



LES MODELES ECONOMIQUES DU COVOITURAGE COURTE DISTANCE

Dany NGUYEN-LUONG (IAU îdF) , Gilles BETIS (consultant)



INTRODUCTION

Covoiturage : voir définition réglementaire (2015)
Véhicule personnel et pas de bénéfice

Différentes formes :

- covoiturage **familial**
- covoiturage **organisé** : Blablacar, Boogi (Instant System), Covoiture-art, Ecolutis (Idvroom) , Karos, LaRoueVerte, Covivo (RoulezMalin), Tamavoiture, Tawacovoiturage, Trajetalacarte, Way's up, Weepil
- covoiturage **spontané** : Rezopouce
- covoiturage **dynamique** (géolocalisation):

Avego, Blablacar, Citygoo, Direct-covoiturage, Djump, Ecov, Fleetme, GreenMonkeys, Heetch, Hugo, Karos, Idvroom, Kankaroo, LaRoueVerte, La'Zooz, Mapool, Microstop, Miinute, Openride, OuiHop', RoulezMalin, Sharette, Uberpop, Urway, Way's up, Waze Ridewith, Wedrive, Wever, Vehicles, Wizzer



PLACE DU COVOITURAGE DOMICILE-TRAVAIL

TYPES DE DÉPLACEMENTS ET DE COVOITURAGE	FRÉQUENCE	DESTINATION	PUBLIC
Domicile-travail	Régulier quotidien	Bassin de vie	Actifs salariés
Professionnel et de chantier	Occasionnel, journée	Toutes destinations	Tous, intra ou interentreprises
Proximité : loisirs, achats, solidarité, etc.	Régulier ou occasionnel	Bassin de vie	Jeunes, clubs, associations, cibles sociales, etc.
Événement	Occasionnel	Variables	Tous
Longue distance, vacances	Occasionnel	Destinations lointaines	Tous mais surtout les jeunes pour le moment

SOURCE : « DÉVELOPPEMENT DU COVOITURAGE RÉGULIER DE COURTE ET MOYENNE DISTANCE. GUIDE MÉTHODOLOGIQUE » – ADEME/INDDIGO (2016)

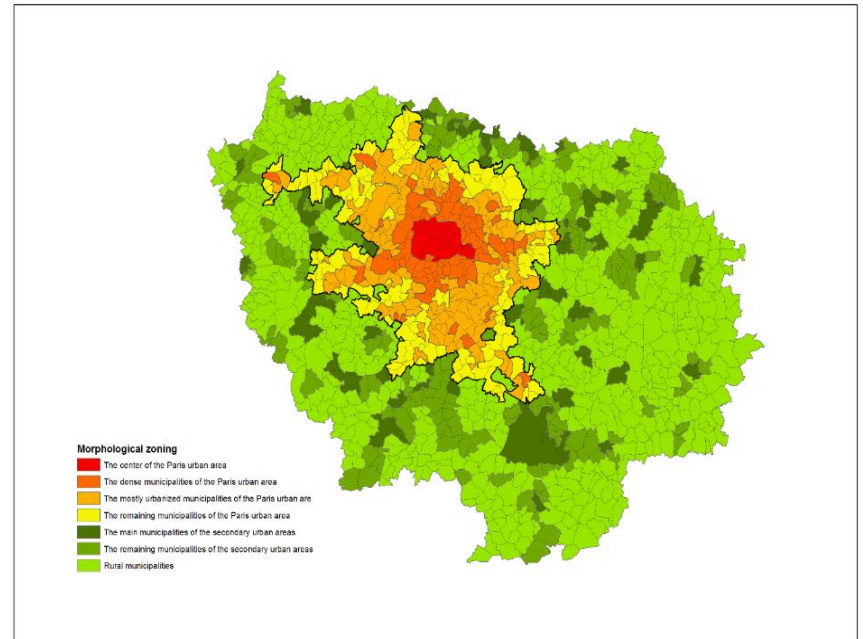
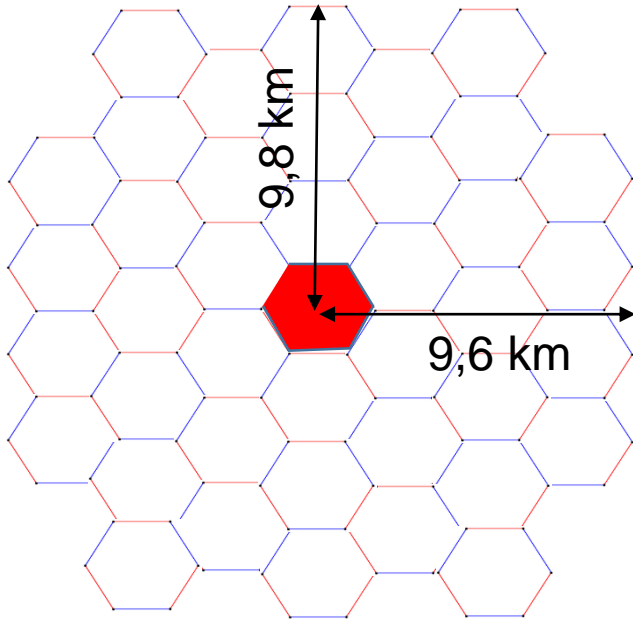
En 2010 (source EGT) :

- 7,1 millions de déplacements D-T tous modes par jour.
- Le motif D-T représente 20% des déplacements en voiture (premier motif).
- Taux d'occupation des voitures pour le D-T : 1,06
- 43% des déplacements D-T se font en voiture soit 3,05 millions.
- 1,23 millions de déplacements en voiture (40%) font plus de 10 km. (22% font moins de 3 km).
- 2000 à 3000 € d'économie par an (source ADEME) par personne.
- 60% des déplacements en voiture de plus de 10 km ont pour origine la grande couronne, 30% la petite couronne et 10% Paris.

