

Mobilité collaborative : des promesses aux enjeux pour les pouvoirs publics

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

Blablacar, OuiHop', Karos, WayzUp, Drivy, Koolicar... 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*¹ 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 prégnantes dans les territoires périurbains et ruraux, ce *Policy Brief* pose la question du rôle des pouvoirs publics et suggère six piliers qui pourraient constituer une stratégie publique en faveur d'une mobilité collaborative et durable. Cette analyse repose sur une revue de la littérature académique et institutionnelle, ainsi que sur une cinquantaine d'entretiens conduits auprès d'experts et d'acteurs concernés : collectivités, acteurs traditionnels de la mobilité et nouveaux acteurs de la mobilité collaborative.

1. Ce *Policy Brief* est issu de l'étude sur la mobilité collaborative disponible également disponible sur le site de l'Iddri : <http://goo.gl/hrQFfe>

MESSAGES CLÉS

- Le covoiturage et l'autopartage réduisent l'impact environnemental et le coût des déplacements de courte distance, le gain annuel pour un particulier pouvant aller de quelques centaines à plus de trois mille euros.
- Ces pratiques peinent cependant à se développer sur la courte distance et à conquérir de nouveaux territoires, en dépit des innovations apportées par de nouveaux acteurs. Ces enjeux de développement sont particulièrement forts dans les zones les moins denses : périurbain, rural, petites villes, etc.
- Jusqu'à présent, les pouvoirs publics ont peu intégré ces nouveaux acteurs dans leur politique de mobilité. Or, leur rôle semble primordial dans la construction de l'articulation entre la mobilité collaborative et les autres modes de transport.
- Une stratégie publique intégrant la mobilité collaborative pourrait reposer sur six piliers : aide à la communication ; clarification fiscale ; aménagement de la voirie ; expérimentation ; meilleure gouvernance ; financement public. Ces piliers doivent être mobilisés différemment selon les territoires, le dernier par exemple pouvant se révéler nécessaire dans les territoires les moins denses.

Cette publication a bénéficié d'une aide de l'État gérée par l'Agence nationale de la recherche au titre du programme « Investissements d'avenir » portant la référence ANR-10-LABX-01.

Partenaires du projet : Maif, Transdev, Renault, ADEME, Région Île-de-France, Ouishare.

Institut du développement durable
et des relations internationales
27, rue Saint-Guillaume
75337 Paris cedex 07 France

LES PROMESSES DE LA MOBILITÉ COLLABORATIVE

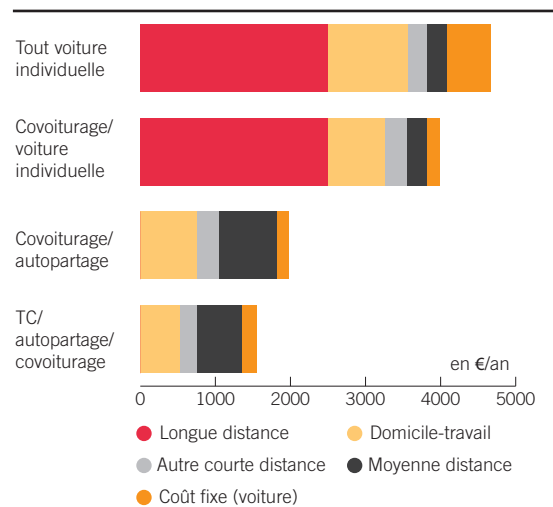
Voilà plus d'une vingtaine d'années que le binôme voitures-transports collectifs est jugé insuffisant pour réduire les externalités négatives générées par les déplacements en automobile (émissions de gaz à effet de serre, congestion), ainsi que les restrictions d'accès à la mobilité liées à des facteurs socioéconomiques (âge, contraintes financières) et spatiaux. Dans les territoires moins denses où il est difficile de développer une offre de transports collectifs performante et rentable, et où la dispersion des lieux de vie (domicile, travail, magasins, etc.) limite le recours à la marche et au vélo, la dépendance à la voiture reste très forte.

La voiture partagée apporte des solutions complémentaires pour améliorer la durabilité des déplacements du quotidien. Le covoiturage permet de mutualiser les trajets en voiture et donc de réduire la congestion et les émissions de polluants, tandis que l'autopartage rend possible l'optimisation de l'usage de la voiture : on loue une voiture lorsqu'on en a vraiment besoin, et on utilise le reste du temps d'autres modes de transport. Ces deux pratiques permettent de réduire les coûts associés à la mobilité, le gain annuel variant de quelques centaines à plus de trois mille euros, selon l'ampleur des changements de comportement (Figure 1).

