



RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



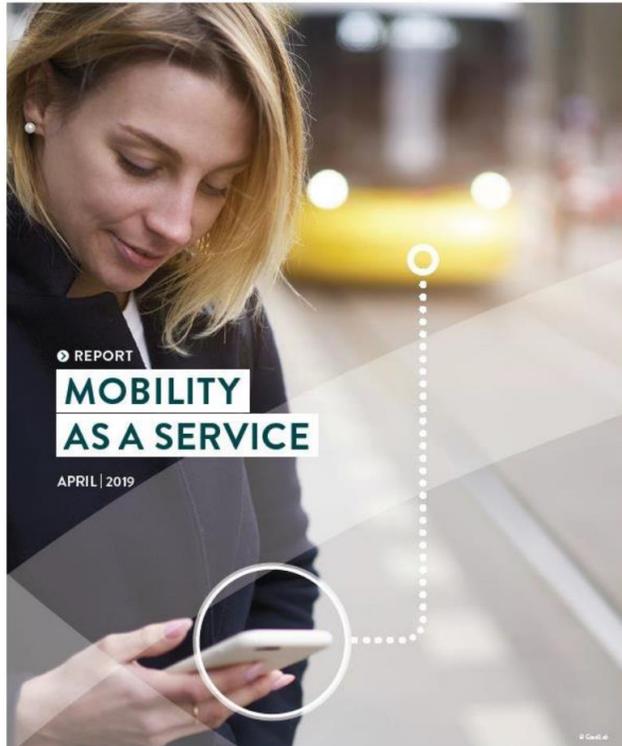
# LE MAAS, UN INSTRUMENT DE L'ACTION PUBLIQUE PERTINENT POUR DÉCLOISONNER LES POLITIQUES DE MOBILITÉ ?

## LE CAS DU DÉVELOPPEMENT DE SERVICES NUMÉRIQUES DE MOBILITÉ AU SEIN DU TERRITOIRE DES HAUTS-DE-FRANCE.

Pierre-André Horth

07/10/2024

# DÉFINITION PRATIQUE DU MAAS



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 trottinettes 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.

# AU-DELÀ DE LA DÉFINITION CONCRÈTE DE CE DISPOSITIF

- Un **acronyme à la mode**... depuis le 10e congrès européen ITS à Helsinki (Heikkila, 2014) et l'apparition du terme MaaS
- Une expression qui témoigne **un changement progressif de paradigme** : La «mobilité» plus que le transport (Amar, 2010), une «détechnicisation» puis une individualisation



# UN CHANGEMENT PORTEUR DE NOMBREUX ENJEUX

- **Economique** : Un nouveau modèle «as a service» (Hensher et al.,2020)
- **Mobilité durable** : Un outil pour les usagers qui vise à répondre aux besoins de mobilité des individus de manière durable (Utriainen et al. 2018)
- **Industriel** : Une solution numérique qui se vend aux institutions (La Rocca, 2021)... Mais pour répondre à quelles questions ?
- **Politiques publiques** : Un instrument de politique publique tel que défini par Lascoumes et Le Galès (2005)

