées, etc. Par conséquent, il y aura probablement différentes offres MaaS destinées à différents segments de clientèle.

POURQUOI LE MAAS EST INTÉRESSANT?

Le MaaS est une étape importante et incontournable dans la construction d'un meilleur système de mobilité, pour les raisons suivantes :

- L'importance des services de mobilité et par conséquent leur nombre, continueront d'augmenter. Les nouveaux services gagneront en importance et les attentes des clients évolueront continuellement. L'arrivée des véhicules autonomes changera complètement la donne, permettant aux services d'auto-partage et de covoiturage de devenir une réalité quotidienne.
- Les services de mobilité fusionnent pour former un «continuum» d'options différentes. Par conséquent, le choix du voyageur dépendra davantage du prix et des performances (qualité, confort, flexibilité, etc.) que du mode de transport. Mais de l'aide sera nécessaire pour faire le bon choix!
- S'il est organisé de façon intelligente, le MaaS sera l'une des clés pour faire évoluer les comportements de déplacement vers des options de mobilité plus durables, réduire l'utilisation de la voiture particulière et permettre d'améliorer la mobilité tout en la rendant plus abordable.



Il est impératif d'agir maintenant pour faire du MaaS l'outil idéal pour bâtir un avenir plus durable, alors que les plates-formes globales sont déjà en cours de déploiement. Le MaaS peut potentiellement augmenter la part modale de tous les services de mobilité aux dépens de l'autosolisme. Par conséquent, ce ne sont pas seulement les voyageurs qui en bénéficieront, mais aussi tous les fournisseurs de service de mobilité. C'est dans l'intérêt du voyageur de mettre en place un écosystème de mobilité intégré, comprenant tous les services de mobilité publics et privés, reposant sur un système optimisé pour bénéficier d'une totale liberté de mouvement. Il est dans l'intérêt de la collectivité et des autorités municipales que l'offre intégrée soit construite autour des transports publics à grande capacité et des modes actifs.

La solution de MaaS devrait aider à optimiser le système de mobilité, ce qui nécessite, le cas échéant, des règles, des contrôles et une gouvernance adéquats.

Par conséquent, des incitations sont nécessaires pour accroître l'efficacité et les taux d'occupation, ainsi que des mesures pour compléter les transports publics. Des mesures dissuasives devront être mises en place pour empêcher la cannibalisation des transports publics, de la marche et pied et du vélo, au même titre que pour les trajets individuels ou à vide.

CRÉATION D'UN SERVICE CENTRÉ SUR L'UTILISATEUR

Si le MaaS ne répond pas aux besoins des voyageurs, il ne sera pas en mesure d'attirer suffisamment d'utilisateurs pour déclencher le passage à des modes de transport durable. Il est donc essentiel de placer le voyageur au cœur de la solution MaaS.

Les principales attentes du voyageur sont les suivantes :



Fiabilité: le MaaS doit garantir des informations correctes en temps réel, un niveau de qualité élevé, une réputation/marque forte et proposer (ou renvoyer vers) des services de transport fiables à des prix équitables.



Simplicité: un service simple, convivial et pratique offrant un accès unique avec des informations intégrées tout au long du voyage pour aider le voyageur à prendre des décisions.



Impartialité: le MaaS doit être non discriminatoire et donner accès à toutes les options de mobilité disponibles, tout en mettant en avant l'efficacité et la durabilité plutôt que la rentabilité commerciale.



Flexibilité: le MaaS doit être capable de s'adapter aux besoins changeants des voyageurs et doit donc assurer des prix équitables et tenir compte des préférences personnelles.

