

4EME JOURNEE EUROPEENNE DE LA MOBILITE URBAINE – 28 / 30 NOVEMBRE 2018

QUELLE PLACE POUR LES SERVICES PARTAGES DANS L'OFFRE URBAINE DE MOBILITE ?

Ces 4^{èmes} journées européennes de la mobilité urbaine sont co-organisées par l'INET de Strasbourg et le CEREMA en partenariat avec l'Eurométropole de Strasbourg, le GART et l'UTP. Elles ont eu pour objectif de rassembler les acteurs concernés par l'émergence rapide des nouveaux services de mobilité. L'enjeu est de réfléchir sur la manière dont les autorités organisatrices de la mobilité peuvent se positionner face à ce phénomène, la manière de prendre en compte ces nouveaux acteurs de la mobilité et plus largement de s'interroger sur les évolutions à venir en lien avec ces nouveaux modes.

SYNTHESE

Les mobilités partagées sont apparues dans les années 70 et ont pendant longtemps constitué une niche pour des usagers spécifiques, écolos et urbains. Aujourd'hui, via l'essor du numérique et les appels de plus en plus nombreux à un changement du rapport à la voiture, ces « nouvelles mobilités » sont une réalité que les pouvoirs publics prennent au sérieux. L'exemple de la politique menée par le SMTC de la métropole grenobloise est à cet égard fort intéressante avec un projet de PDU qui se veut un « *PDU de services* » qui fait la part belle au développement des nouvelles mobilités. **Outre le côté écologique de ces mobilités (bien souvent un mode actif et/ou une motorisation électrique), ces dernières se caractérisent par une prise d'initiative privée en lien avec la révolution numérique.** A ce titre, Pierre-Henri Emangard explique que la digitalisation de nos sociétés provoque un changement de paradigme et porte en lui une révolution sociale et technique. Il l'illustre par l'explosion du « *corporatisme conservateur* » des taxis avec l'émergence fulgurante d'Uber. Cependant, ces initiatives privées se sont déjà heurtées au mur de la réalité. Après une première approche ultralibérale où les pouvoirs publics étaient perçus comme un frein au développement débridé de start-up, Pierre-Henri Emangard observe une nouvelle phase où les collectivités sont courtisées car le modèle économique n'a pas encore été trouvé et cela, quel que soit le mode nouveau de déplacements (covoiturage, vélo, autopartage, VTC, ...).

Dans cette logique, la première demi-journée de ces journées européennes a mis en avant des expériences de collectivités proactives en matière de développement des nouvelles mobilités. Alors que Velhop à Strasbourg montre comment un territoire peut massifier l'usage du vélo grâce à une offre très diversifiée, l'expérience du covoiturage dans l'arc jurassien montre que **l'investissement des pouvoirs publics est une clef de réussite** notamment dans les territoires peu attractifs pour les entreprises privées. Ces expériences montrent également que **le tout numérique n'est pas une fin en soi car la réussite de ces projets repose sur d'importants moyens en terme d'animation.** La mise en œuvre d'une plateforme téléphonique humanisée pour le cas jurassien bien qu'à contre-courant des tendances numériques est un des facteurs du changement de comportement. Jean Robert du CEREMA conclut cette première demi-journée en expliquant que le développement de ces mobilités partagées doit se faire dans une approche systémique, comme cela est le cas aujourd'hui pour les transports collectifs en mêlant communication/animation, infrastructures et tarification.

C'est autour de cette logique de système que se poursuit la seconde demi-journée d'échanges. The Shift Project montre qu'il n'y a pas une solution pour tout et pour tous mais plusieurs solutions selon les usagers et les territoires. Ainsi Laura Foglia explique que le vélo et le covoiturage représentent le plus gros potentiel de réduction des émissions de CO₂ dans les zones de moyenne densité. Elle démontre également que les effets de l'autopartage sur la démotorisation sont décuplés dans les secteurs à hautes alternatives à la voiture individuelle. Marc Viviani va dans le même sens en précisant que le service d'autopartage Communauto à Montréal présente des résultats très satisfaisants dans les secteurs desservis par une ligne de métro.