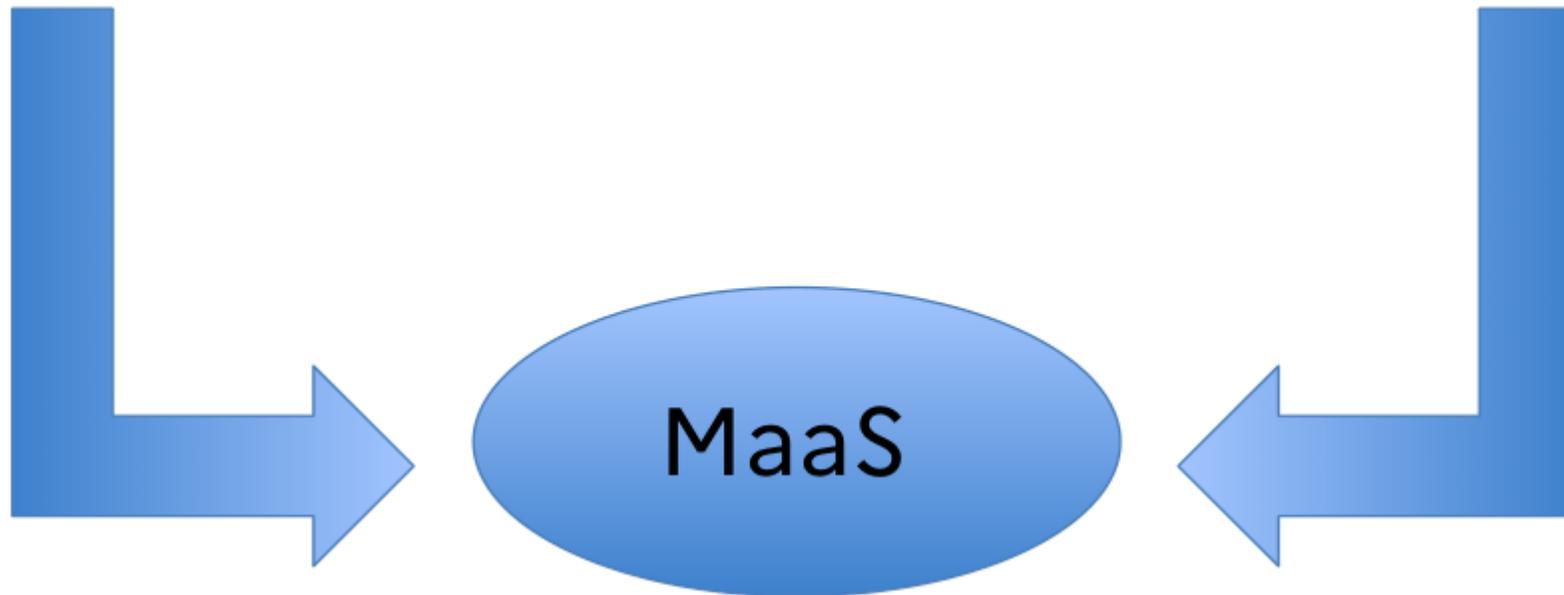
# LA RENCONTRE DE DEUX DYNAMIQUES DE RECHERCHE

## Mobilité durable

Dépendance automobile (Dupuy, 1999)  
Fragmentation des politiques de  
mobilité (Gallez et Menerault, 2005 ;  
Richer, 2007)  
Intermodalité (Chapelon, 2016)

## Numérique

Smart city (Picon, 2018)  
Smart mobility (Docherty et al, 2018)  
Les données au coeur du processus  
(Courmont, 2018)  
Pratiques de déplacement (Aguiléra, 2016)



# QUELLE LITTÉRATURE AUTOUR DU MAAS ?

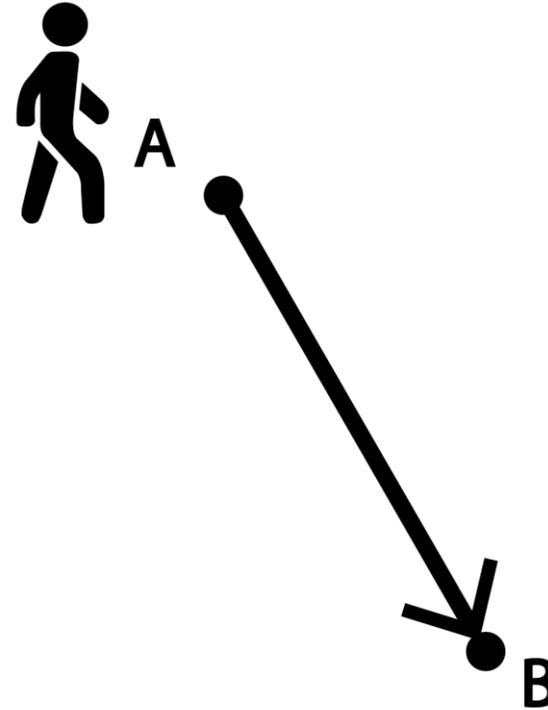
- Une littérature académique **anglophone concentrée sur certaines approches** : l'aide à la décision avec des modèles d'organisations (Smith, Sochor et Karlsson, 2019), les modèles économiques (Aapaoja, Eckhardt et Nykänen, 2017), l'acceptation par les usagers (Kim et Rasouli, 2022)
- Un enjeu à introduire une **variable spatiale** avec une analyse portant sur des projets concrets sous l'angle gouvernance de plusieurs territoires (Janke, 2023)
- Des publications **récentes** qui ouvrent de nouvelles perspectives (Eskenazi et Quillerier, 2024)