LE MAAS ACCORDE BEAUCOUP D'IMPORTANCE À LA COLLABORATION

Le MaaS vise à établir un partenariat solide. Cela signifie que différents opérateurs de transport travaillent en tant que partenaires commerciaux aux côtés des autorités publiques chargées de la planification stratégique de la mobilité. Afin de faire confiance à un fournisseur de MaaS qui gère la plateforme et de rejoindre l'offre de mobilité intégrée, les partenaires commerciaux attendent de l'impartialité, de l'équité, une marque forte et innovante à l'image positive ainsi qu'un intégrateur suffisamment stable et digne de confiance. En effet, tous les partenaires commerciaux devraient être traités sur un pied d'égalité et l'approche du fournisseur de MaaS vis-à-vis des opérateurs de transport devrait être non discriminatoire. Les conditions d'accès pour rejoindre la plate-forme MaaS doivent être équitables. De plus, la solution doit être simple d'utilisation afin d'être hautement attractive pour le voyageur. Bien entendu, tous les opérateurs de transport s'attendent à gagner de nouveaux clients via la plate-forme de MaaS.

Qui jouera quel rôle?

GOUVERNANCE ET CONTRATS

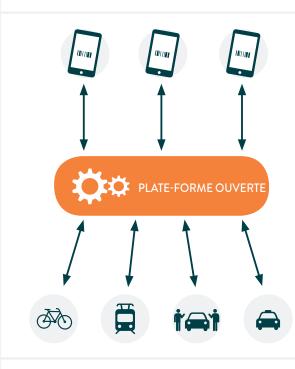
LE RÔLE DU FOURNISSEUR DE MAAS ET DE L'INTÉGRATEUR

Pour construire une solution MaaS, différents niveaux d'acteurs sont impliqués. L'intégrateur est responsable de l'intégration des données de plusieurs opérateurs de transports et des données d'infrastructure, le fournisseur de MaaS construit la solution en s'appuyant sur la couche intégrée. L'intégrateur peut être différent du fournisseur MaaS, mais parfois ces rôles sont assumés par le même acteur.

La question qui est sur toutes les lèvres est de savoir qui sera l'intégrateur MaaS. Mais la question cruciale est plutôt : qui est capable d'attirer le maximum de clients pour produire le maximum d'avantages pour la mobilité durable et abordable ? Le rôle de l'intégrateur est donc de faire fonctionner le MaaS. Ce n'est qu'avec des clients et des partenaires commerciaux satisfaits qu'un fournisseur de MaaS sera en mesure de s'adapter et de créer le maximum d'avantages pour la mobilité durable.



UTILISATEUR FINAL



FOURNISSEUR MAAS

Interface / fournisseur de services, par ex. apps et boutiques de mobilité

INTÉGRATEUR

Back-end, par ex. niveau d'intégration des données

PRESTATIONS

Stations

Routes

Parking

Recharge

INFRASTRUCTURE

Les rôles de fournisseur et d'intégrateur de MaaS pourraient être assumés par différents acteurs, tels que l'autorité ou l'opérateur de transport public, n'importe quel opérateur de service de mobilité, une entreprise de technologie, une société MaaS ou tout autre acteur du secteur bancaire ou des télécommunications. Tout cela dépendrait du contexte local, qui devrait ainsi prendre en compte de nombreux facteurs tels que la popularité des services de mobilité établis, l'état de préparation des voyageurs, l'organisation institutionnelle et le cadre juridique des services de transport, pour n'en citer que quelques-uns.

DONNÉES ET RELATION CLIENT : BÂTIR LA CONFIANCE POUR UN PARTENARIAT FORT

L'intégrateur et le fournisseur de MaaS ont besoin d'ensembles de données différents de ceux des opérateurs d'infrastructure et des opérateurs de transport pour créer une solution MaaS :

Données de transport :

Données sur la disponibilité du service de mobilité, données en temps réel via des API sécurisées

Données d'accès / de billettique :

Données pour revendre l'accès au service de mobilité, billetterie mobile, réservation en ligne via des API sécurisées

Données du voyageur :

Des données personnelles sur le voyageur sont nécessaires pour pouvoir utiliser les services de mobilité (par exemple, permis de conduire pour l'auto-partage)

Données d'infrastructure :

Par exemple, disponibilité de points de recharge pour VE, places de stationnement, état des routes et niveaux de congestion.

