



**Journées européennes de la mobilité**

**Strasbourg – 28 au 30 novembre 2018**

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

## **Retours sur les échanges de la part des grands témoins**

Cristina Pronello – Professeur titulaire de la chaire ITS et dynamique territoriale à l'Université de Technologie de Compiègne

Pierre-Henri Emangard – Consultant Mestrans

*Verbatim*

**Cristina Pronello :**

Mon objectif ne sera pas d'effectuer une synthèse de ces deux journées de travail, mais d'exposer des points suscitant le débat.

*Quelle définition pour « la mobilité partagée » et « l'économie partagée »?*

Il a fortement été question de mobilité partagée et donc d'économie partagée au cours de notre séminaire, mais j'ai relevé une certaine confusion quant à la définition de la notion.

Ainsi, nous avons souligné hier et avant-hier que la voiture partagée a pour objectif ultime la renonciation au véhicule individuel. Les *startups* proposant ce service soutiennent qu'il en résultera une réduction du parc automobile et un usage plus intensif des voitures subsistantes par plusieurs conducteurs, alors que la configuration actuelle se caractérise une sous-utilisation des véhicules individuels. Telle serait une première approche.

Une seconde conception de la notion met en jeu le *crowd-based capitalism* qui, tout comme le *crowdfunding*, implique tout un ensemble de personnes, sur la base d'un accès à la demande. Pour ma part, je n'entrevois pas de différence entre cette attitude et le fait d'emprunter un bus réservé à l'avance. Ce propos peut sembler polémique.

Enfin, l'économie partagée peut également se définir comme la monétisation d'actifs sous-utilisés.

Ces définitions convergent et caractérisent toutes la pratique de la location de courte durée. Il ne s'agit pas d'une nouveauté, mais elle est gérée différemment, à l'aide des nouvelles technologies.

La notion désigne donc avant tout une économie d'accès, l'aspect de partage n'étant que secondaire. Cet ensemble est intermédié par des entreprises assurant le lien entre le concept de mobilité partagée et l'utilisateur final.

A cette approche, je préfère d'autres définitions, qui pénètrent plus profondément la notion de mobilité partagée.

La première d'entre elles décrit le concept comme l'action de distribuer sa propriété aux autres et réciproquement. C'est, par exemple, le cas du covoiturage, qui consiste à accueillir des tiers dans sa voiture et donc à la leur rendre disponible.

Pour leur part, deux professeurs d'Harvard définissent le partage comme un échange social, approche que je rejoins intégralement. Ce phénomène existe depuis les origines de l'humanité. En revanche, dès lors qu'intervient une médiation monétaire, il n'est plus question de partage.

Par conséquent, envisager la mobilité partagée sous cet angle revient à vendre un service d'une manière particulière. Aussi ne suis-je pas d'accord avec celles et ceux qui présentent la mobilité partagée comme une innovation qui sauvera le monde et contribuera au développement durable. La preuve en est qu'au cours des deux jours que nous venons de passer ensemble, la voiture est restée centrale, quand bien même il a été expliqué que l'objectif était d'en réduire le nombre et d'en intensifier l'utilisation.

Pour ma part, j'estime que l'élément fondamental permettant de mesurer la durabilité n'est pas le nombre de voitures, mais les kilomètres voyageurs.

Le terme « mobilité partagée » me semble donc impropre puisqu'il s'agit d'un échange économique. Les Français ont été les premiers à développer ce système de location entre particuliers, qui poursuit un but lucratif.

A titre d'exemple, j'ai suivi l'expérience d'étudiants de Clermont-Ferrand qui ont lancé l'application WeTruck dédiée au cocamionnage, partant du principe que des places étaient disponibles pour des passagers dans les cabines des camions. Leur activité a convenablement démarré, au point qu'un site a même été développé en Italie par le biais d'accords conclus avec des transporteurs transalpins. Je me suis cependant rapidement aperçue que l'expérience était vouée à l'échec dans la mesure où elle ne dégagait pas suffisamment de liquidités.

Je me montre donc quelque peu critique à l'égard du partage. Il s'agit d'une activité économique. Elle n'est pas motivée par les bons sentiments ou par le désir d'échanger socialement au cours d'un trajet.

### *Des questions autour du modèle économiques de la mobilité partagée*

Nos débats ont confirmé ma conviction selon laquelle la France diffère fortement de l'Italie sous certains aspects. En France, l'Etat est présent, que ce soit de manière heureuse ou malheureuse, mais toujours est-il qu'un cadre est posé. Il est, de ce fait, plus aisé d'y trouver un modèle économique qu'en Italie, dans la mesure où les entrepreneurs sont soutenus par les pouvoirs publics, étant entendu qu'en bout de course, la question demeure toujours la même : « Qui paie ? ».