Ces interventions montrent que **la combinaison des moyens de transports est un vrai levier pour le développement des nouvelles mobilités à condition qu'elles soient intégrées** un en seul support voire avec une seule tarification. C'est le concept du MaaS, *Mobility as a Service*, qui prend la forme de Pass Mobilité à Strasbourg. Ce projet permet de rassembler en un seul support l'ensemble des modes de transports de l'euro-métropole avec une tarification unique et très incitative. Bien qu'étant un marché de niche, cette intégration permet de mettre en avant la diversité des modes de transports disponibles pour les usagers d'un territoire. L'approche strasbourgeoise cherche également à accompagner le changement de comportement dans les écoquartiers (avec des normes de stationnement dans les constructions neuves très dissuasives) en proposant le Pass Mobilité aux nouveaux habitants.

La mise en place d'un projet de MaaS répond également à une logique de lisibilité de l'offre de mobilité. L'exemple de Madrid est à ce titre éloquent étant donné l'extrême fragmentation des acteurs de la mobilité. Ainsi, l'intégration des services de mobilité madrilènes se fait progressivement, avec une première étape consistant à rassembler l'information multimodale sur une seule plateforme. Viendront ensuite l'exploitation des données en temps réel et les réflexions pour une tarification intégrée. **Cette intégration des différentes offres de mobilité s'accompagne par la mise en place de contraintes fortes sur le véhicule individuel**, seules à même selon The Shift Project à permettre d'atteindre les objectifs d'un scénario volontariste en matière de réduction des émissions de CO₂. Ainsi, Madrid va mettre en place dès 2019 une ZFE très ambitieuse incitant fortement les visiteurs du centre-ville à se reporter sur les autres moyens de transport.

A Madrid cette intégration des services de mobilité participe également au fait de **trouver une réponse dans la régulation des nombreuses offres de freefloating** (vélo, autopartage, trottinette, scooters, ...) dans un contexte de saturation de l'espace public et d'illisibilité de l'offre de déplacements. Outre l'intégration de ces services dans une plateforme globale, le phénomène du freefloating, comme le montre les exemples italien et espagnol, amène à s'interroger sur le rôle des collectivités face à l'émergence rapide de ces nouveaux services et acteurs de la mobilité.

Ces nouveaux acteurs de la mobilité questionnent l'organisation de services de mobilité comme le montre les « *offres chinoises* » de vélo en freefloating s'implantant sans lien avec la collectivité. La troisième demi-journée d'échanges s'est alors attachée à apporter des pistes d'outils à mobiliser pour les collectivités. L'Etat, comme le montre Margot Sanchez, accompagne ainsi les acteurs (institutionnels, usagers ou entreprises) le souhaitant avec la mise à disposition d'outils numériques via les Startups d'Etat. Le CEREMA montre qu'il existe des outils à disposition des collectivités pour réguler ces nouvelles offres, telles que les chartes ou les procédures innovantes de marché public. Enfin, Aloïs Ramel explique que **la loi d'orientation des mobilités bien que moins ambitieuse que sa monture initiale devrait proposer aux collectivités de nouveaux outils et moyens financiers pour accompagner le développement de ces nouvelles offres**, notamment en matière de vélo en libre-service et d'autopartage. Cependant les débats parlementaires dans un contexte où le pouvoir d'achat des ménages et les finances publiques sont en berne pourraient modifier ces dispositions comme cela a déjà été le cas pour le covoiturage, pour lequel, les dernières versions du texte ne prévoient que peu de leviers d'actions pour les collectivités.