Tous les opérateurs de transport ne disposent pas encore de ces données dans le format requis. Des questions se posent concernant le financement de l'adaptation.

ANALYSE DE DONNÉES & DONNÉES D'UTILISATION

L'analyse de données basée sur les données d'utilisation, (dont les données de demande) de l'opération MaaS peut fournir aux autorités organisatrices et aux opérateurs de transport des informations précieuses sur la manière d'adapter leur réseau ou service afin d'améliorer la qualité de service globale des services de transport et de mieux répondre aux besoins des voyageurs.

La valeur des données réside dans les services engendrés par les données collectées :

Il permet au fournisseur de MaaS d'améliorer le service en fournissant des services plus personnalisés et d'optimiser



l'activité avec une vision globale de l'utilisation et des besoins.

- Il donne aux opérateurs de transport une meilleure connaissance de leurs clients et les aide à améliorer leur offre et à optimiser leurs coûts.
- Il permet aux villes et aux autorités de mieux comprendre les besoins nécessaires à l'amélioration de leurs infrastructures. Il pourrait également être utilisé pour mieux gérer la demande et l'offre de services de transport en répartissant la demande sur différents itinéraires, modes et horaires.

Les données client et les données d'utilisation doivent être partagées par le fournisseur MaaS avec les opérateurs de transport et les autorités en ce qui concerne les lois sur la protection des données. Elles dynamisent l'ensemble de l'écosystème et contribuent à la construction de meilleures villes, ce qui, en retour, profite au MaaS. Celui-ci doit être construit sur le principe de réciprocité lors de l'ouverture des données.

BÂTIR LA CONFIANCE : CONCEPTS ET AL-GORITHMES DE PARTAGE DE DONNÉES

Les opérateurs de transport peuvent être inquiets à l'idée de donner accès à leurs données, car ils perçoivent différents risques :

- Perte de la relation client
- Le fournisseur de MaaS deviendrait le gardien de toutes les données de demande et d'utilisation
- Divulgation du modèle économique à ses concurrents en partageant des données
- Incertitude sur le traitement équitable de tous les opérateurs de transport par l'intégrateur



Les opérateurs de transport doivent également être sûrs que le fournisseur de MaaS fournira un service de qualité à leurs clients. La vraie question porte moins sur l'ouverture des données que sur la manière de partager l'accès avec le client. Ces risques doivent être abordés afin d'instaurer la confiance et de veiller à ce que seules les données essentielles à l'amélioration des services soient partagées et que les données commerciales sensibles de l'opérateur soient protégées. Comment accomplir cela :

- L'intégrateur de MaaS propose des règles commerciales (termes et conditions de revente des services de transport) équitables
- Un contrat de revente clair, tel qu'une licence sharealike établie par les opérateurs de transport
- Réglementation et gouvernance
- Une approche partagée impliquant tous les acteurs, par exemple grâce à la définition d'un code de conduite

SUR LES RÈGLEMENTS ET LES NORMES

La qualité et la cohérence des données partagées ainsi que le format des données sont essentiels pour le MaaS. Cela doit être simple pour tous les opérateurs de transport, grands comme petits, de se connecter à la solution de MaaS. Des normes sur le partage de données devraient être mises en place, auxquelles chaque acteur, pourrait s'adapter sur base volontaire. Forcer les opérateurs de transport à ouvrir leur système de réservation et / ou leur billetterie via une réglementation ne résoudra pas nécessairement les risques susmentionnés.