Force est de constater que toutes les sociétés d'autopartage sont déficitaires, y compris Car2go qui est l'entreprise la plus connue au monde dans ce secteur. En réalité, ces entreprises n'ont pas encore trouvé leur modèle économique, alors que des sommes considérables sont en jeu. C'est le cas en France pour Autolib, qui a sollicité l'aide d'Ile-de-France Mobilités pour faire face à ses difficultés financières. En Italie, une telle demande se verrait opposer un refus, les collectivités ne disposant pas des ressources nécessaires. Je me demande d'ailleurs comment Blutorino parviendra à trouver son équilibre.

Je relève cependant que Marco Viviani a fait valoir que Communauto se trouve à l'équilibre

financier. D'autres entreprises sont certainement placées dans une situation analogue, mais force est de constater qu'elle est rare.

Quel est donc le *business model* en cause ?

Lorsqu'un service tel qu'Uber est sollicité, il est apporté au client par le chauffeur, mais en réalité, une plate-forme se trouve entre ces deux acteurs de la relation commerciale. Elle se charge d'enregistrer la demande, de l'affecter à un chauffeur, d'encaisser le paiement de la prestation et de verser sa quote-part au chauffeur (80 % du prix dans le cas d'Uber). C'est au niveau de cette plate-forme qu'apparaissent les pertes, dans la mesure où elle prend en charge l'ensemble des frais de l'activité et s'investit, de plus, dans la recherche de nouveaux clients.

Le client final cherche, quant à lui, à payer la prestation le moins cher possible, considérant le VTC comme un taxi *low cost*.

Ce modèle économique cible principalement les jeunes générations, dans la mesure où il se fonde sur une interface digitale. Les conducteurs y trouvent le moyen de gagner de l'argent tout en conservant une large part de liberté et les utilisateurs apprécient la simplicité d'utilisation du dispositif. La rencontre de ces motivations débouche sur la monétisation du service. Ce schéma met en évidence que l'économie partagée cherche à créer des passerelles entre le capitalisme conscient et l'hyper consumérisme. Elle incite, en effet, les personnes à se déplacer toujours davantage au moyen de ces prestations, en les présentant comme un style de vie moderne et écologique permettant de ne pas utiliser son véhicule personnel.

Ce système présente un certain nombre de menaces. Pour reprendre l'exemple d'Uber, il s'avère nécessaire de baisser les prix pour demeurer compétitif, ce qui finit par générer des pertes. Il apparaît d'ailleurs que 56 % des fournisseurs de services partagés affichent des pertes et touchent un revenu inférieur à 40 000 dollars annuels. Les villes en sont d'ailleurs conscientes. C'est la raison pour laquelle elles apportent un soutien financier permettant de garantir l'existence de la prestation.

Sergio Fernandez Balaguer a, quant à lui, mis en exergue l'impressionnante palette de services proposés à Madrid. Il en résulte une concurrence dévastatrice, illustrée par la venue puis le départ précipité d'un prestataire chinois de vélos partagés. La même mésaventure a été vécue à Turin, où des vélos abandonnés se trouvent à présent partout dans les rues et favorisent le vandalisme, qui s'étend d'ailleurs aux véhicules en autopartage, des jeunes s'amusant à les pousser dans le Pô. J'ai constaté que ces dégradations ne se rencontraient pas à Strasbourg, ce qui m'amène à me demander si des modèles différents ne seraient pas à développer en fonction de la taille et de la typologie des villes.

Il a également été souligné lors des débats que la multiplication des services finit par compliquer les appels d'offres et mettre à mal la continuité des prestations, ce qui légitime l'idée de ne mettre en place qu'un seul prestataire. J'y vois pour ma part un risque de monopole, que la Commission européenne cherche d'ailleurs à éradiquer, estimant la concurrence bénéfique pour le marché. J'en veux pour preuve qu'en Italie, l'ouverture du ferroviaire à la concurrence a permis d'améliorer la qualité des trains et de réduire les tarifs. Je me demande si un tel effet se ferait également ressentir dans le champ de la mobilité partagée.