# ENQUÊTER SUR LE MAAS POUR INTERROGER LA RELATION RÉSEAU-TERRITOIRE

**Le MaaS est-il en mesure de décloisonner les politiques de transport ?**

# ENQUÊTER SUR LE MAAS POUR INTERROGER LA RELATION RÉSEAU-TERRITOIRE

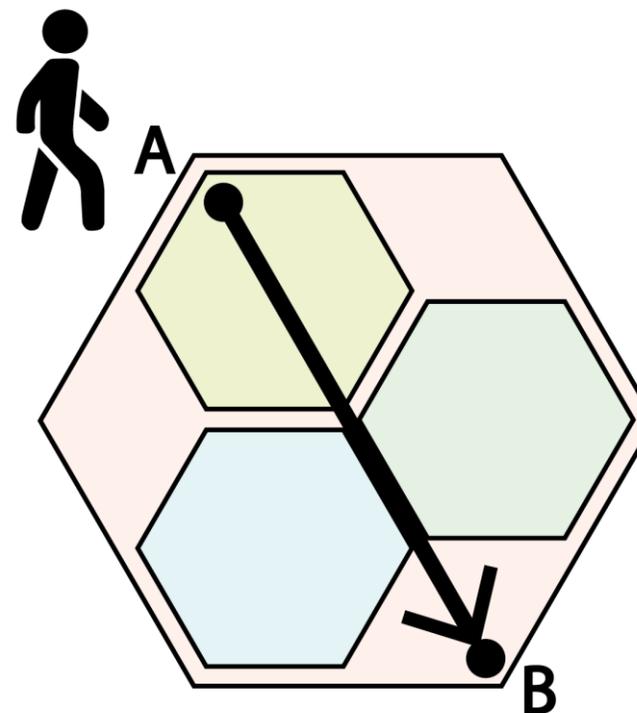


Un usager souhaite aller  
de A à B

Projet transactionnel d'un usager d'après Dupuy, 1991 (niveau 3)