Une approche collaborative est nécessaire car la mise en place d'une solution de MaaS est une affaire de coopération

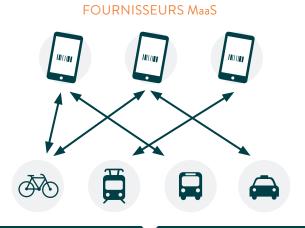
PLUSIEURS MODÈLES MAAS AVEC DIFFÉRENTS ACTEURS EN TANT QU'INTÉGRATEURS

CRÉER LA SOLUTION

Il existe de nombreuses manières de créer un MaaS et des projets pilotes sont en cours dans le monde entier. Ils présentent tous des avantages et des inconvénients en fonction du point de vue de chacun des acteurs impliqués. Le contexte local est important. Lorsque vous réfléchissez au modèle qui conviendrait le mieux pour votre ville, il pourrait être utile d'examiner les modèles de base de MaaS décrits ci-dessous pour voir comment ils pourraient permettre d'atteindre les objectifs suivants :

- Report modal en faveur des transports en commun, de la marche et du vélo
- · Nombre d'utilisateurs / pénétration du marché
- Inclusion sociale
- Innovation
- Orientation client / utilisabilité
- · Alignement sur les objectifs de la politique publique
- · Intégration des fournisseurs de mobilité locaux
- Approche non discriminatoire
- · Partage des données avec les autorités publiques

MODÈLE MAAS 1 INTÉGRATEUR COMMERCIAL

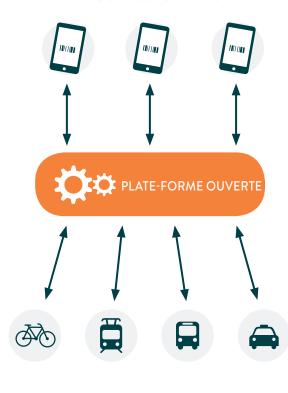


- Marché avec accords entre fournisseur MaaS et opérateurs de transport
- Concurrence
- Marché libre et non réglementé
- Perçu comme une solution innovante et axée sur le client
- Doutes sur le le potentiel d'inclusion sociale
- Les données ne seraient probablement pas partagées avec les autorités publiques - incapables d'améliorer les services de transport public existants et la planification avec l'analyse des données
- Le risque de favoritisme dans la présentation des options de transport est perçu comme élevé

MODÈLE MAAS 2

PLATE-FORME BACK-END OUVERTE

FOURNISSEURS MaaS

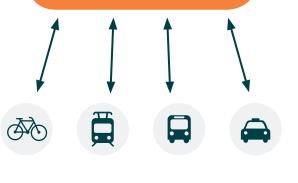


- Mise en place par une entité publique avec des règles déterminées par l'autorité publique
- Sert d'infrastructure publique sur laquelle différents acteurs pourraient construire une solution de MaaS
- > Tous les services de mobilité doivent ouvrir leurs API
- Concurrence côté interface utilisateur
- Perçu comme offrant un service axé sur le client, innovant et impartial
- Les fournisseurs de mobilité locaux sont plus susceptibles d'être intégrés
- Le financement de la plate-forme back-end ouverte doit être abordé

