



Journées européennes de la mobilité

Strasbourg – 28 au 30 novembre 2018

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

Présentation des modèles de l'économie collaborative dans le champ de la mobilité

Laura Brimont – Chercheure à l'Institut du Développement Durable et des Relations Internationales (IDDRI)

Synthèse

L'IDDRI, qui est un *think tank* rattaché à Sciences Po, a mené en 2016 une étude sur les acteurs de l'économie de la mobilité collaborative, notamment le covoiturage et l'autopartage. Il était alors parti du constat d'un foisonnement des *startups* dans le champ de la mobilité depuis les années 2010, qui se combinait avec l'émergence des VTC. Des amalgames entre les services en découlaient. La question de leur véritable intérêt s'est trouvée au cœur de l'étude.

La nécessité de distinguer les *startups* selon qu'elles opéraient sur la courte ou la longue distance s'est rapidement imposée. En effet, les bénéfices collectifs et notamment environnementaux apparaissaient différents, le covoiturage de longue distance se révélant ponctuel et détournant les personnes des transports en commun, plus particulièrement le train.

De plus, il a été constaté que les opérateurs de courte distance éprouvaient des difficultés à trouver un équilibre financier en raison de la récurrence des coûts d'organisation dès lors que les trajets étaient quotidiens. En outre, les bénéfices financiers des usagers se révélaient diffus (agrégation de nombreuses petites sommes) et ne devenaient intéressants qu'en cas de démotorisation, qui suppose de pouvoir accéder à une multitude de services de transport en remplacement du véhicule privé.

Enfin, une question de masse critique est apparue, dans la mesure où il est plus compliqué d'organiser les flux de passagers en porte-à-porte que sur la longue distance, configuration dans laquelle les voyageurs acceptent plus facilement de se retrouver à des points de rendez-vous.

L'étude a conclu à la nécessité d'un investissement de la puissance publique locale et nationale pour faciliter le travail des *startups* de mobilité collaborative. Ce discours était difficile à tenir en 2016, les pouvoirs publics se demandant si ces services étaient assimilables à du transport public et s'il convenait, ou non, de les subventionner. Leur positionnement a, depuis, évolué, la LOM accordant à présent leur véritable place aux solutions de mobilité collaborative.

Pour leur part, les opérateurs ont également tiré les leçons des premières expérimentations, qui sont les suivantes en ce qui concerne le covoiturage :

- Il est difficile de le pratiquer en porte-à-porte, ce qui suppose de déployer des logiques de rabattement et de maillage.
- Il est nécessaire d'actionner plusieurs leviers simultanément (soutien financier, information multimodale, création d'infrastructures adaptées telles que des aires de prise / dépose,

- etc.).
- Il est indispensable de se placer dans une logique de construction de réseau en fonction des réalités des territoires.

L'évolution des mobilités suscite sans cesse de nouvelles questions. Aussi l'IDDRI s'interroge-t-il à présent sur la mobilité autonome, dont un enjeu consistera à déterminer les flux sur lesquels il sera intéressant de placer les offres correspondantes, en complément des solutions offertes par les transports en commun. Les expérimentations menées jusqu'à présent sur les autres formes de mobilité collaborative apporteront assurément des éléments de réponse.

Echanges avec la salle

La salle : Pourquoi la LOM n'envisage-t-elle pas de libéraliser les services VTC en milieu rural ?

Par ailleurs, il apparaît que le covoiturage s'organise différemment selon les territoires. Il semble plus simple à organiser en porte-à-porte dans une zone pavillonnaire qu'en centre-ville.

Laura Brimont : Rien n'empêche les VTC d'opérer en zone rurale. Simplement, la densité de ces territoires ne permet pas de rentabiliser cette activité.

Pour ce qui est de votre remarque, je ne crois pas au covoiturage en zone urbaine dense, l'offre de transport en commun s'y révélant généralement efficace. Pour ce qui est des zones périurbaines, les habitants accepteront de se rendre jusqu'à un point de prise / dépose dès lors qu'il ne se situera pas à plus d'une dizaine de minutes de marche de leur domicile.

La salle : Avez-vous confronté les différentes mesures d'incitation au covoiturage pour mesurer leur efficacité ?

Laura Brimont : Nous n'avons pas effectué un tel comparatif. Cela étant, si les mesures financières se révèlent effectivement importantes, l'organisation des flux afin d'obtenir une masse critique permettant de proposer une offre fiable apparaît également central. De plus, un élément psychologique est à prendre en compte, tout un chacun préférant voyager seul à bord de sa voiture.

La salle : Il me semble que le véhicule autonome ne répondra pas à l'ensemble des problématiques en lien avec la mobilité. En revanche, il présentera un intérêt en s'intégrant dans la chaîne de transport, par exemple pour effectuer la liaison du dernier kilomètre, à condition de lui trouver un modèle économique adapté.

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