# ENQUÊTER SUR LE MAAS POUR INTERROGER LA RELATION RÉSEAU-TERRITOIRE

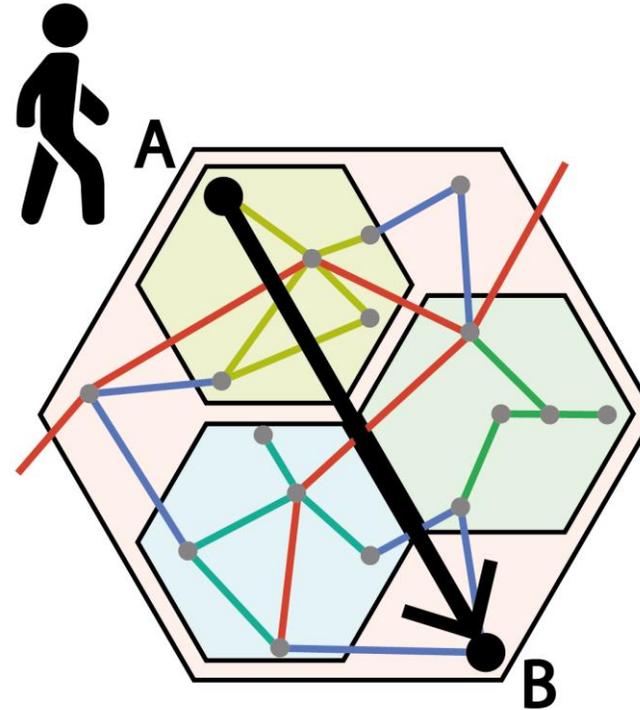
Les frontières spatiales



Il est confronté à des territorialités aréolaires où s'exercent des pouvoirs

# ENQUÊTER SUR LE MAAS POUR INTERROGER LA RELATION RÉSEAU-TERRITOIRE

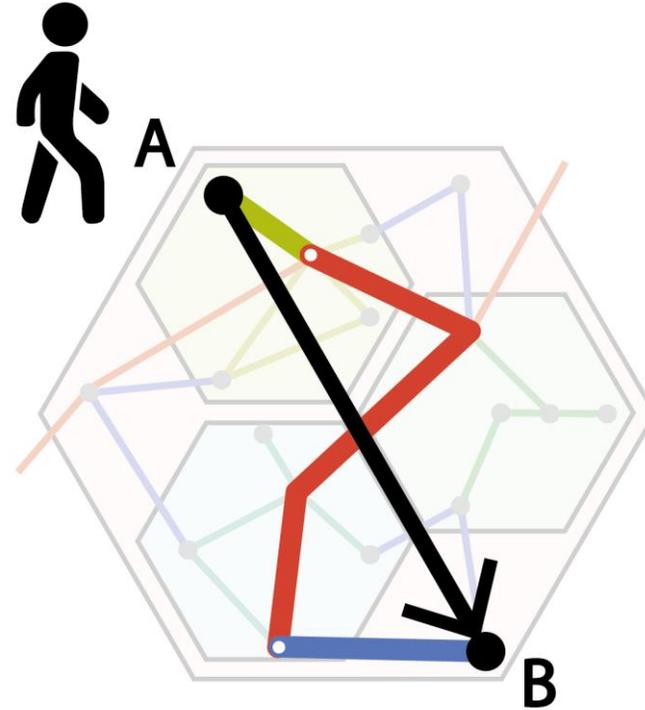
Les frontières modales



Il est confronté au réseau technique réel

# ENQUÊTER SUR LE MAAS POUR INTERROGER LA RELATION RÉSEAU-TERRITOIRE

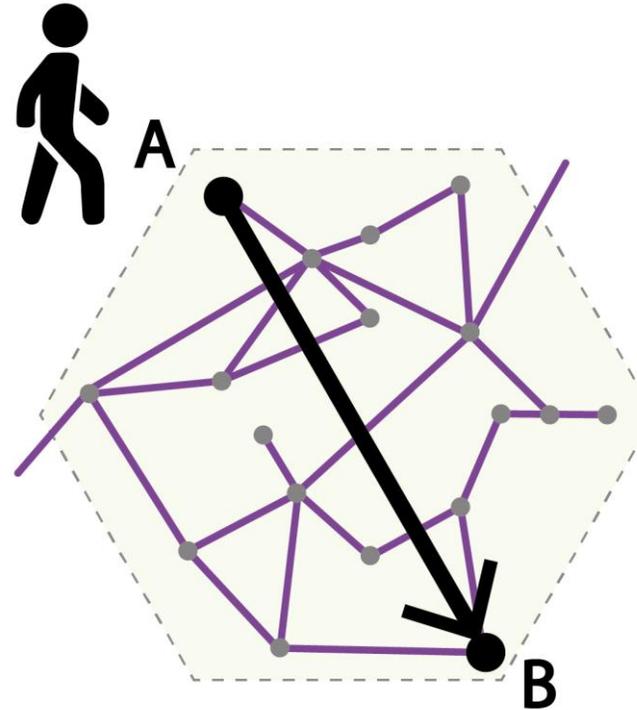
Des frontières à plusieurs titres



Un trajet compliqué qui subit des ruptures (physiques, tarifaires, horaires, cognitives, informationnelles)

