

# La Recherche



## Les enjeux majeurs des nouveaux services à la mobilité

© Shutterstock / Image Point FR

Cahier réalisé en partenariat avec



# Une nouvelle donne en matière de transports

Les nouveaux services à la mobilité connaissent un essor continu. Par-delà l'impact bénéfique attendu sur la circulation et l'environnement, la mobilité partagée représente un enjeu majeur pour l'économie française.



**A**u-delà de l'usage de leur propre véhicule, les français se tournent de plus en plus vers l'utilisation de nouveaux services de mobilité. Selon une étude récente de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), le covoiturage se diffuse en France. Les utilisateurs sont majoritairement des actifs et 47% d'entre eux sont titulaires d'un diplôme de l'enseignement supérieur de 2<sup>e</sup> cycle. Si la majorité des covoitureurs vivent en milieu urbain avec 38% des répondants qui habitent dans une aire urbaine de plus de 200 000 habitants, 20% résident dans

une commune de moins de 10 000 habitants. Le covoiturage est un atout dans les communes peu desservies et s'intègre désormais à l'offre de transports.

## NAISSANCE D'UNE NOUVELLE FILIÈRE ÉCONOMIQUE

L'autopartage, dont l'exemple le plus connu est le service Autolib' à Paris, est encore marginal en France mais il connaît une croissance exponentielle. Une enquête nationale sur l'autopartage, réalisée en 2012, par 6T-Bureau de recherche en partenariat avec France Autopartage, a montré un impact étonnant : parmi les

abonnés à un service d'autopartage, 40% renoncent à la possession d'une voiture suite à leur adhésion au service. C'est un vrai déclencheur de mobilités alternatives à la voiture individuelle.

Les raisons de ce succès sont multiples : développement d'offres sécurisantes pour les utilisateurs, moindre coût des nouveaux services, convivialité, complémentarité à l'offre de transports collectifs, etc. « Les nouveaux services à la mobilité sont une réponse à un vrai besoin » explique-t-on à l'ADEME. C'est aussi une solution dans un contexte d'urgence environnementale :

chaque voiture particulière n'est utilisée que 5% du temps en moyenne et est souvent occupée par une seule personne.

Mais l'enjeu dépasse les considérations environnementales ou de congestion urbaine. C'est une nouvelle filière économique qui est en train de se consolider, innovante et créatrice d'emplois, avec des acteurs tricolores performants (BlaBlaCar, Autolib', Citiz, etc.). Autolib' annonce employer un millier de salariés en région parisienne. Une nouvelle illustration du lien étroit qui unit innovation, développement durable et emploi. ■

### Autopartage et covoiturage : de quoi s'agit-il ?

➤ L'article L1231-1-14 du Code des transports définit l'activité d'autopartage comme « la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules. Chaque abonné ou utilisateur habilité peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée. »

Le covoiturage est défini comme « l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Leur mise en relation, à cette fin, peut être effectuée à titre onéreux » (Art. L. 3132-1 de la loi de transition énergétique pour la croissance verte de 2015).

## INTERVIEW

Un entretien avec Mathieu Chassignet, ingénieur au service Transports & Mobilité de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME).

# « Nous accompagnons le développement des services à la mobilité d'aujourd'hui et de demain »



évaluer. Ceux-ci permettent en effet de réduire la dépendance à la voiture possédée et de favoriser l'utilisation de moyens de transport alternatifs (transports en commun, vélo, etc.) auprès d'un nouveau public.

Certes, il peut y avoir des « effets rebond ». Le covoiturage peut, par exemple, conduire au final à effectuer davantage de kilomètres. Nous considérons cependant que les effets positifs des nouveaux services à la mobilité l'emportent.

### Comment l'ADEME intervient-elle pour appuyer le développement de ces nouveaux services ?

Nous nous sommes rendu compte qu'il y avait beaucoup de lacunes en ce qui concerne la connaissance de ces nouveaux services: nombre d'utilisateurs, motivations des usagers, impact, etc. L'ADEME a lancé une série d'études pour mieux comprendre les attentes, identifier les freins mais aussi présenter les expériences réalisées.