Le secteur de la voiture partagée s'est renouvelé depuis quelques années avec l'apparition des nouveaux acteurs de la « mobilité collaborative ». 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 du même coup les transactions entre particuliers. Par exemple, Koolicar équipe les voitures d'un système d'ouverture automatique qui permet d'ouvrir les portes sans clé, ce qui facilite les locations de courte durée. Le seuil de rentabilité de l'autopartage entre particuliers est en outre plus bas que celui de l'autopartage professionnel, ce qui permet un déploiement dans des zones moins denses.

En matière de covoiturage, OuiHop' et WayzUp utilisent la géolocalisation smartphone pour permettre aux passagers d'identifier les conducteurs à proximité et de les « commander » en temps réel (covoiturage dynamique). Karos exploite le potentiel de l'intelligence artificielle pour anticiper les déplacements et proposer spontanément des alternatives en covoiturage (covoiturage prédictif). Ecov réinvente pour sa part l'auto-stop en équipant la voirie de bornes d'affichage qui permettent aux automobilistes de repérer très facilement la présence de covoitureurs.

Figure 1. Comparaison du coût de différents paniers de mobilité pour un individu



Source : auteurs.

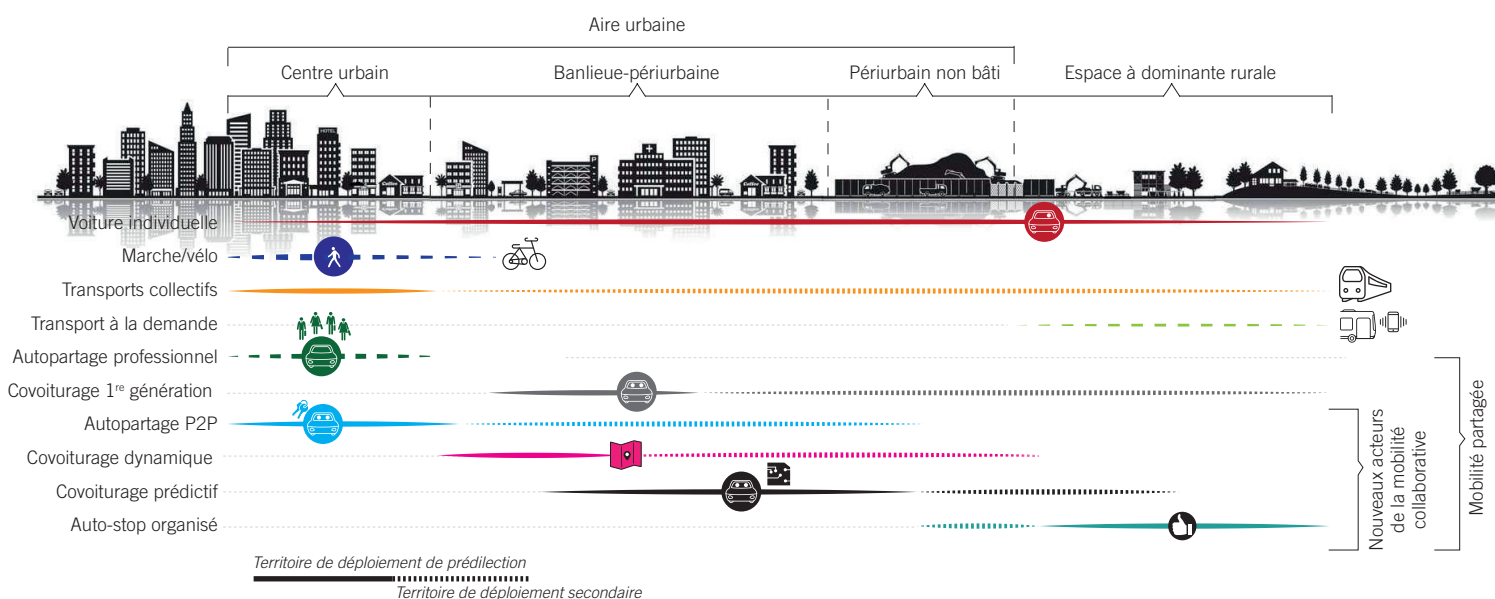
Notes : pour les éléments méthodologiques, voir Brimont, L., Demailly, D., Saujot, M., Sartor, O. (2016). Les nouveaux acteurs de la mobilité collaborative : des promesses aux enjeux pour les pouvoirs publics, Studies N°0206, Iddri, Paris, France.