# ENQUÊTER SUR LE MAAS POUR INTERROGER LA RELATION RÉSEAU-TERRITOIRE

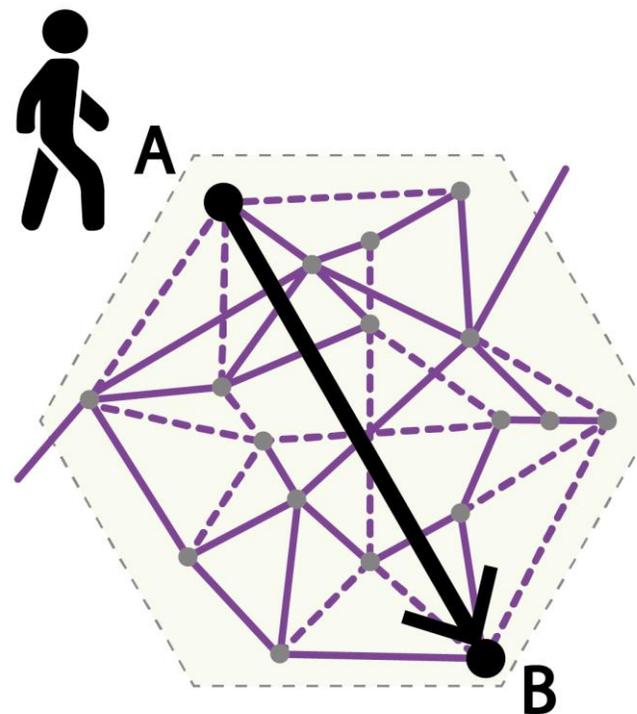
Première hypothèse



Une intégration spatiale, limitant les ruptures aréolaires, une unification des réseaux dans un territoire

# ENQUÊTER SUR LE MAAS POUR INTERROGER LA RELATION RÉSEAU-TERRITOIRE

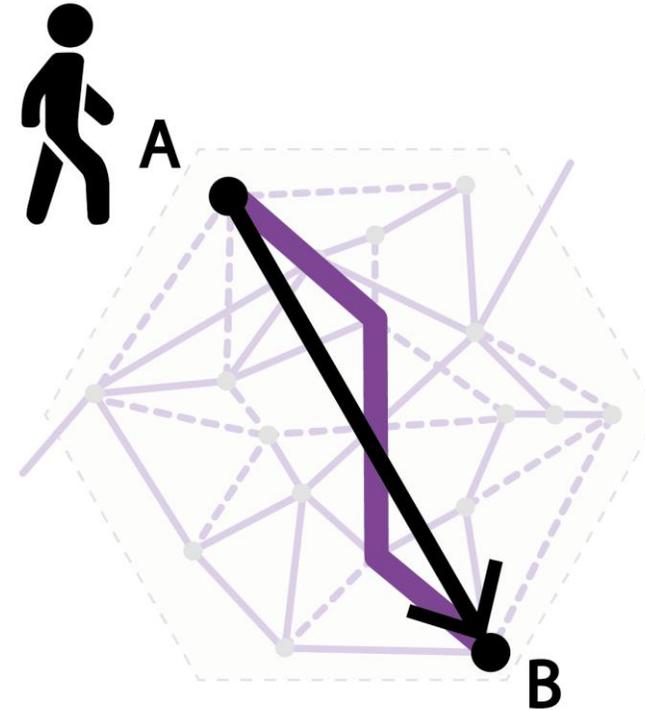
Deuxième hypothèse



Une intégration modale, limitant les ruptures réticulaires, une adaptation du territoire, une multiplication des possibilités

# ENQUÊTER SUR LE MAAS POUR INTERROGER LA RELATION RÉSEAU-TERRITOIRE

L'objectif du MaaS



Accéder à un trajet qui se rapproche du projet transactionnel en limitant les ruptures