J'insiste, par ailleurs, sur la nécessité pour les pouvoirs publics de s'engager dans la gouvernance de la mobilité. En effet, dès lors qu'elles ne s'impliquent pas, rien ne se passe, la question de la prise en charge financière des services demeurant alors en suspens. Cela étant, dès lors qu'une collectivité s'investit dans le champ de la mobilité, il lui appartient de la réguler et je constate que, sur ce point, la législation française est plus avancée que l'italienne en matière de services partagés.

A mon avis, il est indispensable que les collectivités s'engagent sur une échelle suffisamment large, correspondant au moins à la superficie de l'aire métropolitaine, pour développer une

stratégie cohérente et contrôler les marchés. Or, j'ai le sentiment que ce travail n'a pas été mené et qu'il n'est, dès lors, pas possible de mesurer les impacts des différents services mis en place. Il est pourtant essentiel de disposer d'un système de mesure afin de savoir dans quelle direction avancer.

En outre, il est compréhensible que de nombreuses entreprises soient réfractaires à l'idée d'ouvrir leurs données, qui constituent le socle de leur *business*. Aussi appartient-il aux pouvoirs publics de prendre la main pour garantir la sécurité des données ainsi que leur saine utilisation.

Enfin, nous avons besoin de marchés de grande dimension (réseaux de villes, départements, régions, Etat), tout l'art consistant à identifier le périmètre permettant de garantir leur rentabilité. A défaut, aucun candidat ne se manifesterait pour assurer les prestations. Ainsi, à Turin, aucune société de covoiturage n'a répondu à l'appel d'offres visant à desservir la périphérie au motif qu'elles perdaient déjà suffisamment d'argent en cœur de ville pour ne pas risquer d'en perdre davantage en banlieue.

Un paradoxe apparaît cependant, dans la mesure où, pour être rentable, un service de mobilité doit capter la clientèle la plus nombreuse possible afin de parcourir un nombre substantiel de kilomètres. Or cette recherche de profit entre en contradiction avec l'objectif environnemental qui était invoqué lors de l'apparition de ces modalités de déplacement. Je livre ce constat aux réflexions des participants à la table ronde qui suivra la présente intervention, mais à mon sens, les voyageurs n'en ont que faire de l'aspect environnemental de leurs déplacements. Ils demandent avant tout de pouvoir voyager le plus efficacement possible.

Enfin, la question des véhicules autonome a été évoquée hier. Elle ouvre des pistes intéressantes. Vous n'êtes pas sans savoir qu'Uber a conclu un accord avec Toyota dans ce champ-là et j'ai expliqué tout à l'heure que les frais de personnel étaient une des causes des pertes subies par cet opérateur. Si les chauffeurs venaient à disparaître à la faveur de l'arrivée des véhicules autonomes, le triptyque client - plate-forme - chauffeur sera remis en cause, ce qui ne sera pas sans conséquence sur le modèle économique, d'autant plus que les constructeurs chercheront à vendre des véhicules individuels, qui finiront par occuper l'espace. J'espère donc que cela n'arrivera jamais. En revanche, organiser des transports en commun sur la base de véhicules autonomes aurait du sens.

### **Pierre-Henri Emangard :**

Les échanges ont été riches au cours de ces deux journées et appellent de nombreux commentaires. Je vais adopter une approche classique, qui distinguera la voiture des deux-roues de toute nature, qu'il s'agisse des vélos classiques ou à assistance électrique, des trottinettes ou encore des autres appareils tels que les gyropodes.

Je place la voiture à part, dans la mesure où elle ne constitue pas un mode de déplacement individuel et peut s'inscrire dans différents schémas, à savoir l'autopartage et le covoiturage, cette dernière pratique ayant occupé une place primordiale dans les débats que nous menons depuis deux jours. Elle interpelle fortement, tant par ses possibilités que par ses risques, ses contraintes et les questions tenant à sa mise en place.

### *Des services de mobilité partagée difficiles à mettre en œuvre*

J'ai tout d'abord été frappé par le fait que le développement des services partagés se révèle bien plus difficile qu'annoncé, escompté et espéré. Il y a loin de la coupe aux lèvres et les premiers fruits n'ont en aucun cas passé les promesses des fleurs. De multiples exemples nous ont été présentés en ce sens.

Ainsi, Nicolas Mercat a introduit son propos en rappelant qu'en France, à peine 4 % des déplacements s'effectuent en covoiturage, dont seule la moitié est extrafamiliale. Marco Viviani a mis en exergue qu'à Montréal ce taux ressort à 3 %, avec tout au plus une pointe à 12 % en centre-ville. En Italie, Massimo Ciuffini a fait état de larges perspectives de progression, mais si nous partons de 0,01 % et multiplions ce taux par 10, nous n'arrivons guère qu'à 0,1 %.

