



# Les nouveaux acteurs de la mobilité collaborative

## Des promesses aux enjeux pour les pouvoirs publics

Laura Brimont, chercheure Iddri  
(Institut du Développement Durable et des Relations Internationales)  
[laura.brimont@iddri.org](mailto:laura.brimont@iddri.org) - @laura\_brimont

# L'Iddri

## Institut du Développement Durable et des Relations Internationales

- Institut de recherche à but non lucratif
- ≈ 40 personnes

## Programme de recherche sur le numérique

- De nouvelles solutions pour le DD...
- ... même si souvent focus sur optimisation technique (ex smart cities)

Risques vs opportunités → besoin d'évaluation

## Un cas d'étude : la mobilité collaborative

- Mai 2015 – Juin 2016
- Partenariat avec différents acteurs de la mobilité
- Revue de la littérature et 55 entretiens

# Questions de recherche

- Quelle est la **contribution** des acteurs de la mobilité collaborative à une **mobilité plus durable** ?
- Quels sont leurs **enjeux de développement** sur les déplacements de courte distance et dans les territoires périurbains et ruraux ?
- Comment les **pouvoirs publics peuvent tirer profit** des innovations portées par ces nouveaux acteurs ?

# Contexte

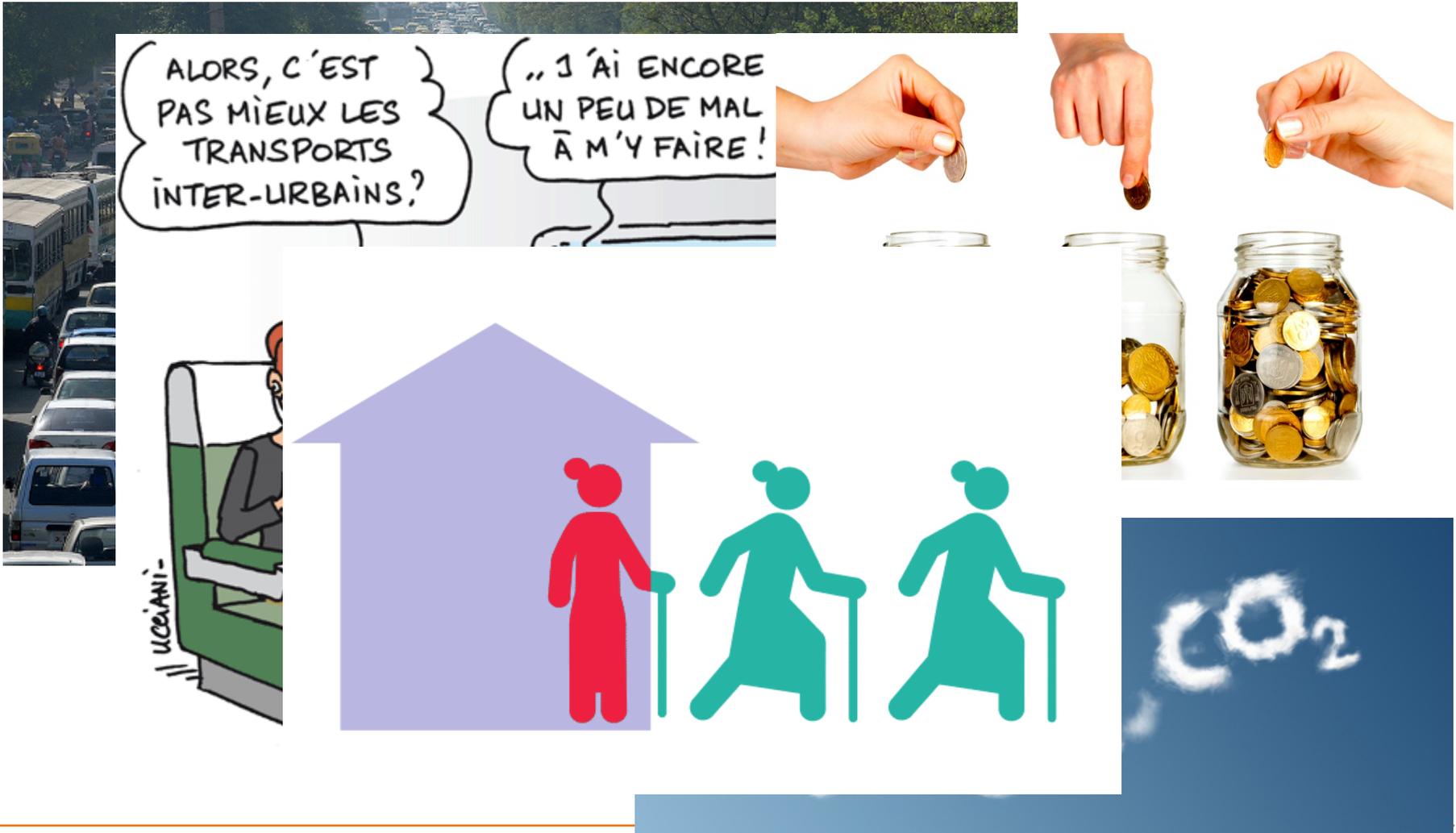


- > 2000 B2B/B2G opérateurs de covoiturage & B2C autopartage
- + ou - intégrés dans les politiques publiques