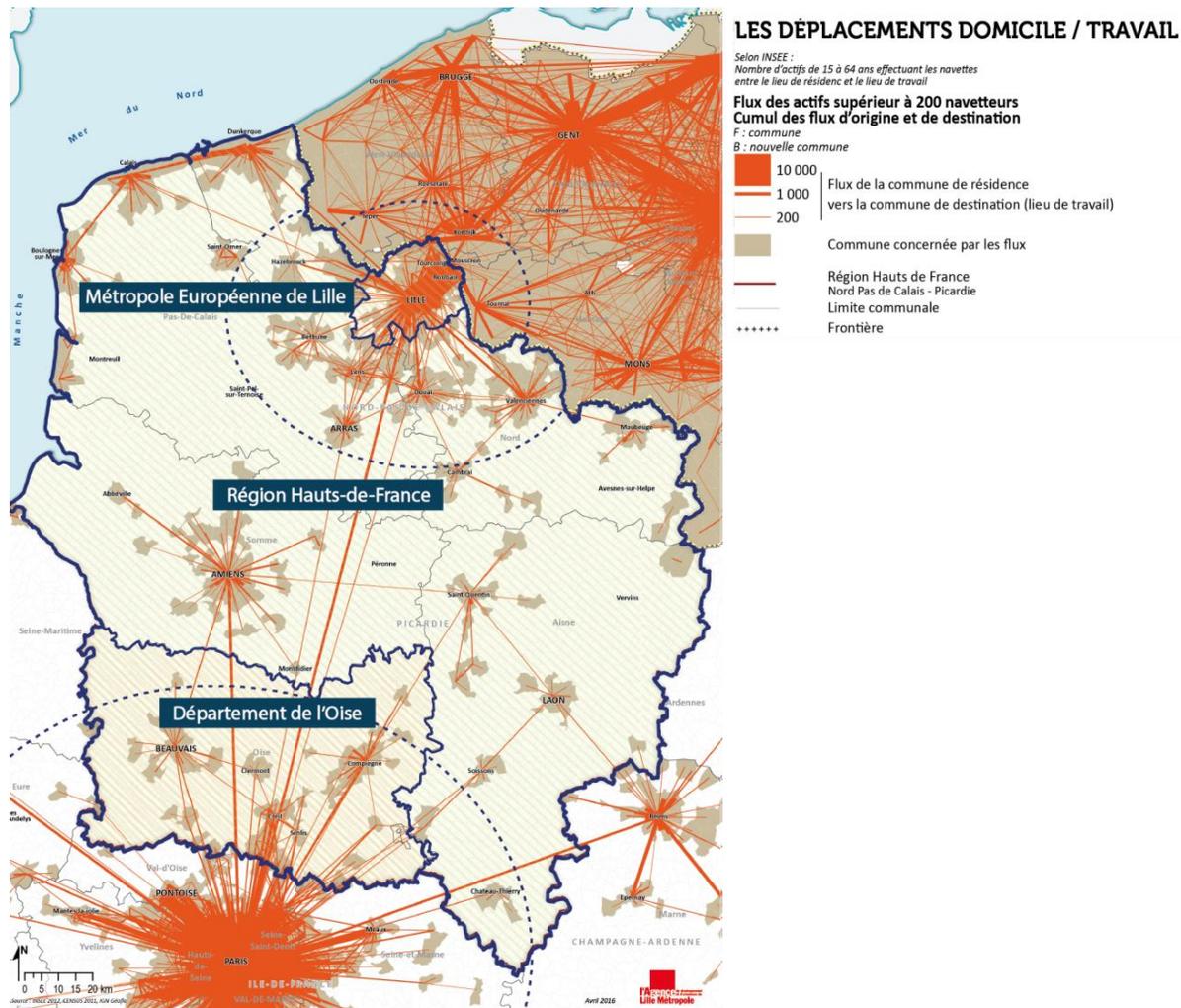
# TROIS MÉTHODES POUR EXPLORER CES HYPOTHÈSES

- Une **observation participante**: Thèse ancrée au sein du réseau métier MaaS du Cerema
- L'**Observatoire du MaaS**: exploitation de la base de données
- Des **entretiens semi-directifs**: Menés avec les acteurs impliqués dans le développement du MaaS en France et dans la région Hauts-de-France