**=> Marché potentiel du covoiturage dynamique D-T :
environ 1,23 millions de personnes**

ESTIMATION DE LA « MASSE CRITIQUE » EN ILE-DE-FRANCE

- Agglomération : 431 communes , aire moyenne=6,64 km² , 41 communes (hexagones) à moins de 10 km



- Nombre de trajets proposés ou recherchés pour ne pas avoir de 0 dans la matrice origine-destination aux heures de pointes du matin et du soir :

=> « Masse critique » de trajets : ~ 400 000

QUELQUES BUSINESS MODELS

	Wayzup	Karos	Ecov	Microstop	La Roue Verte	IDVroom	Sharette	OuiHop'
Date de création	2013	2014	2014	2015	2007	2013	2013	2015
Espace géographique	Saint Quentin Yvelines, région parisienne et Lille -> concentration zones d'activités	-	Expérimentation Vexin/ Val d'Oise	Hauts de Seine surtout/ IDF à terme	France entière mais notamment zones d'activités: Grand Lyon, ZA de Pericha	SNCF/particuliers	Expérimentation campus HEC	IDF
Nature des mobilités visées	D-T	D-T	Tous motifs	Tous motifs	D-T et D-E	Tous motifs (surtout D-T)	D-T	Tous motifs
Nombre d'inscrits	50 000	20 000	plus de 1000	3000	250 000	190 000	21 000	15 000
Sources recettes	Entreprises partenaires qui financent/ pas de prélèvement sur frais	employeurs taxés (100 €/an/pers.)	Contributions collectivités (ex 150 000 du Vexin) + contribution utilisateurs (3 cts/km)	gratuit 6 1ers mois/ vaste campagne de crowdfunding (6000 € demandés)	Pas de commission	20 cts + 10% prix de la course ou 7 cts/km	36 cts par trajet	2 € /mois usage illimité
Rémunération conducteur	10 cts/km/passager	1,50 € minimum (20 cts/ km)	9 cts/km (12 cts payés par les utilisateurs en total)	bons d'essence (10 cts/km)/ (gratuit 1ère année passager)	Réduction coût du trajet (frais de transport)	Réduction coût TC, réduction 20 € révision	2 € par trajet	Gains de points (pleins gratuits/ réduction assurance)

TROIS CLASSES DE BUSINESS MODELS

	B2B	B2G	B2C
Marché visé	PDE, PDA, PDIE	Collectivités, AOM, exploitant	Masse des usagers
Entreprises	Ways Up, La Roue Verte, Weepil	Ecov, Sharette, Microstop, Rezopouce	Karos, OuiHop', Hugo
Avantages	Masse critique locale (axe, dest. unique). PDE en 2018	Subventions publiques au départ, PDU	Peu d'investissements
Limites	Démarchage	Non reconnu comme TC aujourd'hui	Masse critique à atteindre

LE BUSINESS MODEL DU C2C TRES INCERTAIN

- Quasi-impossibilité d'atteindre la masse critique au rythme actuel.
- Pour le **conducteur** : gain peu attractif (10 ct/km avec 1 passager, faibles distances) en regard des contraintes (détour)
- Pour le **passager** : économie modérément attractive en regard des contraintes (peur de l'inconnu, aléa pour le retour)
- Pour **l'entreprise** : si une mise en relation fonctionne, risque de désintermédiation



⇒ Il est très difficile d'imaginer un business model viable pour le covoiturage dynamique domicile-travail

SCENARIOS POSSIBLES DANS LES 2 à 3 PROCHAINES ANNEES

	Scénario 1		Scénario 2		Scénario 3	
	B2B	-	B2B	+	B2B	++
	B2G	+	B2G	++	B2G	+
	B2C	++	B2C	--	B2C	--
Principe	Consolidation : « The winner takes all » (modèle Blablacar)		Covoiturage subventionné par les pouvoirs publics, intégration dans un bouquet MaaS		Covoiturage D-T mis en place par les entreprises ou par les zones d'activité	
Conditions de faisabilité	Arrivée d'un « gros » investisseur, incitations financières		Covoiturage reconnu comme TC, aires de cov., voies dédiées, stationnement dédié intégration tarifaire et fonctionnelle		PDE/PDIE obligatoires à partir de 2018	
Probabilité	faible		moyenne		haute	

CONCLUSIONS

- Vision pessimiste sur le covoiturage dynamique courte distance
- Encore 12 mois au plus pour atteindre la masse critique, sinon disparition du B2C exclusif et changement de stratégie vers le B2B/B2G
- Mais l'histoire a vu des succès inattendus de start-up, grâce à la persévérance de leurs créateurs et des investisseurs.
- Poursuite des politiques publiques de promotion du covoiturage et de Solution Mobility as a Service (offre intégrant transport publics et privés)
- Trop peu d'évaluations aujourd'hui
- « Mobilité courante » : deux acteurs privés majeurs aujourd'hui, qui disposent déjà de la masse critique : Uber (UberPool) et Google (Waze RideWith)



Merci pour votre attention



dany.nguyen-luong@iau-idf.fr

gilles.betis@gmail.com