MODÈLE MAAS 3

LE TRANSPORT EN TANT QU'INTÉGRATEUR

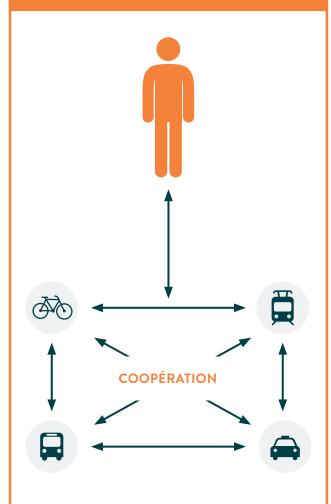
TRANSPORTS PUBLICS



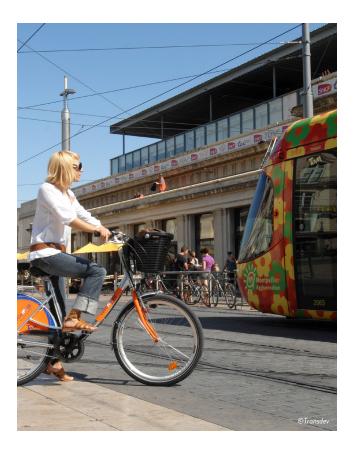
- MaaS géré par les transports en commun avec certains services de mobilité
- Règles établies par les transports en commun
- D'autres fournisseurs de services de mobilité devront peut-être ouvrir leurs API
- Les transports publics disposent déjà de la base de données clients la plus importante et constituent la colonne vertébrale de la mobilité urbaine durable. Il est donc logique qu'ils prennent la tête de l'intégration d'autres services de mobilité
- Les transports publics restent pertinents pour les clients existants et semblent plus attrayants pour les nouveaux usagers en devenant un véritable fournisseur de mobilité
- Perçu comme pouvant contribuer au mieux à la mobilité durable, être socialement inclusif et mieux aligné sur les objectifs de politique publique, les données étant partagées avec les autorités publiques
- Perçu comme offrant éventuellement un service moins novateur et moins axé sur le client

MODÈLE MAAS 4

TECHNOLOGIE DE COMPTABILITÉ DÉCENTRALISÉE POUR MAAS



- Mobilité répartie à l'aide de la blockchain
- Toutes les parties prenantes travaillent sur une plateforme partagée via la technologie de registre décentralisé
- > Empêche d'avoir besoin d'une seule entité au milieu tout en créant un écosystème de mobilité coordonné
- Cela pourrait permettre aux autorités de transport de promouvoir des incitations sur certains choix de mode et de déterminer des règles pour l'économie de la mobilité
- La recherche sur cette possibilité est toujours en cours



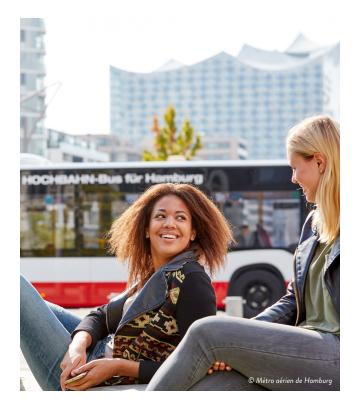
PAYSAGE INSTITUTIONNEL ET CADRE RÉGLEMENTAIRE POUR PROMOUVOIR LE MAAS ET LA MOBILITÉ DURABLE

LE MAAS ET LES OBJECTIFS DE POLITIQUES PUBLIQUES DES VILLES

Du point de vue de la ville ou de la région, le MaaS rassemble des données précieuses sur les mouvements d'utilisateurs et les opérations de réseau. Ces données peuvent être utilisées pour améliorer l'efficacité des services et la planification du réseau.

Le MaaS devrait être un outil permettant d'orienter les comportements de déplacement vers des modes plus durables.

Les transports en commun de masse sont le pilier de la mobilité durable, de même que la marche à pied et le vélo. Les autorités publiques doivent donc veiller à ce qu'ils soient au cœur de toute solution de MaaS. Le nudging et l'heuristique, c'est-à-dire des approches visant à encourager les voyageurs à utiliser des modes plus durables, sont souvent sous-estimés quant à l'influence qu'elles peuvent avoir sur le comportement et la perception des différentes options qui s'offrent à eux. Par exemple, les paramètres par défaut de nombreux planificateurs d'itinéraires favorisent souvent la voiture, ce qui en fait le résultat primaire et le plus important sur tout appareil de recherche. En revanche, afficher en premier lieu les modes durables permet d'augmenter la pertinence de



ces options. La gamification et le nudging font partie de techniques de motivation à utiliser avec des récompenses pour favoriser un comportement de voyage durable reconnu, par exemple via des systèmes de bonus.

Les données dérivées du MaaS contribueraient à une utilisation plus efficace des infrastructures existantes et contribueraient à améliorer la mobilité durable et la planification des transports publics. Mais les autorités publiques doivent avoir accès à ces données.

Le MaaS étant un mélange d'acteurs publics et privés, il existe également un risque que des acteurs purement commerciaux en profitent, par exemple avec des algorithmes favorisant certains services.