# COMPRENDRE CE QU'EST LE MAAS EN FRANCE

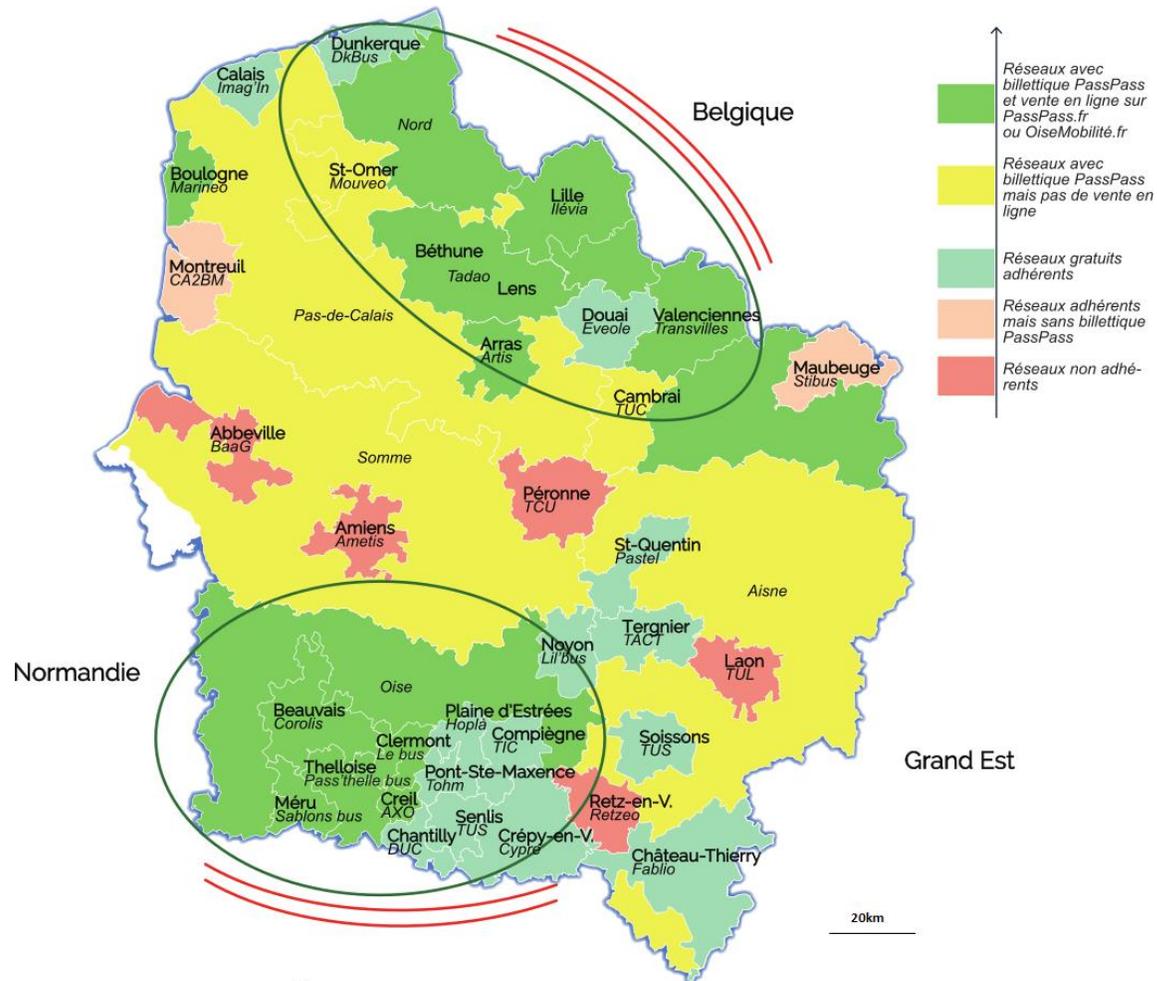
- Une enquête sur l'origine du MaaS en France qui nous a mené sur la piste d'une «**voie à la française**» (Ribeill, 1986) pour le MaaS dans son inscription à l'agenda politique
- Une volonté d'explorer l'état d'avancement des projets MaaS en France trois ans après la Loi d'Orientation des Mobilités, à savoir un grand nombre de systèmes mais une **faible intégration** et de **nombreuses superpositions** qui mettent des territoires en tension
- Une démarche **quantitative** qui confirme la démarche **qualitative**

# TROIS ÉCHELLES MISES EN TENSION DANS LES HAUTS-DE-FRANCE



(D'après Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole)

# UN EFFACEMENT LIMITÉ ET CONTRASTÉ DES FRONTIÈRES



- Une intégration en progression grâce au support billettique Pass Pass
- Support toutefois toujours considéré par le prisme du réseau dans lequel il est utilisé
- Une intégration régionale complète encore lointaine

# LE MAAS : RÉVÉLATEUR DU MAINTIEN DE CLOISONNEMENTS DANS LES POLITIQUES DE TRANSPORT

- La thèse **infirme** les deux hypothèses de dépassement spatial et modal malgré des **avancées** en matière d'information et de support commun
- Des opérateurs de «**troisième niveau**» (usagers) toujours **assez peu impliqués** dans la conception des réseaux ce qui confirme à nouveau cette proposition de Gabriel Dupuy
- Le terme MaaS commence à être **moins utilisé** dans les cercles professionnels, notamment français... mais ses fondements sont toujours autant d'**actualité**



Merci de votre attention