Par ailleurs, nous aidons à l'émergence de nouvelles offres grâce à la Fabrique des Mobilités, un dispositif de soutien à l'innovation centré sur les start-up. L'objectif est de soutenir des projets innovants de transports et de mobilité en facilitant l'accès à des ressources, à des réseaux de compétences et de contacts et aux territoires d'expérimentation. La Fabrique des Mobilités est le premier dispositif dédié à une filière industrielle en mutation. Enfin, l'ADEME est l'opérateur en charge de l'innovation pour accélérer la transition écologique et environnementale dans le cadre du Programme des investissements d'avenir (PIA). Un volet est consacré aux véhicules et transports du futur. Nous soutenons des projets à travers des appels à manifestation d'intérêt.

### Comment voyez-vous l'avenir ?

Actuellement, la voiture individuelle est la règle que ce soit pour les déplacements

urbains, périurbains ou de longue distance. Dans les exercices prospectifs « Visions énergétiques 2030-2050 », nous tablons sur un développement massif des nouveaux services de mobilité (covoiturage, autopartage... et les solutions nouvelles qui restent à inventer) qui représenteraient 30% des déplacements urbains en 2050, soit bien davantage que les véhicules individuels (20%). L'usage des transports urbains et du vélo devrait également progresser. C'est une mutation radicale.

Il s'agira, dans le futur, d'accompagner l'arrivée de nouveaux services de mobilité qui n'existent pas encore. Beaucoup de pays et d'acteurs sont mobilisés. La France, qui dispose de leaders performants (Blablacar, Drivy, JC Decaux, Bolloré, etc.) et d'un écosystème propice, a une vraie carte à jouer. Le rôle de l'ADEME est d'accompagner les start-up qui travaillent sur les solutions de demain. ■

### Quelle appréciation portez-vous sur le développement des nouveaux services à la mobilité ?

C'est un domaine qui connaît un processus d'innovation permanent auquel participent un grand nombre d'acteurs: grands groupes, start-up, collectivités territoriales, etc. Ces nouveaux services ont un impact environnemental évident, que l'ADEME cherche en permanence à

# Collectivités territoriales : des acteurs incontournables

Le développement des nouveaux services à la mobilité est indissociable de la participation active des collectivités territoriales (régions, départements, municipalités, etc.). Leur contribution revêt des modalités très variées : mise à disposition d'espace public pour ces services, subventions, création de plateformes de mise en relation, définition des aires de covoiturage, etc.

**I**l y a d'abord la modalité classique de la subvention, un coup de pouce particulièrement utile en phase de démarrage. «*La communauté urbaine de Strasbourg nous a appuyé pendant cinq ans*» affirme Jean-Baptiste Schmitter, directeur général de Citiz, opérateur d'autopartage.

Mais le soutien peut être aussi de nature non-financière. Les collectivités territoriales peuvent devenir utilisatrices de ce type de service pour leur propre compte : en tant que clients, elles contribuent à appuyer le développement de nouvelles modalités de transport. La municipalité de Beauvais et le conseil départemental de l'Isère utilisent la solution d'autopartage mise au point par Koolicar. «*Il y a une vraie complémentarité*» souligne Stéphane Savouré, fondateur et président de Koolicar.

En matière de covoiturage, le rôle des collectivités territoriales est incontournable puisque celles-ci attribuent l'espace en voirie. En Loire-Atlantique, le projet lancé en 2009 conjointement par



le conseil général et la communauté urbaine Nantes-Métropole comprend le développement d'un réseau d'aires labellisées. Mais la contribution ne s'arrête pas là : les deux acteurs ont appuyé la création de la plateforme de mise en relation et mènent une campagne de communication quasi-permanente afin de faire connaître le service.

## COVOITURAGE POUR FRONTALIERS

Ces projets peuvent réunir un nombre élevé d'acteurs et avoir même une dimension internationale. Dans

l'arc jurassien, un vrai projet de développement du covoiturage transfrontalier franco-suisse a été mis en place en 2011. Cette zone connaît des mouvements quotidiens de frontaliers français allant travailler en Suisse (environ 20 000 par jour). 98% d'entre eux utilisent la voiture, 90% sont seuls à bord et le trajet aller moyen est de 30 kilomètres, soit plus de 12 500 kilomètres par an et par personne. Autrement dit, un lieu idéal pour un projet de covoiturage, d'autant que celui-ci était déjà pratiqué dans les faits.

L'initiative est pilotée par le Parc naturel du Haut-Jura et l'Association suisse intercantonale arc-jurassien.ch. Elle rassemble six autres partenaires locaux : la Direction Régionale Franche-Comté de l'ADEME, le Pays du Doubs et le Pays Horloger du côté français ; l'Association pour le développement économique de la Vallée de Joux ; l'Association pour le développement du Nord Vaudois, l'agglomération urbaine du Doubs, les villes du Locle et de la Chaux de Fonds et le canton du Jura du côté helvétique. Bel exemple de coopération européenne !