Table des matières

1.	Orientations générales.....	3
1.1.	Modes individuels, collectifs, partagés : histoire des politiques de mobilités > Pierre-Henri Emangard	3
1.2.	L'offre Vélhop à Strasbourg > Camille Janton.....	4
1.3.	les offres de covoiturage dans le territoire grenoblois > Agnès Delarue	5
1.4.	Développement de l'Usage du covoiturage sur le territoire transfrontalier de l'arc jurassien > Nicolas mercat	6
1.5.	Déployer des offres adaptées aux projets de territoire > Jean Robert.....	7
2.	Approche systémique et opérationnelle.....	8
2.1.	Intégrer les services partagés dans un système de déplacements décarbonnés > Laura Foglia	8
2.2.	Le pass mobilité de Strasbourg > Camille Janton.....	9
2.3.	L'information multimodale et multi-opérateurs des services > Sergio Fernandez Balaguer.....	10
2.4.	Implantation de l'autopartage à Montréal > Marc Viviani	12
2.5.	Observatoire de la mobilité partagée en Italie > Massimo Ciuffini	13
3.	Gouvernance et nouveaux acteurs	14
3.1.	Des nouveaux acteurs dans le champ de la mobilité > Margot Sanchez.....	14
3.2.	Présentation des modèles de l'économie collaborative dans le champ de la mobilité > Laura Brimont	15
3.3.	Financement des services de véhicules partagés > Alois Ramel.....	15
3.4.	Labellisation et partenariats > maxime Jean et Sébastien RAbuel.....	16

1. ORIENTATIONS GENERALES

1.1. MODES INDIVIDUELS, COLLECTIFS, PARTAGES : HISTOIRE DES POLITIQUES DE MOBILITES > PIERRE-HENRI EMANGARD

Pierre-Henri Emangard est professeur à l'université du Havre et consultant au cabinet MESTRANS

Mise en perspective avec une évolution de prix réel de l'essence : dans les années 70 pour une personne au SMIC, il fallait travailler 120 minutes pour 100 km d'essence alors qu'aujourd'hui, il faut travailler 50 minutes.

Les services partagés de mobilité existent depuis les années mais au début il s'agissait d'un marché de niche sur de modes et des motifs particuliers qui ne remettaient pas en cause l'hégémonie de la voiture individuelle. Le premier service est celui de La Rochelle avec ses vélos partagés qui n'ont pas eu de lendemain. Aujourd'hui on observe un changement de paradigme technico social et économique où le numérique est fondamental. C'est

bien le numérique qui a fait exploser le monopole des taxis avec l'irruption d'Uber alors que depuis des décennies les pouvoirs publics tentaient de modifier cette hégémonie.

Il y a plusieurs modèles de services partagés selon les caractéristiques techniques et commerciales, le modèle économique et le rôle de la puissance publique. Il paraît souhaitable que cette dernière se positionne pour réguler en fonction des objectifs politiques qu'elle se fixe.

Il y a trois facteurs fondamentaux au développement des services de mobilités :

- La stratégie des catégories d'acteurs qui sont dans une lutte acharnée car il y a un vrai risque de disparition d'un ou plusieurs de ces acteurs avec l'émergence des GAFAs. Ces acteurs sont les constructeurs, les loueurs, les taxis, les exploitants de transports collectifs, les courtiers numériques et les banquiers/assureurs ;
- La volonté de l'Etat de se tenir à ses objectifs ;
- La définition de périmètre de compétences des pouvoirs locaux ;

On observe une évolution de l'approche des acteurs du covoiturage qui initialement étaient dans une position ultra libérale où les pouvoirs publics étaient un frein au développement. Aujourd'hui, l'intervention publique est recherchée par ces mêmes acteurs car le modèle économique n'est pas tenable.

1.2. L'OFFRE VELHOP A STRASBOURG > CAMILLE JANTON

Camille Janton est directrice de Strasbourg Mobilités

Le concept de vélo partagé a été intégré dès le début dans le modèle de transport strasbourgeois autour des objectifs suivants :

- Accroître l'usage du vélo sur le motif domicile travail ;
- Faire tester le vélo aux usagers hésitants ;
- Développer une offre vélo touristique.

VéloHop prend la forme d'une délégation de service publique sur 10 ans avec une subvention de 60% pour le fonctionnement. Strasbourg Mobilités, filiale de la CTS (Compagnie des Transports de Strasbourg), gère VéloHop avec une offre diversifiée :

- 500 vélos en libre-service mais avec un fonctionnement en boucle pour **ne pas substituer le vélo à la marche à pied** ;
- 5650 vélos longue durée ;
- 5 boutiques fixes et une boutique mobile ;
- Des vélos enfants, des VAE, des tandems, des vélos PMR, des vélos cargos ;
- Services de location pour les entreprises ;
- Vélos-école et des ateliers de réparation.