A Grenoble, Agnès Delarue a évoqué un semi-échec, amener la population à covoiturer se révélant encore plus difficile que l'orienter vers les transports en commun. A Strasbourg, Camille Janton nous a dit que le Pass Mobilités constitue un produit de niche avec 700 abonnements et je n'ai pas eu la cruauté de lui demander le nombre d'abonnements enregistrés sur le réseau CTS, qui doit être au moins dix fois plus élevé. L'objectif était de séduire les nouveaux arrivants dans les écoquartiers où un stationnement est prévu pour deux logements créés, mais le taux de pénétration demeure incertain.

Enfin Laura Brimont a mis en évidence que les modèles de l'économie collaborative se révèlent loin des promesses de départ. Bref, il s'agit presque d'une Bérézina. Quand bien même la tendance s'oriente à la hausse, le poids relatif de la mobilité partagée demeure singulièrement marginal, et ce malgré les efforts déployés.

Pourquoi ? Tout simplement parce que la voiture personnelle et l'autosolisme sont incomparables. La disponibilité des véhicules est permanente, ce qui engendre, en revanche, un faible taux de roulement. D'aucuns regrettent que la voiture soit alors sous-utilisée, mais c'est bien parce qu'elle est constamment disponible et capable de répondre instantanément à la demande qu'elle se trouve la plupart du temps au garage. Elle assure, de plus, une flexibilité totale (choix des itinéraires, des horaires, possibilité de transporter des bagages), se révèle sûre, confortable et rapide en porte-à-porte, quand bien même il est nécessaire de subir les embouteillages. En nous parlant de la Wallonie, Xavier Georges a d'ailleurs asséné cette formule délicieuse : « *La congestion, c'est le moment où les automobilistes ont la paix et, en plus, ils ont bonne conscience parce que ce n'est pas de leur faute.* »

La première cause des difficultés de la mobilité partagée réside donc dans l'attractivité de la voiture individuelle.

La seconde cause tient au fait que le numérique se heurte à des difficultés de mise en œuvre bien plus lourdes qu'imaginées. Il en résulte une insuffisance de compétitivité, qui réduit les parts de marché ou la capacité de capter un volume suffisant de déplacements. La sanction est alors immédiate et a été soulignée par Cristina Pronello : le modèle économique est incertain, voire introuvable. Tout le monde est donc en train de perdre des parts de marché, alors même que le secteur connaît un cycle de croissance et nous ne parvenons pas à discerner les modèles économiques vers lesquels nous nous acheminons, ni quels acteurs parviendront à s'imposer. Nous demeurons dans le flou total et ne savons pas ce qui arrivera. La peau de l'ours a été vendue avant même qu'il ait été tué.

Le problème du porte-à-porte reste entier en matière de covoiturage. Il est très difficile de faire coïncider spatialement et temporellement l'offre et la demande, nous a dit Laura Brimont. Les coûts d'organisation qu'une application magique était censée réduire subsistent pourtant, a-t-elle ajouté.

Un service aussi flexible que celui de la voiture personnelle doit être trouvé et un problème de masse critique est à résoudre, a fait valoir Julien Honnart, qui est bien placé pour le savoir dans ses fonctions de président de Klaxit. Il en conclut la nécessité d'agréger la demande, de gagner le soutien des entreprises et d'obtenir l'aide financière des collectivités.

En fin de compte, par le biais de l'évolution technique des services de mobilité, nous sommes en train de réinventer les transports publics en rémunérant les chauffeurs et en sous tarifant le service aux bénéficiaires. Il serait intéressant que les participants à la table ronde nous livrent leur sentiment sur ce point.

Il en va de même pour l'autopartage. Les conditions nécessaires pour obtenir la démotorisation et offrir une réponse alternative sur tous les modes de déplacement ne sont pas simples à rassembler. Or, dès lors que nous ne parvenons pas à faire preuve de compétitivité sur l'un des maillons la chaîne de déplacement, l'ensemble de cette chaîne vient à s'effondrer et remet en cause la démotorisation relative promise par le dispositif, ainsi que Laura Brimont l'a souligné.

### Des pistes de développement

Laura Foglia a opéré une distinction intéressante en matière d'autopartage en invitant à vérifier si une zone considérée présente une faible ou, au contraire, une haute alternative à la voiture.