## UN RÔLE APPELÉ À CROÎTRE

Le rôle des collectivités territoriales ne peut que s'accroître à l'avenir. En mentionnant explicitement la possibilité de la mise en place de couloirs dédiés au covoiturage, la loi relative à la transition énergétique du 17 août 2015 devrait contribuer à renforcer le rôle des collectivités territoriales, conjointement avec celles des autres acteurs publics et privés. ■



© D.R.

## TÉMOIGNAGE

Marc Letourneux, chargé de mission covoiturage et nouvelles mobilités du département de Loire-Atlantique.

# « Notre mission consiste à proposer des solutions qui facilitent le covoiturage »

**E**n 2009, le Conseil général de Loire-Atlantique et la communauté urbaine de Nantes Métropole ont lancé une offre conjointe de covoiturage. «*Nous sommes partis du constat que le covoiturage pendulaire était déjà une réalité. Nous avons souhaité fournir un cadre à ces pratiques spontanées et les élargir, en apportant de la méthode, de la sécurité et de la fiabilité. L'objectif est de faire en sorte que le covoiturage soit le plus complémentaire possible de l'offre globale de transports collectifs*» explique Marc Letourneux, chargé de mission covoiturage et nouvelles mobilités du département de Loire-Atlantique qui compte 221 communes (1,3 million d'habitants).

Une plateforme de mise en relation a été créée par le biais d'un groupement de commandes associant les deux collectivités territoriales. Celle-ci est disponible via deux adresses Internet (<http://covoiturage.loire-atlantique.fr> et [www.covoiturage-nantesmetropole.fr](http://www.covoiturage-nantesmetropole.fr)). L'inscription est gratuite et l'utilisateur peut trouver l'offre

disponible dans sa commune, sa zone d'activité ou proposer des trajets. Un gros effort a été fait pour rendre l'outil à la fois didactique et opérationnel en fonction des générateurs de déplacement du territoire. La base de données de la plateforme compte actuellement 20 000 usagers et 17 000 trajets réguliers sont proposés.

### DES « AMBASSADEURS TERRITORIAUX » DU COVOITURAGE

En matière d'aires de covoiturage, une approche novatrice a été mise en place. Les trois quarts des aires sont des espaces réservés sur des parkings publics ou privés existants (moyennes et grandes surfaces, restaurants, etc.) et un quart ont été créés, notamment au cours de l'aménagement de chantiers routiers comme l'aménagement de giratoires. Les aires implantées sur des parkings existants sont encadrées par des conventions annuelles entre les collectivités et les propriétaires ou les gestionnaires. «*Cette solution nous a permis d'éviter des investissements coûteux pour la collectivité et l'environnement. Dans tous les cas,*



© D.R.

*les aires sont signalées et le Conseil départemental prend en charge la fourniture de la signalétique. Au-delà du stationnement : ces parkings sont des "ambassadeurs territoriaux" de la pratique du covoiturage*» souligne Marc Letourneux.

### UNE ATTENTE RÉELLE DE LA POPULATION

Fortes de l'acquis existant, les collectivités territoriales souhaitent continuer à stimuler le covoiturage. Ainsi, le département travaille sur l'organisation du covoiturage dans les zones de travail (zones industrielles par exemple).

Autre exemple : le secteur de l'événementiel. L'idée est de faire en sorte que le covoiturage puisse être « optimisé » entre festivaliers par exemple avec un espace spécifique d'annonces relayées par les organisateurs des manifestations. «*Le covoiturage correspond à une attente réelle de la population : c'est un maillon de la chaîne de déplacement à part entière. C'est aussi un levier accessible pour réduire les embouteillages et les émissions de CO<sup>2</sup>. Nous continuerons à travailler dans une logique d'aménagement et d'animation*» conclut Marc Letourneux. ■

# Un terrain d'action privilégié pour les projets innovants et

Si BlaBlaCar est désormais mondialement connu, le développement des nouveaux services de mobilité a incité plusieurs entrepreneurs à se lancer. Revue de détail de quelques succès tricolores.