La tarification suit une logique de « dé-fidélisation » avec un prix plus élevé la seconde année, puis encore plus élevé la troisième année. L'ambition est de disposer d'une flotte de vélos au nombre fixe et le service doit inciter l'utilisateur à acheter un vélo. Cette politique fonctionne car 50% des usagers quitte le service la seconde année. Cette logique s'explique également du fait de ne pas vouloir concurrencer les vélosistes qui voient arriver ces usagers qui se sont familiarisée au vélo en ville. Pour se faire, il est offert la possibilité aux abonnés de bénéficier d'un micro crédit pour acquérir un VAE et de l'entretien pendant 3 ans pour un coût de 2 euros / jour sur 3 ans.

Quelques chiffres : 35 000 utilisateurs - 86 entreprises - coût de 400 euros / an / vélo

1.3. LES OFFRES DE COVOITURAGE DANS LE TERRITOIRE GRENOBLOIS > AGNES DELARUE

Agnès Delarue est directrice de l'exploitation des transports du SMTC

Présentation du PDU :

- Un PDU de services avec une logique d'optimisation de l'existant et la mise en place d'un bouquet de services de mobilité ;
- L'enjeu se situe sur les flux d'échanges qui représentent le plus gros volume de km ;
- L'usage partagé de la voiture est une cible privilégiée avec l'opportunité du développement du numérique et le potentiel sur le motif domicile travail avec des taux de remplissage faible ;
- La stratégie de développement de la voiture partagée est de créer un écosystème articulé autour des infrastructures, d'une tarification (Pass Mobilité), de l'intermodalité et d'actions de conduite du changement

Les expérimentations menées depuis 2 ans :

- Tag and car : recrutement de conducteurs mais difficile de trouver des passagers. Culturellement, ce service est loin d'être acquis ;
- Rézopouce : 127 inscrits / 58 points d'arrêts. Logique d'aménager des points de prise en charge dans le périurbain mais aussi dans l'urbain pour le retour ;
- L'accompagnement au changement (speed-dating covoiturage présenté) demande beaucoup de temps et d'énergie/moyens humains.

⇒ **La stratégie de développement du véhicule partagé portée par le SMTC : MaaS / infrastructures / accompagnement au changement**

1.4. DEVELOPPEMENT DE L'USAGE DU COVOITURAGE SUR LE TERRITOIRE TRANSFRONTALIER DE L'ARC JURASSIEN > NICOLAS MERCAT

Nicolas Mercat est chef de projet chez INDDIGO

Le principe de ce projet de covoiturage dans l'arc jurassien est de s'appuyer sur les entreprises pour développer le covoiturage domicile-travail. Pour cela, l'idée est de faire adhérer les entreprises à cette ambition et qu'elles identifient un référent par structure. Ce projet s'est déroulé de 2013 à 2018 via la succession de trois programmes INTERREG. **Il s'agit du projet de covoiturage le plus exemplaire de ces dernières années en France.**

Le gros du travail a consisté en de l'animation en entreprises pour inciter les actifs à passer le pas pour les trajets domicile travail. **La particularité du projet est la mise en place d'une centrale de mise en relation humanisée.** Ce projet de covoiturage a permis également la réalisation de 75 aires de covoiturage, la mise à disposition d'outils ciblés pour les RH des entreprises et la mise en place de borne de covoiturage qui n'ont pas fonctionné.

Résultats :

- La part de covoiturage a doublé en 6 ans pour passer à 25%, la part modale avoisine les 40% dans certaines entreprises: « *le plus difficile est passer de 4% à 10% de part modale en covoiturage. Passer de 10% à 25% est plus facile car la pratique est déjà ancrée* ».
- Le covoiturage devient intéressant à partir de 20 km. Distance moyenne : 32 km ;
- Gain pour l'utilisateur : 400 000 € / an pour 7,5 Millions € d'économies pour les ménages soit 2300 euros d'économies pour un covoitureur ;
- Coût pour la collectivité : 350 euros pour convaincre / 20 € pour maintenir la dynamique. Ces coûts sont à mettre au regard du coût de 3000 € d'un siège dans un car privé affrété par une entreprise ;
- Le levier le plus important est l'adaptation des horaires ;
- 95% du covoiturage se fait de manière informelle au sein de l'entreprise et notamment celles qui font moins de 100 salariés ;
- La pratique est plus faible chez les plus jeunes car ils connaissent moins de monde dans l'entreprise ;
- Il est important de ne pas s'intéresser à tous les usagers mais uniquement sur ceux qui sont susceptibles de changer de mode. Les réfractaires d'aujourd'hui passeront le pas plus tard ;