- > 2010 nouveaux acteurs du covoiturage et de l'autopartage entre particuliers
- Pas intégrés dans les politiques publiques

# Quelles contributions à la mobilité durable?

## Les promesses



# Un potentiel beaucoup plus intéressant sur la courte distance...



## Longue distance (>80 km)

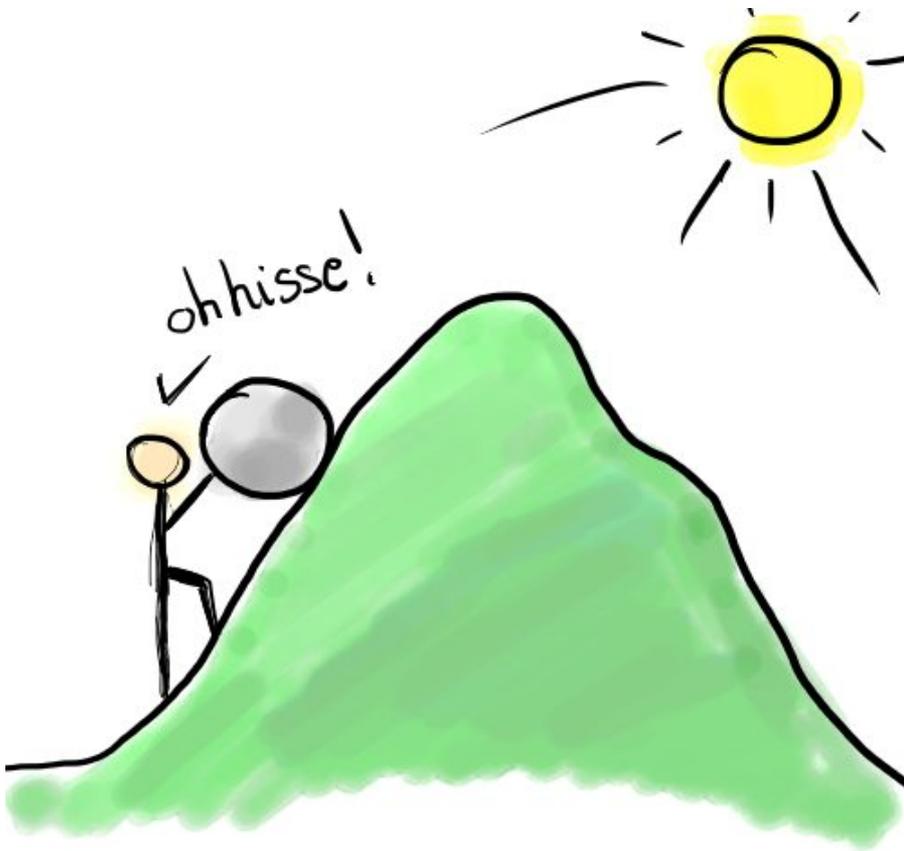
- **Report modal en défaveur** des transports collectifs
- **Trajets occasionnels** qui n'influencent pas les habitudes de mobilité quotidienne et le choix d'avoir une voiture



## Courte distance (<80 km)

- **Concurrence moindre avec les transports collectifs**
- Induit des modifications profondes des comportements de mobilité (**démotorisation**)

# ... mais difficile à réaliser



- Des coûts d'organisation plus élevés
- Des bénéfices financiers significatifs... en cas de démotorisation !
- La contrainte de la masse critique

# Qu'apportent les nouveaux acteurs?

## Autopartage P2P

- **Réduction des coûts d'investissement** ce qui permet de le développer dans **les zones moins denses** que l'autopartage traditionnel...
- ... mais **dépendance** à d'autres modes de transport

## Covoiturage

- Les nouveaux acteurs réduisent les **coûts organisationnels** et la contrainte de la **“relation de couple”**
- ... mais les **gains financiers restent limités** et dispersés dans le temps

## Pour les deux

- Le système de plateforme est soumis à un **« effet réseau »** et la masse critique doit être plus importante pour la courte distance
- Difficultés à se développer dans les zones où les flux sont faibles