Alors, que faire ? Nous sommes-nous engagés dans une impasse et devons-nous revoir nos ambitions et considérer que le concept de mobilité partagée se dégonflera progressivement comme une baudruche pour reprendre la place qui était la sienne avant l'irruption du numérique ?

Je pense, pour ma part, que des pistes de recherche apparaissent, qui apportent des éléments de réponse.

Les interventions de Nicolas Mercat, Agnès Delarue, Julien Honnart et Laura Brimont ont posé le problème de la contrainte, du soutien institutionnel aux acteurs et de l'articulation entre autopartage et covoiturage en matière de démotorisation.

Il apparaît tout d'abord que, pour modifier les comportements, il est nécessaire à la fois d'attirer (promouvoir les alternatives à l'autosolisme, les rendre attractifs) et de pousser (dissuader et contraindre). Quel que soit son objet, une politique de changement modal ne peut réussir qu'en agissant sur ces deux leviers.

Nous nous trouvons là au cœur de la problématique de la LOM. En effet, lors des Assises de la mobilité, d'éminents responsables des affaires publiques nous ont expliqué la nécessité de changer de politique en raison de l'échec des options de report modal. Tout au plus des résultats ont-ils été obtenus en matière de déplacements vers les polarités centrales, mais rien n'est apparu en ce qui concerne les polarités périphériques. Ces observations sont exactes.

Pourquoi ce report modal ne s'est-il pas effectué ? Tout simplement parce que seule une politique promotionnelle a été menée, sans aucune mesure de dissuasion, contrairement à ce qu'on fait nos voisins européens. Nous n'avons pas agi sur le stationnement ou le partage de la voirie, ou tout au plus à la marge. Pourtant, si les Italiens ont été capables il y a longtemps déjà de mettre en place des restrictions d'accès, les Français, qui sont, paraît-il, tout aussi latins que leurs voisins transalpins, devraient également être en mesure de le faire.

De ce point de vue, l'intervention de Nicolas Mercat est remarquable. L'expérience jurassienne constitue un cas d'école. Elle regroupe la contrainte, le fait que le bouche-à-oreille se révèle plus important que la technologie numérique, des entreprises qui jouent le jeu, ou encore le constat selon lequel le plus difficile est de décoller et qu'il est ensuite plus simple de se maintenir en l'air. Elle illustre les principes et les limites d'une politique de report modal appliquée au covoiturage.

Il convient donc de demander aux participants à la table ronde, au premier rang desquels les élus, s'ils sont prêts à mettre en place de la contrainte et, dans l'affirmative, sous quelle forme. Envisagent-ils du péage urbain, ou plutôt des voies dédiées au covoiturage, qui existent même aux Etats-Unis ? Si les élus ne sont pas plus prêts à adopter des mesures de contrainte pour la mobilité partagée qu'ils ne l'ont été pour le développement du transport collectif, tout sera perdu. La LOM ne générera pas davantage de report modal que la LOTI et les politiques publiques continueront de faire fausse route.

La seconde piste méritant d'être mise en valeur concerne les entreprises. En effet, c'est bien dans

les zones d'emploi périphériques des continents urbains que le covoiturage peut aboutir à des résultats. Le transport public y est faible, alors que les entreprises paient le Versement Transport. Un outil existe à cet effet, qu'il suffit de réactiver. Il s'agit du PDE. Prenons appui sur ce dispositif pour appliquer la LOM de manière dynamique et offensive, avec l'appui des employeurs.

Je prends un exemple dans mon département de Vendée, où les visiteurs de l'hôpital de La Roche-sur-Yon se désolent de l'engorgement de son parking et réclament son agrandissement. Je préconise d'y lancer un PDE de développement de la mobilité partagée destiné aux milliers d'employés de l'établissement. Le positionnement des employeurs est donc stratégique.

Je relève, en outre, un troisième point, qui part du principe que la démotorisation doit s'opérer en lien avec le covoiturage et l'autopartage. Je suis frappé par le fait que les intervenants qui se sont exprimés sur le sujet l'ont considéré comme un tout, alors qu'il me semblerait nécessaire d'adopter une démarche progressive, qui passerait par la bimotorisation avant d'arriver à la démotorisation. Il s'agirait tout d'abord de favoriser l'autopartage sur les courtes distances et privilégiant les voitures électriques.

Une attention serait également à porter sur le soutien financier qui, à l'euro investi, est présenté comme plus efficace que celui apporté aux transports collectifs. Au final, il se pourrait que le système dérive et que le coût kilométrique par voyageur se révèle aussi important qu'en matière de transport en commun. A ce propos, il serait intéressant de se demander si l'essor de l'autopartage et du covoiturage conduirait à cannibaliser les transports publics. Enfin, il conviendrait de se garder d'un risque d'étouffement des mobilités actives sur les courtes distances.

