



**Journées européennes de la mobilité**

**Strasbourg – 28 au 30 novembre 2018**

*Quelle place pour les services partagés dans l'offre urbaine de mobilité ?*

## **Observatoire de la mobilité partagée en Italie**

Massimo Ciuffini – Responsable Mobilité Durable de la Fondation du développement durable  
*Synthèse*

L'Observatoire de la mobilité partagée est une plate-forme de collaboration entre des institutions publiques et privées, des opérateurs de services de mobilité partagée et des chercheurs, dont la mission consiste à analyser, soutenir et promouvoir la mobilité partagée en Italie. Il s'appuie sur un réseau de 90 membres, dont 66 opérateurs et 24 institutions ou autorités locales.

La mission d'analyse que s'est assignée l'Observatoire vise à faire comprendre les phénomènes, à trouver des définitions communes de la mobilité partagée et à réfléchir aux enjeux environnementaux de cette activité.

Sa fonction de soutien se manifeste par le partage de nouvelles règles (normes techniques, schémas de gestion, réglementation), une réflexion sur les usages urbains menée de concert avec les municipalités et les assurances, ou encore un travail visant à faire en sorte que les usagers des services de mobilité partagée soient encouragés financièrement.

Enfin, la mission de promotion se traduit par des actions de communication de toute nature.

L'Observatoire part du principe que les phénomènes qui s'annoncent dans le champ de la mobilité constituent une véritable révolution non seulement technologique, mais également économique et sociologique. Comme toute révolution, ils sont désordonnés et compliqués. En effet, la mobilité partagée constitue tout un écosystème comportant de multiples familles. La plus récente d'entre elles est celle du transport à la demande activé par les plateformes numériques. Cette diversité génère des rapports de force qui invitent à considérer cette mobilité différemment de la mobilité individuelle, cette dernière étant basée sur l'autoproduction de services.

Aussi, fort de ce constat, l'Observatoire a-t-il pour ambition de créer un « orchestre des transports » où différents services de mobilité travaillent ensemble et deviennent, dans leur ensemble, une alternative crédible au transport individuel.

Il apparaît qu'entre 2015 et 2017, le nombre de services de mobilité partagée a augmenté de 17 % par an, pour atteindre le nombre de 357. Pour sa part, la flotte de véhicules partagés en permanence n'a cessé de s'étoffer, pour s'établir à 47 700 unités à la fin 2017. Cet accroissement a essentiellement été constaté dans le nord de l'Italie, qui est la région la plus riche du pays. Pour autant, l'autopartage y demeure un marché de niche puisqu'il ne représente guère plus de 3 % des déplacements en voiture à Milan (2015).

Par ailleurs, une synergie entre l'électrification des véhicules et leur partage a été constatée. Dans la mesure où le budget du pays se révèle limité et qu'il semble dès lors difficile de mener une politique incitant les ménages à acquérir des véhicules électriques, l'Observatoire a proposé de

subventionner les opérateurs d'autopartage de sorte qu'ils puissent s'équiper et proposer ces moyens de transport à la population. Des petites voitures spécifiquement pensées pour l'autopartage sont d'ailleurs arrivées sur le marché.

L'Observatoire a également constaté que le *free floating* et l'autopartage en boucle (dépose du véhicule à sa station de départ) s'adressent à des cibles distinctes, effectuant des trajets de durée et de longueur substantiellement différentes. Les adeptes de l'autopartage en boucle se montrent d'ailleurs plus disposés à abandonner leurs véhicules personnels que les usagers du *free floating*.

En revanche, la mise en place des vélos en libre-service se révèle compliquée, en l'absence de schéma de gestion. Il en résulte que les municipalités acquièrent des dispositifs qui ne donnent pas satisfaction et périssent. Fin 2017 et pendant le 2018 il y a eu une vague de nouveaux services de vélos en libre-service (dockless) qui a fait presque tripler le nombre des vélos en partage en Italie. Aujourd'hui, seul l'opérateur Mobike est présent. Ce dernier à Bologne a conçu un système hybride comportant pour moitié des vélos en *free floating* et pour moitié des vélos en station. Des stations virtuelles accessibles à un tarif moins élevé que les autres points de stationnement ont également été créées. Elles semblent trouver leur public.

Les scooters partagés connaissent, quant à eux, un fort développement. Enfin, le covoiturage a été quasiment monopolisé par un seul opérateur (BlaBlaCar).

En conclusion, il apparaît que :

- La mobilité partagée se concentre dans le nord de l'Italie.
- L'offre multimodale ne correspond pas à la demande.
- L'engagement financier public se réduit de plus en plus.
- La régulation du marché des transports n'évolue pas.
- Les autorités locales ne consentent pas de grands efforts pour consacrer plus d'espace aux nouvelles formes de mobilité, Rome n'ayant, par exemple, pas trouvé cent places à réserver à l'autopartage au sein de la ville.

Synthèse produite sur la base de la retranscription des journées réalisée par la société Ubiqus