DES PROMESSES AUX DIFFICULTÉS DE DÉVELOPPEMENT SUR COURTE DISTANCE

Ces nouveaux acteurs espèrent conquérir de nouveaux publics et élargir les territoires de diffusion de l'autopartage et du covoiturage. Ces ambitions se heurtent cependant à des difficultés propres aux déplacements de courte distance.

D'abord, le développement de l'autopartage entre particuliers dépend de l'accès à des modes de transport alternatifs (transports collectifs, covoiturage, vélo) pour réaliser les trajets les plus fréquents. Cette solution ne peut être en effet utilisée que pour des déplacements ponctuels : recourir à l'autopartage pour effectuer des déplacements quotidiens serait plus coûteux que d'utiliser sa propre voiture. Bien que le modèle économique entre particuliers élargisse le potentiel de diffusion de l'autopartage à des territoires moins denses, sa diffusion ne peut s'étendre aux territoires où il existe peu de solutions alternatives à la voiture, notamment les territoires périurbains et ruraux.

En ce qui concerne le covoiturage, bien que les outils de mise en relation développés par les nouveaux acteurs réduisent les coûts de transaction liés à la récurrence des déplacements (recherche de covoitureurs, prise de contact, etc.), le gain financier reste modéré (quelques centaines d'euros par an) et dispersé dans le temps, ce qui atténue la perception des bénéfices. Le gain financier ne devient en effet significatif que si l'utilisateur abandonne sa voiture, ce qui implique qu'il dispose

Figure 2. Complémentarité spatiale et temporelle des différents modes de transport


Source : auteurs

d'alternatives pour effectuer la majorité des trajets du quotidien : vélo, transports collectifs, ou une offre de covoiturage qui lui permette de réaliser tout type de déplacement, ce qui est loin d'être le cas aujourd'hui, le covoiturage se développant essentiellement pour les déplacements domicile-travail.

Enfin, les systèmes de plateforme sur lesquels fonctionnent la plupart de ces solutions sont soumis à des « effets de réseau » : en dessous d'un certain seuil d'utilisateurs, leur utilité est très faible, car la chance de trouver un appariement est quasi nulle. Ce seuil, appelé « masse critique », est plus élevé pour les déplacements de courte que de longue distance, les particuliers étant moins flexibles, dans le temps et l'espace, pour leurs déplacements du quotidien. Il est donc nécessaire de trouver des covoitureurs habitant dans la même zone, et travaillant dans le même secteur, de même qu'il faut pouvoir trouver une voiture en location à proximité de son domicile. Pour atteindre le niveau de congruence entre l'offre et la demande, les plateformes doivent donc agréger beaucoup d'utilisateurs. S'il est difficile d'atteindre ce seuil en zone dense, la difficulté est plus grande encore dans les zones périurbaines et rurales.

QUEL RÔLE POUR LES POUVOIRS PUBLICS ?

Au vu de ces difficultés propres au segment de la courte distance, qui sont d'autant plus importantes dans les territoires périurbains et ruraux,

la question se pose du rôle des pouvoirs publics, notamment des autorités organisatrices de mobilité (AOM). Les entretiens menés dans le cadre de cette étude ont montré que nombre d'entre elles adoptent une attitude prudente vis-à-vis de ces nouveaux acteurs, d'une part parce qu'elles ont du mal à appréhender leur pertinence, d'autre part en raison des enjeux de concurrence avec les transports collectifs ou avec les systèmes d'autopartage professionnels soutenus par les collectivités. La complémentarité entre covoiturage et transports collectifs est ainsi appréhendée dans un rapport de subordination: le covoiturage doit être déployé là où il n'y a pas de transports collectifs, ou en bout de chaîne (premiers et derniers kilomètres), dans une logique de rabattement intermodal.

Cette hiérarchisation des modes va à l'encontre de l'efficacité d'un système multimodal, qui repose sur la complémentarité spatiale, horaire et économique entre différents modes de transport (voir Figure 2) : par exemple, le covoiturage est facilité s'il existe des solutions de secours (navette à la demande) qui permettent de faire le trajet en heure creuse lorsqu'il n'y a pas d'offre de covoiturage. En retour, le développement d'un service de covoiturage sûr et efficace peut inciter certains ménages à se séparer de leur véhicule, et à recourir à l'autopartage ou aux transports collectifs pour d'autres types de déplacements. L'articulation entre les différents modes de transport collectifs, privés et partagés, reste à construire.