Le cadre réglementaire doit garantir que les transports publics à haute capacité et les modes actifs constituent la colonne vertébrale du MaaS.

ÉTABLIR LE BON CADRE RÉGLEMENTAIRE POUR PROMOUVOIR LE MAAS

De nombreuses mauvaises incitations telles que le stationnement gratuit ou les voitures de société subventionnées empêchent actuellement le développement d'un comportement durable en matière de mobilité et empêchent le MaaS d'être vraiment attrayant pour les automobilistes. Ainsi, l'une des principales incitations pour le MaaS serait de mettre fin à ces incitations non durables. Les outils permettant de contrôler la circulation automobile et l'utilisation de la voiture, tels que les restrictions d'accès, les péages urbains, les restrictions de stationnement et la taxation sur la possession d'une voiture personnelle doivent être pris en compte.

COORDINATION INSTITUTIONNELLE & PLANIFICATION URBAINE MULTIMODALE

La fragmentation institutionnelle entre les différentes autorités en charge des services de mobilité disponibles dans une ville peut constituer un obstacle à la qualité des solutions de MaaS. En effet, des réglementations et des responsabilités différentes pour les divers modes de transport sont souvent la source d'un manque de coordination. Aujourd'hui, la plupart des ressources de mobilité sont planifiées et exploitées verticalement en silos. Par conséquent, même si les services de mobilité sont intégrés au niveau des voyageurs (paiement), cela ne signifie pas que l'offre elle-même sera appropriée pour répondre aux besoins. Adapter les institutions actuelles pour regrouper tous les services de mobilité urbaine dans les agences de mobilité ou les autorités de transport multimodal conduirait à une organisation coordonnée des services de mobilité. La gestion de la qualité des différents services pourrait également être facilitée. Il en va de même pour le partage de l'espace public et des politiques urbaines.

Le MaaS peut être une passerelle numérique vers différents services de mobilité, mais ces services doivent être intégrés physiquement pour devenir vraiment attractifs.

La création de pôles d'échanges multimodaux, de véritables hubs de mobilité offrant de la visibilité sur toutes les options de mobilité est essentielle pour promouvoir la mobilité combinée.



CONCLUSION

Différentes approches existent et doivent encore être testées, mais une chose est sûre : avec un nombre toujours croissant d'options de mobilité, Mobility as a Service deviendra le modèle économique du futur. S'il est déployé dans le cadre approprié et axé sur les transports publics à grande capacité et la mobilité active, il peut s'avérer être un outil formidable pour modifier les modes de déplacement des citoyens vers des modes plus durables et optimiser nos systèmes de mobilité urbaine. Les autorités doivent agir dès maintenant, car les plates-formes mondiales élaborent des solutions qui n'impliquent pas nécessairement une approche non discriminatoire ni ne favorisent un comportement de déplacement plus durable.

Faisons en sorte que le MaaS devienne l'outil au service d'un avenir plus durable!

Pour tout commentaire ou question, veuillez contacter Caroline Cerfontaine (caroline.cerfontaine@uitp.org)

RECOMMANDATIONS POUR LES POUVOIRS PUBLICS ET LES ORGANES DÉCISIONNELS

Pour que le Mobility as a Service contribue à la réalisation des objectifs de politique publique, il est urgent d'agir maintenant. l'UITP recommande ce qui suit :

- ◆ Établir le bon cadre réglementaire pour promouvoir MaaS
- Éliminer les mauvaises incitations qui favorisent l'utilisation de la voiture et entravent ains la mobilité durable et le MaaS (parking gratuit, voitures de société etc.)
- Augmenter les mesures visant à limiter l'autosolisme (restrictions d'accès, péages urbains, restrictions de stationnement, reconquête de la rue, etc.).
- Investir dans des solutions numériques favorisant l'intégration et l'ouverture