Ce projet a bénéficié d'un contexte favorable :

- Territoire de montagne avec des métiers industriels aux horaires fixes ;
- Une très forte contrainte sur le stationnement sur la partie suisse du territoire ;
- **Une campagne de communication très efficace au début de l'hiver avant l'arrivée de la neige.**

Aujourd'hui, le projet de poursuit uniquement sur l'animation qui doit perdurer car on observe un tassement de l'usage du covoiturage (un changement d'emplois met en péril un équipage, ...)

1.5. DEPLOYER DES OFFRES ADAPTEES AUX PROJETS DE TERRITOIRE > JEAN ROBERT

Jean Robert est chargé de projets véhicules partagés au CEREMA

Le véhicule partagé doit être vu dans une approche systématique : infrastructure / exploitation-tarifcation / communication- information. La mise en place de tels services doit se faire dans une logique où l'erreur est permise. Le droit à l'erreur fait partie intégrante de l'expérimentation.

Pour faire un projet cohérent il faut définir les besoins d'un territoire car il n'y a pas une seule solution mais des solutions selon les territoires, les cas d'usage. Ainsi il faut se demander :

- Quels usages futurs sont recherchés ?
- Quels objectifs politiques ?
- Existe-il un autre projet similaire sur le territoire : est-il complémentaire ou concurrentiel ?
- Quels investissements financiers et humains sont envisageables ?

L'enjeu de l'évaluation est crucial pour capitaliser sur les bonnes et mauvaises expériences.

« Celui qui prend un risque, c'est le passager. C'est lui qui risque d'être en retard »

2. APPROCHE SYSTEMIQUE ET OPERATIONNELLE

2.1. INTEGRER LES SERVICES PARTAGES DANS UN SYSTEME DE DEPLACEMENTS DECARBONNES > LAURA FOGLIA

Laura Foglia est cheffe de projet mobilités bas-carbone au « the shift projet ». The Shift Project a été créé en 2010. Il s'agit d'un Think Thank qui « œuvre pour une économie libérée de la contrainte carbone ».

« le vélo transporte un individu alors que la voiture transporte un véhicule »

L'étude présentée a été réalisée sur la base de l'analyse de l'enquête nationale transport, ce qui nécessitera une mise à jour lorsque de nouvelles enquêtes seront réalisées. Partant du constat que 40% des émissions de CO2 sont imputables au transport dont 95% au transport routier, la stratégie bas carbone se donne pour objectif de diminuer de 29% les émissions dans ce domaine. L'effort est important quand on sait qu'aujourd'hui la tendance est à l'augmentation.

Dans ce cadre, Laura Foglia mène un travail de recherche sur la mise en place d'un système de mobilité bas carbone dans les zones de moyenne densité. Ces zones présentent un enjeu important car il n'y a pas ou peu d'alternatives à la voiture individuelle, ce sont souvent l'angle mort des politiques publiques. Pour définir ces zones de moyenne densité, l'étude se base sur l'aire urbaine de l'INSEE à laquelle a été ajouté l'éloignement au centre urbain. Ces zones de moyenne densité représente 43% de la population.

Le périmètre d'étude est :

- le transport de personne sur des distances de moins de 80 km (la cible étant les trajets du quotidien)
- Les actions étudiées doivent pouvoir être réalisables à moyen terme
- les émissions de CO2 estimées sont celles liées à l'utilisation.

Les trois leviers identifiés sont la diminution du nombre de déplacements, l'augmentation du taux de remplissage des véhicules et la diminution des émissions de CO2 des modes de transport.