**P**lus de 20 millions de membres, une présence dans 19 pays et 10 millions de voyageurs par trimestre. La percée de BlaBlaCar, désormais acteur international de référence dans le covoiturage, est désormais bien connue. Mais d'autres entreprises affichent des succès tout aussi méritoires: Drivy, Ouicar, Citiz, Koolicar,

JC Decaux, etc. sans oublier, bien sûr, Autolib', initiative pionnière et réussie du groupe Bolloré. « *Nous avons des acteurs bien positionnés et la France a une vraie carte à jouer en matière de nouveaux services à la mobilité* » constate Mathieu Chassignet, ingénieur au service Transports & Mobilité de l'ADEME.

La percée des start-up dans le secteur



Alexis Bacelar, chargé de projets au Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema)

## « Nous disposons désormais d'un outil fiable de mesure de l'occupation des véhicules »

**L**e développement de nouveaux services à la mobilité, en particulier le covoiturage, pose la question de la mesure du nombre d'occupants d'un véhicule. A la fin de 2012, une enquête sur la perception du covoiturage a été menée à Jougne, un village situé à la frontière franco-suisse, par le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema), en liaison avec la DREAL (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement) Franche-Comté. Ce site a un



fort potentiel pour le covoiturage en raison du passage de nombreux transfrontaliers. L'enquête, faite sur la base d'un échantillon (de 1000

réponses), a montré qu'un tiers des conducteurs pratiquaient déjà le covoiturage tandis qu'un autre tiers envisageait de le faire.

Un pas supplémentaire a été franchi avec l'évaluation à Jougne d'un système de mesure automatique du nombre d'occupants d'un véhicule sous la forme d'un capteur Xerox composé de deux caméras à infrarouge proche: une première en Europe. Ce projet a bénéficié du soutien de l'ADEME et de la Direction interdépartementale des routes de l'Est (Dir Est). Entre le 26 mai et le 17 juin 2015, le capteur a fait état d'un nombre moyen d'occupants par véhicule de 1,17, un chiffre similaire au comptage manuel réalisé lors de l'étude de 2012. « *Les résultats sont*

# les start-up

des transports témoigne du dynamisme des entrepreneurs français et de leur capacité à proposer des solutions innovantes. Mais ce succès tient aussi à un écosystème de l'innovation dans les transports, soutenu par les pouvoirs publics. L'ADEME joue un rôle multiforme afin de soutenir

les nouveaux services à la mobilité. Ainsi, le Programme des investissements d'avenir (PIA) comporte un volet dédié aux transports et véhicules du futur. Les collectivités territoriales (régions, départements, municipalités, métropoles, etc.) ainsi que les Directions Régionales de

l'ADEME contribuent également de manière active. C'est une vraie complémentarité public-privé qui est à l'œuvre. Le fait majeur demeure le processus d'innovation, stimulé par la transition numérique, continue que connaît ce secteur. Le monde des transports est en pleine ébullition,

les projets et initiatives se multiplient dans le monde : voitures sans chauffeur, partage des taxis, association du bus et de l'autopartage, stations de bus virtuelles, nouvelles formules de tarification, etc. Les Français seront des acteurs clés des transports du futur. ■

*très satisfaisants. Il est possible désormais de contrôler automatiquement le taux d'occupation d'un véhicule avec un taux de fiabilité élevé, de plus de 95%»* explique Alexis Bacelar, chargé de projets au Cerema.

Cette réussite ouvre des perspectives intéressantes. «*Les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) disposent d'un outil pour accompagner le développement des nouveaux modes de transport*» souligne Alexis Bacelar. Le capteur peut servir pour la mise en place de mesures de priorité aux personnes faisant du covoiturage (voie réservée sur autoroute ou bretelle d'accès par exemple) ou l'établissement d'un péage différencié sur les autoroutes. C'est aussi un excellent outil de mesure de l'impact de toute incitation au covoiturage (mise en place de parkings de covoiturage par exemple). «*Il y a une grande palette d'applications*» conclut Alexis Bacelar. ■

Jean-Baptiste Schmitter, directeur général de Citiz

## « En France, il y a un vrai potentiel de développement de l'autopartage »



© J.B. Schmitter.com

**A**llier la présence locale et une structure nationale de mutualisation, telle est la recette du succès du réseau Citiz, un groupement coopératif d'autopartage créé en 2003, qui rassemble 15 opérateurs locaux, présents dans plus de 80 villes françaises. Actuellement,