• Développer l'intégration institutionnelle et politique

- Surmonter la fragmentation institutionnelle des agences de mobilité ou des autorités de transport multimodal responsables de tous les services de mobilité urbaine, par exemple en élargissant les compétences des autorités de transport public existantes et en veillant à ce qu'elles disposent des capacités et des ressources nécessaires pour gérer les algorithmes et l'analyse des données.
- Encourager la planification urbaine multimodale pour le développement de pôles de mobilité et d'infrastructures multimodales.
- Inclure le MaaS comme catalyseur pour atteindre les indicateurs de performance politiques liés au climat, à l'environnement, à l'utilisation de l'espace, à l'inclusion sociale et à la qualité de vie dans les villes et dans les plans de mobilité urbaine.

Mise en place de solutions de MaaS réussies

- Construire l'éco-système: mettre en place des processus participatifs associant des acteurs publics et privés, des instituts de recherche et des clients, afin d'encourager tous les acteurs à élaborer un code de conduite, en lien avec des sujets tels que le modèle économique, l'ouverture, la normalisation, l'interface, la réciprocité des données et le partage de la clientèle.
- S'assurer que les options de transport en commun et de mobilité active soient au cœur de n'importe quelle solution MaaS. Les transports en commun étant la colonne vertébrale de l'écosystème de la mobilité urbaine, ils constituent un facteur clé de succès de tous les modèles MaaS.
- Réciprocité et protection des données : imposer la protection et la réciprocité des données aux fournisseurs MaaS pour permettre l'optimisation du système de mobilité urbaine. Les données d'utilisation agrégées et anonymisées (y compris les données de demande telles que les requêtes origine-destination) doivent être partagées de façon réciproque entre les autorités de transport, les opérateurs et les autres fournisseurs de sonice de mobilité

- Développer des politiques basées sur l'utilisation d'algorithmes afin de prévenir les effets indésirables tels que de passer des modes collectifs aux modes individuels ou des modes durables aux modes individuels motorisés dans les propositions offertes par des solutions de MaaS ou des planificateurs d'itinéraires.
- Utiliser les données de n'importe quelle opération MaaS pour optimiser l'offre de mobilité urbaine.
- Adopter et harmoniser les normes de qualité pour tous les fournisseurs de mobilité afin que chacun puisse se connecter facilement.
- Tarification libre et équitable: si les autorités publiques autorisent les fournisseurs de MaaS à reconditionner et à revitaliser les services existants au lieu de les revendre, l'impact sur les revenus et les contrats de transport public doit être soigneusement modélisé et éventuellement compensé afin de préserver la dimension publique du service. Des prix accessibles, équitables et inclusifs pour les clients de groupes d'intérêts spéciaux doivent être garantis, si une définition libre des tarifs est autorisée.
- Favoriser l'innovation par le financement stimuler l'innovation en mettant à dispositior des fonds qui peuvent être un catalyseur important pour encourager la co-création, sensibiliser la clientèle ou surmonter les obstacles technologiques.
- Faciliter les partenariats : offre des cadres contractuels qui traitent de la réciprocité des données, des conditions d'accès à la billettique des transports publics, des commissions, des compensations transactionnelles, etc. afir d'encourager la coopération ouverte et la gestion des partenariats.



Découvrez des exemples de MaaS dans le *rapport MaaS* de l'UITP et dans la Combined Mobility Toolbox sur **MyLibrary**.

Ceci est un Policy Brief de l'UITP, l'Association internationale des transports publics. L'UITP compte plus de 1,700 sociétés membres dans 100 pays à travers le monde et représente les intérêts des principaux acteurs de ce secteur. Ses membres comprennent des autorités de transport, des opérateurs, privés et publics, de tous les modes de transport collectif de voyageurs ainsi que l'industrie. L'UITP aborde les aspects économiques, techniques, organisationnels et de gestion du transport de passagers ainsi que le développement d'une politique pour la mobilité et les transports publics dans le monde.

Ce Policy Brief a été préparé par le Comité de la mobilité combinée de l'UITP.



