



**Journées européennes de la mobilité**

**Strasbourg – 28 au 30 novembre 2018**

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

## **Intégration de l'autopartage dans les systèmes de déplacement au Royaume-Uni**

Alistair Kirkbride – Directeur Exécutif de CoMoUK  
*Synthèse*

Il semble important d'intégrer l'autopartage aux systèmes de déplacement du Royaume-Uni dans la mesure où il permet d'effectuer des trajets de porte-à-porte et se trouve en phase avec les nouveaux modes de vie de la population.

Plusieurs modalités d'intégration sont envisageables :

- L'agrégation entre opérateurs d'autopartage ;
- L'agrégation avec d'autres services tels que le vélopartage ;
- L'intégration dans les dispositifs de MaaS ;
- Le courtage (appel à prestation par l'utilisateur, pour un budget donné) ;
- L'articulation avec les transports en commun afin de permettre de voyager de porte-à-porte.

La viabilité de cette dernière modalité est subordonnée à la coexistence de quatre éléments :

- Des voitures visibles et disponibles dans les gares, qui deviennent de véritables *mobility hubs* offrant de multiples services (autopartage, sanitaires, accès Wifi, etc.) ;
- Une billetterie intégrée ;
- Un co-marketing permettant d'afficher la possibilité de trouver une voiture en descendant du train ;
- Des informations claires.

Ces *mobility hubs* sont quasi inexistantes au Royaume-Uni. Cela étant, des mesures ont cependant été prises en province (autopartage à proximité des gares et arrêts de bus à Leeds, parkings-relais à Nottingham, intégration de l'autopartage à la carte de transports en commun de Norfolk...).

Une initiative provient également de la compagnie ferroviaire du Nord-est londonien, qui a implanté des stations d'autopartage dans ses gares.

Il est à noter que l'implication des opérateurs privés (compagnies ferroviaires, entreprises de vélos partagés, etc.) dans la construction d'offres intégrées est motivée par deux préoccupations. La première est environnementale (réduire la dépendance à la voiture) et la seconde, commerciale (conquérir de nouveaux marchés).

Les gares ferroviaires jouent un rôle central dans les dispositifs déployés. Elles servent de point de transbordement entre le train et les possibilités de mobilité pour achever un trajet de porte-à-porte.

Par ailleurs, dans le cadre d'un système d'autopartage en cœur de ville, ce n'est pas tant leur fonction ferroviaire qui est intéressante, mais le fait qu'elles constituent des *hubs* faciles d'accès faisant se rencontrer divers moyens de transport.

Si ces architectures se révèlent efficaces, elles sont cependant confrontées à plusieurs obstacles :

- La faible adaptabilité entre les services à la demande et les services réguliers ;
- L'acceptation d'une perte de revenus par les opérateurs invités à transformer des places de parking payantes en places d'autopartage ;
- La détermination de l'espace alloué à l'autopartage au regard de la demande ;
- Les problèmes d'intégration de l'autopartage dans les cartes de transport ;
- Les questions de réglementation et de développement de l'*open data* ;
- L'idée selon laquelle le MaaS résoudra tous les problèmes dans un futur plus ou moins lointain et qu'il n'est donc pas nécessaire d'agir à court terme.

Par ailleurs, l'autopartage se doit de saisir un certain nombre d'opportunités à l'image du développement de relations entre les opérateurs et des interlocuteurs tels que Google Maps favorisant l'apparition de nouvelles fonctionnalités. Il apparaît également nécessaire de susciter des complémentarités avec des services locaux dans des logiques de *hubs*. Enfin, si la question du MaaS est souvent évoquée, leur potentiel de développement n'est pas sans poser question.

Au final, il ne semble pas possible d'intégrer l'autopartage dans les stratégies de mobilité du Royaume-Uni sans convaincre les responsables de l'utilité de la démarche. Par ailleurs, il est nécessaire de développer différents modèles d'intégration afin de répondre aux spécificités locales. En outre, il apparaît judicieux de pratiquer une intégration douce en avançant pas à pas plutôt qu'en lançant des projets lourds. Enfin, il convient d'identifier le rôle de chaque intervenant afin de faire en sorte que le public bénéficie réellement des avantages de l'autopartage intégré.

### **Echanges avec la salle**

*La salle* : Comment le couplage du vélo partagé et de l'autopartage se manifeste-t-il ?

*Alistair Kirkbride* : Un partenariat est conclu entre les différents opérateurs. Leurs systèmes sont intégrés, mais le *front office* est assuré par l'autopartageur. Ce dispositif se révèle financièrement équilibré alors qu'auparavant, l'autopartage n'était pas viable.

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