20 000 abonnés partagent l'utilisation d'un parc d'un millier de véhicules et le réseau est devenu le premier opérateur français de l'autopartage, avec environ la moitié du marché national, si on exclut l'Autolib' parisien. «*L'ancrage territorial est une condition essentielle de succès : l'utilisateur doit pouvoir trouver un véhicule à proximité*» souligne Jean-Baptiste Schmitter, directeur général de Citiz. Par ailleurs, celui-ci peut utiliser le service de manière flexible sur réservation. Les déplacements péri-urbains prédominent et Citiz a réussi à percer dans le milieu des entreprises. «*C'est un*

*créneau qui se développe rapidement aussi bien dans les PME qui n'ont pas de parc dédié que dans les grands groupes où l'autopartage peut être un complément utile*» note Jean-Baptiste Schmitter. Près de la moitié du chiffre d'affaires de Citiz est réalisé avec des clients entreprises.

L'appartenance au réseau apporte une vraie valeur ajoutée. Un même abonnement donne accès à toutes les voitures du réseau. Le réseau national mutualise une série de services : gestion et mise à disposition du système technique (logiciel de réservation, ordinateurs de bord, etc.); centrale d'appel ►



24h/24 pour les abonnés; partenariat avec la Macif pour l'assurance; achats groupés, notamment pour les véhicules et leur entretien, etc. Le chiffre d'affaires de Citiz progresse de 15% par an en moyenne. Mais plus que la croissance de l'activité, l'important pour Jean-Baptiste Schmider réside dans la modification effective des comportements. «L'utilisation des

*véhicules en autopartage fait apparaître le vrai coût de l'automobile et conduit les clients à optimiser leurs budgets de déplacement*» précise-t-il. L'enquête nationale sur l'Autopartage réalisée en 2012 a montré qu'après le passage à l'autopartage, les autopartageurs parcourent 41% de kilomètres en moins en voiture. Le potentiel de développement du marché français

est important. L'Hexagone compte environ 200 000 abonnés. La Suisse en a 100 000 pour 8 millions d'habitants et l'Allemagne, un million. «L'autopartage reste un marché de niche mais nous tablons sur une progression du nombre de nos abonnés, grâce notamment à l'élargissement de notre implantation territoriale» conclut Jean-Baptiste Schmider. ■



Stéphane Savouré, fondateur et président de Koolicar

## « Notre solution est innovante du point de la technologie, du service et de l'assurance »

**M**ettre au point une solution qui permette l'utilisation partagée des véhicules entre particuliers, tout en éliminant les obstacles, telle a été l'idée de Stéphane Savouré, fondateur et président de Koolicar. «Nous avons fortement misé sur la recherche-développement et l'innovation» précise-t-il. L'effort a abouti à l'élaboration d'un dispositif original: la création d'une «KoolBox», un outil placé dans le véhicule et activé par l'utilisateur grâce à un badge électronique. Ce boîtier permet à la fois d'activer l'ouverture et la fermeture des portes, de reconnaître le conducteur, d'assurer le démarrage de la voiture et de comptabiliser les heures de location.

La société a été créée en 2011 mais il a fallu plusieurs années

pour mettre au point et tester la solution. Stéphane Savouré a conclu un partenariat avec un assureur de premier plan, la MAIF, qui se substitue à l'assurance du propriétaire pendant le temps d'utilisation du véhicule par le locataire. Koolicar a bénéficié également de l'appui de l'ADEME, en participant, conjointement avec d'autres acteurs de la mobilité partagée, au projet AU-DACE (Accélérer

et unir les déplacements en autopartage, covoiturage et véhicules électriques), dans le cadre du Programme des investissements d'avenir (PIA). Le lancement s'est produit en 2014 et Koolicar compte déjà 50 000 personnes inscrites. «Il y a une grosse appétence pour notre produit et les solutions de mobilité partagée» constate Stéphane Savouré. Ce phénomène s'explique

par la possibilité d'obtenir un revenu supplémentaire, le développement de la culture et de l'économie du partage, une prise de conscience écologique croissante et l'existence de vrais besoins en termes de mobilité, notamment dans les zones rurales. Le fondateur de Koolicar table sur 100 000 véhicules équipés d'une «KoolBox» d'ici cinq ans.

La solution mise au point par Koolicar intéresse également de grandes entreprises ou des collectivités territoriales (la Poste, municipalité de Beauvais, conseil général de l'Isère, etc.) qui l'utilisent pour la mobilité pour leur propre personnel. Ces contrats dits «de marque blanche» représentent autant une source de revenus additionnels pour Koolicar qu'une reconnaissance du caractère pionnier et innovant de la solution. ■