SIX PILIERS POUR UNE STRATÉGIE PUBLIQUE

Cette étude envisage six piliers pour une stratégie publique visant à mettre la mobilité collaborative au service d'une mobilité plus durable. Ces piliers sont plus ou moins nécessaires suivant les territoires : dans les grandes agglomérations, l'enjeu va être d'accompagner l'émergence et d'articuler les offres, alors que dans les territoires moins denses (petites villes, périurbain, rural), le rôle des collectivités sera de susciter les conditions d'émergence d'une offre encore inexistante.

La communication auprès des usagers

La communication et l'animation auprès des usagers potentiels et existants sont des enjeux cruciaux pour atteindre la masse critique. Il serait opportun pour les AOM de collaborer avec certains acteurs privés (entreprises, compagnies d'assurance) qui détiennent des données utiles pour cibler la communication auprès des particuliers les plus susceptibles de recourir à ces pratiques, par exemple les salariés effectuant de longs trajets domicile-travail, ou les propriétaires de voiture faisant un faible nombre de kilomètres par an.

La clarification du cadre fiscal

La mobilité collaborative pose de sérieux enjeux fiscaux, au premier rang desquels la définition de ce qui peut être considéré comme du partage de frais et donc exempté d'impôts. Au-delà de cette clarification, deux pistes concrètes pour favoriser le covoiturage peuvent être envisagées. Premièrement, la réforme des frais réels, qui réduisent l'intérêt financier de faire du covoiturage et découragent l'inscription sur les plateformes². Deuxièmement, la mise en œuvre de systèmes incitatifs du même type que le remboursement d'une partie des abonnements aux transports collectifs.

Les aménagements de la voirie

Créer des places de stationnement réservées ou à tarif réduit pour les autopartageurs, des aires de covoiturage ou des voies réservées : de tels aménagements permettent de faire connaître ces pratiques auprès des usagers, incitent au partage

de la voiture et facilitent l'intermodalité et la multimodalité, pierres angulaires de la mobilité durable. Dans les cas de voies ou de places de stationnement réservées, les acteurs de la mobilité collaborative pourraient jouer le rôle de tiers de confiance auprès des AOM pour garantir qu'une voiture est effectivement partagée.

L'expérimentation

L'expérimentation permet d'affiner les connaissances sur les comportements de mobilité nécessaires pour organiser la complémentarité entre les modes de transport : comment les différents publics utilisent-ils telle ou telle offre ? Quelles sont les difficultés liées à telle ou telle solution ? Acquérir une culture de l'expérimentation demande d'une part d'accepter les échecs, d'oser mettre en place des dispositifs ambitieux – afin de sortir de la logique du *think too small*, souvent présentée comme un facteur d'échec –, mais aussi de systématiser et de diffuser les évaluations.

Adapter la gouvernance publique de la mobilité

Rendre la mobilité plus durable implique de construire une offre de transport répondant aux différents besoins. Pour dépasser la crainte, justifiée ou non, d'une concurrence entre mobilité collaborative et transports collectifs, et articuler toutes ces offres, une gouvernance de la multimodalité doit être mise en place, gouvernance dans laquelle les AOM ont un rôle clé à jouer. Mais ont-elles la capacité ? Ou faut-il, comme certains le suggèrent, laisser les acteurs de la mobilité collaborative se développer, et adapter *ex post* l'offre de transports traditionnels ?

Un financement public de la mobilité collaborative

Si le financement public de la mobilité collaborative fait débat, celle-ci n'est pas rejetée par des collectivités locales à la recherche de nouvelles solutions dans les zones rurales, ni par certains acteurs de la mobilité collaborative. On peut dès lors imaginer de nouvelles formes de contractualisation entre collectivités et acteurs de la mobilité collaborative, la mise en place de partenariats entre les opérateurs traditionnels de délégations de service public et les nouveaux acteurs de la mobilité collaborative, ou encore ou le développement d'offres collaboratives par les opérateurs traditionnels. ■

2. La réforme des frais réels s'inscrit dans un enjeu plus global de fiscalité écologique. Voir à ce propos Chancel, L., Saujot, M. (2012) Les "frais réels": une niche fiscale inéquitable et antiécologique. *Working Paper* n°19/2012, Iddri, Paris, France.