



Journées européennes de la mobilité

Strasbourg – 28 au 30 novembre 2018

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

Modes individuels, collectifs, partagés : histoire des politiques de mobilités

Pierre-Henri Emangard – Consultant Mestrans
Synthèse

La mobilité partagée constitue un phénomène ancien, qui ne remettait cependant pas en cause l'hégémonie du véhicule individuel. Ont ainsi été répertoriés :

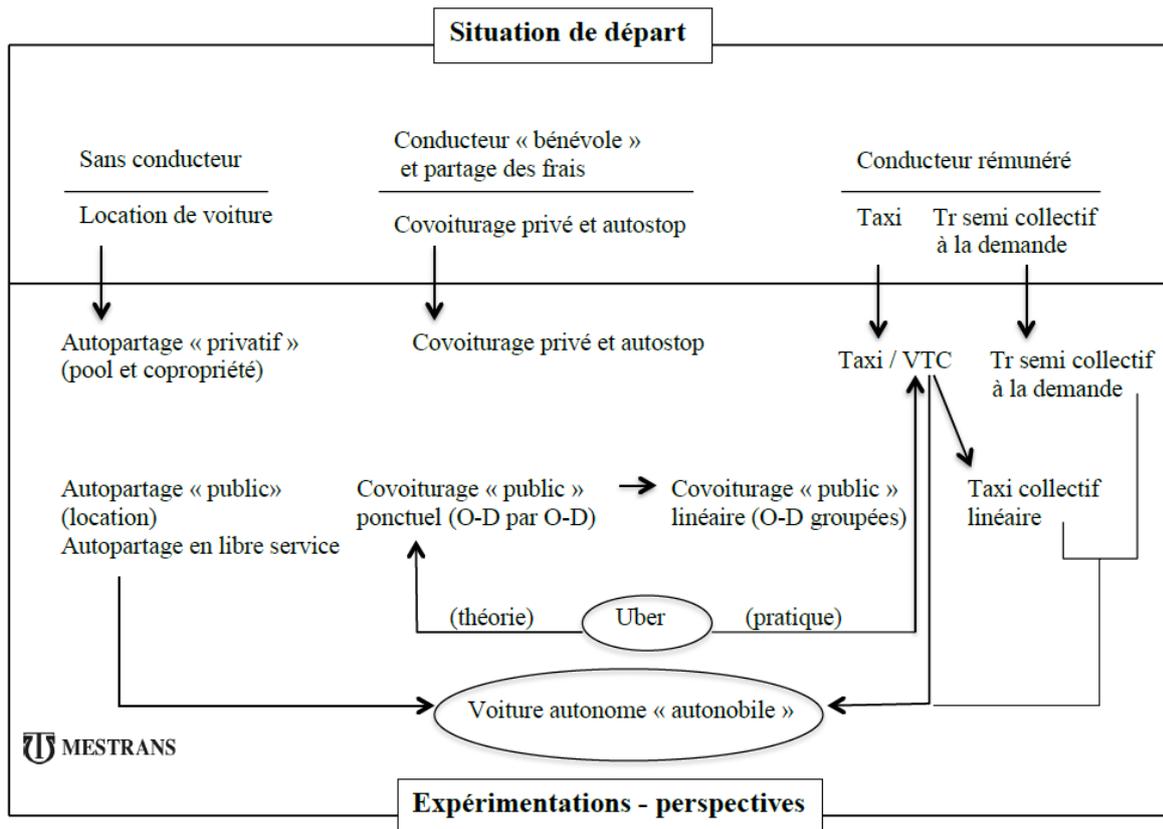
- le covoiturage pour les trajets domicile-travail au vu du faible taux d'équipement des ménages en véhicules et du prix de l'essence ;
- la location de voitures pour les déplacements d'affaires à partir des années 1960 ;
- le développement des véhicules de petite et grande remise par les chauffeurs de taxi ne bénéficiant pas du droit de maraude.

Une période plus récente a, quant à elle, ouvert la porte aux expérimentations, la ville de La Rochelle s'étant notamment montrée pionnière en la matière (vélos en libre-service flottants en 1976, bouquet de mobilité combinant différents services en 1986).

Enfin, les années 2000 ont vu se développer les dispositifs tels que Vélib ou Vélov ainsi qu'Autolib.

L'époque actuelle se caractérise, pour sa part, par un changement de contexte. En effet, les initiatives foisonnent et remettent en cause même les situations semblant les plus acquises. Elles trouvent leur origine dans la montée en puissance du numérique, dans une hybridation généralisée des systèmes (électrification des vélos et trottinettes...) tout comme de l'offre (transport à la demande, covoiturage de ligne régulière...), ainsi que dans l'évolution de l'appropriation des outils (location avec option d'achat et autres abonnements en lieu et place de la pleine propriété du véhicule...).

