

Des MaaS à échelle métropolitaine et régionale : enjeux, opportunités et questionnements

Cédric MOREL - Syndicat mixte Atoumod



Catherine GONIOT - Métropole Rouen Normandie



Journée Mobilité 3.0

Quels systèmes de transport intelligents pour les territoires normands ?

12 nov. 2020

À l'échelle régionale

- 538 M de déplacements annuels entre aires urbaines
 - 7 % en transports publics (38 M) / 93 % en VP
 - 12 % supplémentaires réalisables en TP (65 M)
- ⇒ Objectif 1 déplacement sur 6 en TP

Les enjeux de la cible occasionnelle

- 100 000 visiteurs / semaine à Rouen
 - 78 % des déplacements entre aires urbaines sont occasionnels
 - Pour 3/4 des usagers occasionnels, le train et le car ne sont même pas envisagés
 - 60 % des Normands ne connaissent pas l'offre TC à proximité
- ⇒ La cible occasionnelle est plus complexe à capter
- ⇒ Primordial de travailler sur l'intermodalité, l'information, la coordination des offres

CONSTATS pour la Métropole Rouen Normandie

le bassin de mobilité

718 000 habitants
2,43 millions de dplcts / j
94 % en interne
6 % en échange

VL : 67,7 %
TC : 9,5 %

la Métropole

498 000 habitants
1,67 millions de dplcts / j
90 % en interne
4 % en échange

VL : 56 %
TC : 15 %

Rouen

110 000 habitants
487 500 dplcts / j
64 % en interne
36 % en échange

VL : 36 %
TC : 15 %

TYPLOGIE DE TERRITOIRE	PART VL	TAUX MOTORISATION MENAGES
Centre urbain dense de Rouen	36 %	1,03
Secteurs périurbain (variabilité fonction de la proximité des centralités)	50 à 70 %	< 1,5
Territoires d'urbanisation dispersés situés dans les périmètres des ressorts territoriaux (MRN, CASE)	70 à 80 %	1,5 à 1,6
Territoires peu denses situées en dehors des ressorts territoriaux	90 %	1,7



Le MaaS Atoumod cible :

- La clientèle occasionnelle
- Les déplacements du quotidien, en particulier autour des agglos
- La clientèle touristique

Le MaaS Métropole cible :

- Le marché unique de la mobilité à l'échelle de la Métropole puis du bassin de mobilité
- La mobilité « sans couture » pour tous et tous les jours
- Un service pour s'informer, réserver, acheter, gérer son compte personnel
- Un outil pédagogique pour auto-évaluer l'impact de sa mobilité
- Un assistant de mobilité pour enclencher et accompagner les changements de comportements

MAIS

- Le MaaS n'a d'intérêt que si les services alternatifs à la voiture individuelles sont pas « concurrentiels » avec elle...

Pluralité de MaaS : Enjeux de coopération et de mutualisation



Principes retenus en Normandie

- Mutualisation des briques référentiel et calculateur
- Applications distinctes pour chaque AOM : principe de diversification des canaux
- Possibilité pour les AOM qui le souhaitent d'utiliser l'application commune Atomod

Objectifs recherchés / opportunités

- Gain financier
- Principe : mutualiser toutes les briques back office possibles et diversifier les canaux (applications distinctes)
- Expérimenter l'interface entre des applications complètes : définition de communs, standardisation
- Gain d'efficacité dans la gestion d'outils communs (ex: qualification des données)
- Fédérer les puissances publiques pour piloter la mobilité, l'aménagement du territoire, l'espace public

Pluralité de MaaS : Enjeux de coopération et de mutualisation



Sujets à traiter

- Délimiter les périmètres des outils et des services : ceux propres à la MRN, ceux de la Région, ceux communs toutes les AOM
- Établir une gouvernance commune dans la gestion des outils (l'exploitation commune de la billettique en Normandie offre un modèle efficient)
- Partager les besoins en termes de disponibilité, de sécurité, d'évolutivité des outils
- Délimiter / partager les responsabilités propres et collectives (enjeu consubstantiel aux PF MaaS)
- Travailler sur la lisibilité des outils du point de vue de l'utilisateur > question de la « notoriété » et la complémentarité des offres