Nous pouvons penser qu'à terme, les trois modalités de déplacement seront nécessaires. Si les objectifs du plan climat devaient être appliqués, ils engendreront une véritable révolution dans les pratiques de mobilité en milieu urbain. Les mobilités actives, les transports partagés et les transports collectifs seront alors tous mobilisés pour faire face à la demande. En effet, l'actuel rapport de force entre l'autosolisme et les modes alternatifs est tel, que des investissements massifs devront être effectués au profit des derniers cités. Il sera indispensable mettre en œuvre tout ce qui est possible et d'inciter à choisir des formes alternatives, charge à chacun de choisir le style de contrainte qu'il souhaite.

Au passage, nous pouvons également souhaiter un approfondissement de la recherche. Je regrette d'ailleurs que les exemples allemands et scandinaves n'aient pas davantage été présentés. Il serait notamment intéressant de savoir si les péages urbains mis en service en Scandinavie à l'issue de consultations démocratiques ont impacté la pratique du covoiturage.

### *Une nécessaire implication des collectivités publiques*

En ce qui concerne les deux-roues, la problématique est inverse de celle de l'automobile. La mobilité partagée en deux-roues a pris trop de place. Les exemples de Madrid, Bordeaux et Londres montrent que le raz-de-marée des vélos flottants nécessite une réglementation. De ce point de vue, l'expérience strasbourgeoise consistant à limiter cette forme de mobilité pour en faire un sas d'entrée vers l'achat d'un vélo me semble judicieuse.

Enfin, je voudrais évoquer la question de l'information et des plates-formes. En écoutant l'exposé sur Madrid et la description de la plate-forme recensant l'ensemble des possibilités de transport, je me suis dit qu'une collectivité s'implique enfin pour apporter un système d'information multimodal dont elle maîtrise les composantes, qui agrège l'ensemble des initiatives publiques et privées et fait en sorte que les outils comparatifs mis à la disposition du public le soient dans l'intérêt général.

Il me semble donc impératif que la collectivité publique s'implique en matière d'information multimodale et de comparaison. Or, jusqu'à présent, elle s'est montrée passive en la matière, favorisant, au contraire, la prolifération des initiatives privées.

## **Cristina Pronello :**

Permettez-moi de revenir sur les voies réservées à l'autopartage aux Etats-Unis avant d'évoquer le MaaS.

Je rappelle que les Etats-Unis sont le pays le plus « *car oriented* » au monde. 97 % des déplacements terrestres s'y effectuent en voiture. Dès lors, je ne suis pas certaine que leur système de voies réservées au covoiturage puisse être érigé en modèle. J'espère que nos décideurs sauront prendre des initiatives plus visionnaires et créatives.

En ce qui concerne le MaaS, tout comme pour les mobilités partagées, la notion demeure floue et chacun en construit sa propre définition.

Les premiers à avoir développé le concept sont les Finlandais, qui l'ont considéré comme la prise en compte des trajets de porte à porte par tous les moyens possibles remplaçant la voiture individuelle.

J'ajoute, par ailleurs, que le MaaS ne peut se résumer à une plate-forme telle que celle développée à Madrid, qui se révèle pour le moins réductrice.

En théorie, le MaaS devrait consister en des packs de mobilité. L'idée a germé de l'observation des smartphones, qui permettent de proposer des abonnements, les consommateurs étant libres de choisir les offres qui les intéressent. Pour proposer ces packs, il est nécessaire d'étudier les comportements des usagers potentiels. Il devient alors possible de définir des profils de mobilité, qu'il reste ensuite à « habiller » avec un pack MaaS, mais ce n'est pas sur ce point que réside la plus importante des difficultés.

En réalité, l'obstacle le plus conséquent se situe au niveau de l'inadaptation des législations, ainsi que l'ont démontré les problèmes rencontrés par les premiers MaaS développés à titre expérimental en Scandinavie. Il est, en effet, apparu que l'implication de différents acteurs de mobilité au sein d'un même trajet posait de lourdes questions de répartition des gains entre les opérateurs et que la loi ne permettait pas de les résoudre.

La démarche de mise en place du MaaS est donc avant tout politique, afin de définir les concepts et fixer des règles de fonctionnement, notamment entre l'opérateur de mobilité et les différents acteurs.