

Le Covid pousse SNCF et RATP à presser le pas vers la mobilité partagée

Si la pandémie a perturbé l'activité des opérateurs de transports en commun, elle représente paradoxalement une opportunité pour transformer les missions de la RATP et SNCF. Mais les défis restent nombreux avant que les usagers puissent consulter, réserver et payer différents services dans une seule application.

Après des expérimentations lancées par Transdev, la RATP ou encore SNCF en 2019, le MaaS — ou la possibilité de se déplacer en ville grâce à une seule plateforme — est revenu sur le devant de la scène à la sortie du confinement. En juin dernier, c'est le groupe SNCF qui ouvrait le bal en annonçant l'entrée de nouveaux partenaires dont Uber dans son application, l'Assistant SNCF. De son côté, l'opérateur de mobilité Transdev a lancé son application multimodalités fin septembre et plus récemment c'est la RATP qui faisait parler d'elle en rachetant Mappy. Autant d'initiatives maintenues en pleine pandémie, signe que le sujet de la mobilité urbaine est au centre des stratégies de ces opérateurs de transports publics.

Dans le cadre du salon Autonomy, Olivier Vacheret (chargé de la politique informations voyageur IDFM), Camille Vedel (project manager Transdev) et Vania Ribeiro (chief digital officer RATP) se sont exprimés sur l'avenir du MaaS,

et cette nouvelle manière de penser le déplacement des usagers, face au Covid. Loin d'être mort, celui-ci pourrait bien bénéficier de cette crise à long terme.

Un coup d'arrêt difficile à gérer qui profite aux micro mobilité

Les acteurs du secteur sont unanimes : le premier confinement a entraîné une baisse drastique de la fréquentation des transports en commun. « *Nous avons observé un taux de fréquentation équivalent à 5 à 10% des usages habituels qui est remonté à 50% en juin et à 70 voire 80% en septembre suivant les modes de transport* », détaille Camille Vedel. Pendant ce second épisode de confinement, la baisse devrait être un moins violente (60 à 70% seulement) en raison d'un confinement moins strict avec les déplacements autorisés pour les élèves et les dérogations professionnelles possibles.

Vania Ribeiro, la chief officer de la RATP, observe deux phénomènes majeurs : « *Deux bons tiers des voyageurs ne veulent plus prendre les transports comme avant et la micro-mobilité connaît un véritable essor en complémentarité ou en remplacement des transports habituellement utilisés* ». Un phénomène également constaté par Maureen Le Baud, head of Venture capital chez Via ID selon qui « *la micro-mobilité a fortement bénéficié de l'après-Covid, grâce à un push réglementaire, poursuit l'investisseuse. Les mutations avait déjà commencé mais se sont amplifiées et beaucoup d'opportunités vont se créer autour de cela.* »

Le MaaS, une solution qui rassure et fluidifie les trajets

En plein état d'urgence sanitaire, les acteurs de la mobilité ont aujourd'hui comme mission de « *rassurer leurs usagers pour les faire revenir dans leur moyen de transport* », estime Camille Vedel. Et le MaaS pourrait être un allié. S'il existe un risque que les Français·e·s retournent vers la voiture personnelle, « *le Covid peut aussi être une opportunité* », poursuit-elle. « *La question de l'attente dans une situation de congestion est un vrai stress surtout avec le Covid. Créer une fluidité pour éviter les zones d'attente prolongé est essentiel* », reconnaît Olivier Vacheret. En permettant à ses utilisateurs·rices de découvrir d'autres moyens de transport à proximité de chez eux, le MaaS aurait ainsi ce pouvoir de fluidifier les trajets mais aussi de décongestionner certains moyens de transport.

À lire aussi

La crise ne bouscule pas encore l'innovation dans le secteur de la mobilité

Le développement d'espaces dédiés aux vélos (Corona pistes) et la structuration des offres de trottinettes tendent à démontrer que les services de mobilité deviennent plus matures. Il revient désormais aux opérateurs de mobilité de réussir à intégrer toutes ces modes de déplacement dans un seul espace pour convaincre les Français·e·s de diversifier leurs moyens de transport. Mais malgré des chiffres encourageants — 47% des bêta testeurs de l'application de la RATP ont essayé au moins une fois un nouveau moyen de transport — « *des rituels se sont mis en place et il est très difficile de changer de comportement* », tempère Olivier Vacheret.

Pour réussir à gagner cette bataille, il faudra réussir à offrir une expérience sans couture aux utilisateurs·rices comprenant l'accès à différents moyens de transport, « *l'aperçu en temps réel de l'avancée du bus mais aussi un moyen de paiement direct qui ne renvoie pas vers d'autres sites internet et oblige à sortir de l'application* », souligne Camille vedel. Le paiement pourrait bien être le nerf de la guerre dans cette bataille. L'application Via Navigo a d'ailleurs intégré Samsung Pay dans sa dernière version.

Un business model et un développement encore en question

Le MaaS demeure encore un ensemble mouvant très complexe sur lequel la technologie, le business model et la gouvernance ne sont pas encore totalement bien définis. Pour Olivier Vacheret, le MaaS a des ambitions B2B comme B2C. Vania Ribeiro est moins catégorique et considère qu'à moyen terme, il évoluera vers un modèle mixte B2B2C ou B2G2C (business to gouvernement). En somme, les opérateurs de mobilité (RATP, SNCF, Transdev) répondront à des appels à projets ou vendront leurs données au gouvernement, à des administrations et à des collectivités publiques pour qu'ils puissent ensuite améliorer la gestion des transports dans leur ville ou leur région. « *Le B2C ne peut marcher que s'il est dominé par des géants du numérique qui disposent déjà de tas de données à leur disposition* », ajoute la chief officer de la RATP.

Pour Olivier Vacheret et Camille Vendel, nous aurons une cohabitation de MaaS

multiples, en B2C et en B2B. « *Il faudra qu'une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) s'empare de cette question pour jouer un rôle d'arbitre et fixer des règles de bonne entente* », conclut Camille Vedel. Le chemin est encore long pour que le Maas et la diversification des moyens de transport deviennent une pratique régulière en France.

Article écrit par ANNE TAFFIN