Cette évolution peut s'illustrer de la manière suivante :



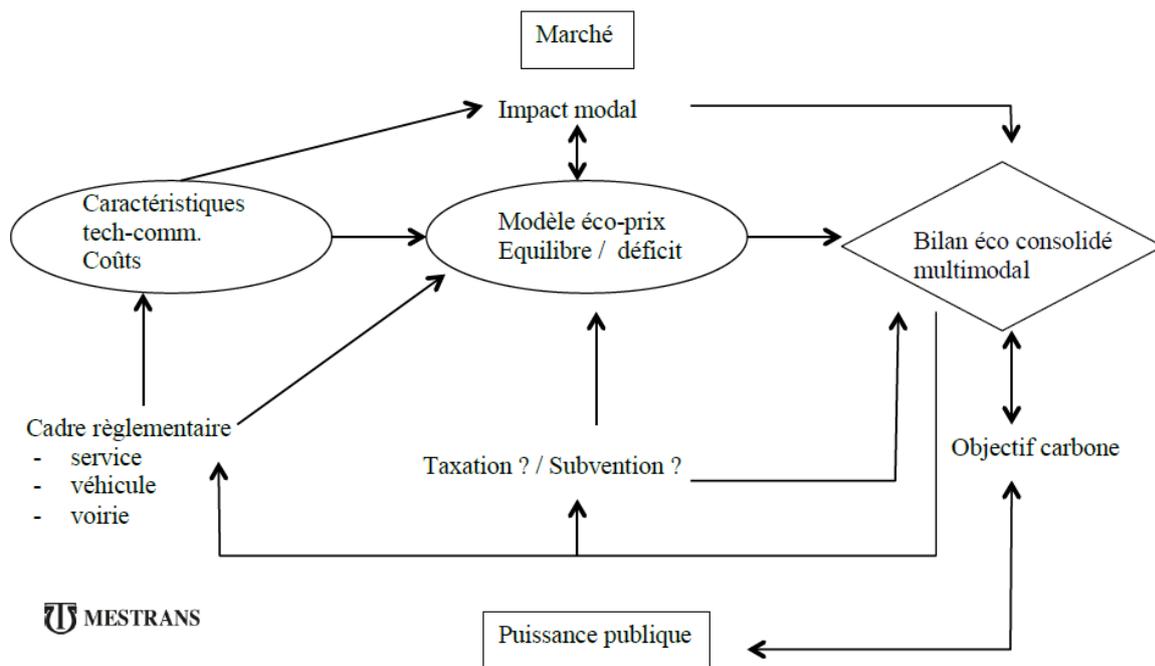
Si le numérique en demeure le facteur majeur, son impact varie cependant en fonction d'un certain nombre d'éléments, au premier rang desquels se situe l'attitude de la puissance publique et tout particulièrement sa définition des règles du jeu en matière d'entrée et d'évolution sur le marché (liberté ou réglementation plus ou moins stricte).

Les contraintes en découlant vont, en effet, peser sur le modèle économique des activités, ce dernier résultant de l'interaction entre plusieurs grands facteurs qui sont :

- La demande (marché) ;
- Le positionnement de la puissance publique ;
- Les caractéristiques technico-économiques des systèmes proposés, notamment influencées par le cadre réglementaire ;
- L'aspect financier, également impacté par la puissance publique.

Un ou plusieurs modèles économiques possibles ressortent de ces interactions. Ils sont conditionnés par les prix pratiqués ainsi que par l'objectif d'atteindre, ou non, un strict équilibre financier, étant entendu que le numérique permet de tarifier un service en deçà de son coût, dans la mesure où il produit des données susceptibles d'être vendues.

Ces interactions se résument comme suit :



Il apparaît dès lors souhaitable que, pour établir la place des services partagés, la puissance publique vérifie dans quelle mesure la modification des formes de mobilité influence le bilan consolidé multimodal, qui doit lui-même être considéré au regard des objectifs généraux des politiques environnementales ainsi que de mobilité.

Trois éléments permettent d'envisager cette place future des services partagés :

- Les stratégies des acteurs concernés (constructeurs - notamment automobiles - loueurs de véhicules, groupements de taxis, groupes de transport public, courtiers numériques, banques) ;
- La volonté de la puissance publique de définir des objectifs macro sociaux et de s'y tenir ;
- La définition des périmètres et compétences des responsables territoriaux de la mobilité et leur volonté de réglementer ou, au contraire, de laisser faire le marché.

Echanges avec la salle

La salle : Le numérique et l'économique occupent une place prépondérante dans le champ des mobilités. La loi LOM ambitionne d'ailleurs de redéfinir un modèle économique. L'offre de demain n'est-elle pas susceptible d'émaner d'acteurs qui ne sont pas issus du monde de la mobilité ?

Pierre-Henri Emangard : Il s'agit effectivement d'une hypothèse et les grands groupes sont tétanisés à l'idée que les GAFAs investissent le marché pour en prendre le contrôle. D'ailleurs, des *startups* proposant du covoiturage en arrivent à souhaiter une réglementation de leur activité par le biais de DSP, constatant la fragilité de leur modèle économique.