# Face à ces difficultés, les pouvoirs publics ont-ils un rôle à jouer ?

## Oui...

- Contribution à un bien collectif
- Difficultés de développement dans un système de marché
- Construire l'articulation entre les différents modes de transport

## ...mais

- Attitude prudente: carence d'information, concurrence TC.
- Du côté des nouveaux acteurs, entre collaboration affirmée et opportunisme



# 6 axes pour mieux intégrer la mobilité collaborative dans le service public de mobilité

<b>Communication</b>	Enjeu pour l'atteinte d'une <b>masse critique</b> d'utilisateurs, problème <b>d'entrave à la concurrence</b> .
<b>Fiscalité</b>	Clarification du <b>statut des revenus</b> issus de l'autopartage, <b>incitations financières</b> pour le covoiturage.
<b>Aménagement de la voirie</b>	Rendre la mobilité collaborative <b>visible, encourager</b> le partage de la voiture, <b>faciliter l'inter et la multimodalité</b> (places de parking réservées pour l'autopartage P2P?)
<b>Expérimentation</b>	<b>Gagner de la connaissance</b> sur les comportements et les demandes de mobilité et <b>évaluer la pertinence</b> des différentes solutions.
<b>Gouvernance</b>	<b>Meilleure articulation</b> entre les offres traditionnelles et nouvelles pour assurer un meilleur service de mobilité sur tous les territoires, tous les horaires, tous les publics.
<b>Financement public</b>	Besoin de financement publics? Sûrement <b>pour certains territoires</b> .

# Pour aller plus loin

IDDRI

## POLICY BRIEF

N°03/16 JUIN 2016 | NOUVELLE PROSPÉRITÉ

### Mobilité collaborative : des promesses aux enjeux pour les pouvoirs publics

Laura Brimont, Damien Demailly, Mathieu Saujot, Oliver Sartor (Iddri)

**B**lablacar, OutHop<sup>1</sup>, Karos, WayzUp, Drivy, Koolcar... Les start-up du covoiturage et de l'autopartage entre particuliers se sont multipliées ces dernières années. Ces acteurs de la « mobilité collaborative » renouvellent les usages partagés de la voiture, apparus depuis les années 2000 avec une première génération d'acteurs soutenus par les pouvoirs publics : autopartage professionnel (Communauto, Autolib', etc.) et covoiturage (La Roue Verte, Covivo, etc.). Alors que ces solutions de première génération peinent à se diffuser au-delà de certains territoires et publics, les acteurs de la mobilité collaborative peuvent-ils élargir le déploiement de la voiture partagée et construire des modèles économiques pérennes ?

Ce *Policy Brief*<sup>2</sup> analyse les enjeux de développement de ces nouveaux acteurs pour la courte distance, segment plus prometteur en termes de bénéfices environnementaux et sociaux par rapport à la longue distance, où la concurrence avec les transports collectifs est plus importante. Face aux difficultés de développement, d'autant plus nombreuses dans les territoires métropolitains et ruraux, ce *Policy Brief*

IDDRI

## STUDY

N°02/16 JUIN 2016 | NOUVELLE PROSPÉRITÉ

### Les nouveaux acteurs de la mobilité collaborative : des promesses aux enjeux pour les pouvoirs publics

Laura Brimont, Damien Demailly, Mathieu Saujot, Oliver Sartor (Iddri)

#### UNE NOUVELLE GÉNÉRATION D'ACTEURS

Les start-up de covoiturage et d'autopartage entre particuliers se sont multipliées ces dernières années. La diffusion des smartphones et les innovations numériques ont en effet permis de concevoir de nouveaux outils et d'améliorer l'ergonomie des interfaces de mise en relation, facilitant parallèlement les transactions entre particuliers. Ces acteurs de la « mobilité collaborative » renouvellent les usages partagés de la voiture, apparus depuis les années 2000 avec une première génération d'acteurs soutenus par les pouvoirs publics : autopartage professionnel (Communauto, Autolib', etc.) et covoiturage (La Roue Verte, Covivo, etc.).

#### LES PROMESSES POUR LA MOBILITÉ DURABLE

Alors que la première génération d'acteurs du covoiturage et de l'autopartage peinent à se diffuser au-delà de certains territoires et publics, les acteurs de la mobilité collaborative espèrent conquérir de nouveaux publics et élargir les territoires de diffusion de l'autopartage et du covoiturage. Ils permettraient ainsi d'améliorer la durabilité des déplacements, en réduisant leurs impacts environnementaux mais aussi leur coût, le gain annuel pour un particulier pouvant aller de quelques centaines à plus de trois mille euros. Ces bénéfices sont plus importants pour la mobilité de courte que de longue distance, notamment parce que la concurrence avec les transports collectifs y est moins importante.

Merci pour votre attention !