4 actions ont été analysées :

- **Le covoiturage** qui présente des résultats intéressants avec une diminution de 6.4% de CO2 dans le scénario volontariste (mise en place de toutes les mesures existantes) et 27% pour le scénario maximaliste (tous les trajets covoiturables sont covoiturés). L'intérêt du développement du covoiturage est le faible coût de la mise en place d'une politique étant donné que l'infrastructure existante ainsi que les véhicules. **Pour atteindre le potentiel maximal, il faudra passer par des contraintes fortes sur la voiture particulière.**
- **Le transport public express** présente un potentiel intéressant car 80% de la population des zones de moyenne densité habite à moins de 5 km d'une gare ou un nœud routier. Le résultat est cependant décevant car la diminution des émissions est de seulement 7,6% dans le scénario maximaliste. Les gains sont marginaux dans le scénario volontariste. L'explication de ce mauvais résultat est que le potentiel a

déjà été exploité et que ce mode transport est performant uniquement sur des motifs et des trajets très spécifiques.

- **Le télétravail** a un taux de pénétration limité (8,4%) et ne présente pas d'intérêt en terme de diminution de CO2 car le motif travail ne représente que 30% des trajets en zone de moyenne densité et que 50% des emplois ne permettent le télétravail. De plus, le télétravail ne se fait que 1 ou 2 jours par semaine. Enfin, il y a un risque d'effet rebond du télétravail avec la possibilité pour les employés et les employeurs de s'implanter encore plus loin des centres urbains.
- **Le système vélo** (infrastructure / entretien / réglementation) présente un potentiel intéressant avec une diminution des émissions de CO2 de 15% dans le scénario volontariste et 33% dans le scénario maximaliste. Ces bons résultats s'expliquent par le fait que le vélo existe peu en zone de moyenne densité (la marge de progression est énorme) et que les distances ne sont pas si longues.

The Shift Project a également fait une étude spécifique sur l'autopartage à l'échelle de toute la France. Cette étude analyse deux effets potentiels, l'un sur le parc automobile et l'autre sur les trajets. Les études 6T et ADEME ont servi de source et montre l'usage moindre de la voiture individuelle quand un individu fait de l'autopartage

Cette étude montre que dans les zones à faibles alternatives à la voiture individuelle, l'autopartage ne présente pas un bilan très intéressant car la démotorisation ne se fait pas. A l'inverse l'autopartage dans les zones à hautes alternatives à la voiture individuelles est intéressant. L'effet global est estimé à 6% de diminution du nombre de véhicules car l'effet est important uniquement en zones à haute alternatives à la voiture individuelle.

- ⇒ **L'effet de l'autopartage est limité dans les zones à faible alternative à la voiture individuelle alors que ce sont les zones les plus émettrices de CO2**

Ces deux études aboutissent à formuler la solution suivante : le développement du covoiturage et du vélo en zone à faible alternative et de l'autopartage en zone à haute alternative.

2.2. LE PASS MOBILITE DE STRASBOURG > CAMILLE JANTON

Camille Janton est directrice de Strasbourg Mobilités

Il y a une volonté politique de mise en place d'un pass mobilité qui date de 2012 en lien avec la stratégie de développement durable de l'euro-métropole. Ce pass s'adresse aux habitants du centre-ville de Strasbourg et aux futurs habitants des éco-quartiers en construction dans lesquels les normes de stationnement sont très strictes.

Ce projet est porté par Strasbourg Mobilités, une filiale de la CTS, et regroupe les acteurs suivants : la CTS, Transdev, Vélo Emploi, Citiz, Parcus, la société d'équipement de la région de Strasbourg, Strasbourg évènement qui gère le parc des expositions et le congrès. L'objectif est d'avoir un support unique pour tous les services :

- Accès illimité au réseau tramway et bus
- Abonnement Vélhop
- Abonnement Citiz

- Stationnement dans les P+R
- Stationnement vélo dans un des 17 vélo-parc
- Accès au réseau TER dans le périmètre de l'euro-métropole de Strasbourg (14 gares)
- Des évolutions prochaines permettront d'intégrer l'accès au VAE

Le prix est différent avec trois classes d'âge et deux formules qui diffèrent selon l'abonnement Vélhop ou Citiz. La formule premium revient à 52.60 € / mois alors que l'abonnement au CTS est aujourd'hui à 50,80 €. Cette faible différence de prix s'explique par l'effort commercial réalisé par les partenaires qui ont diminué de 10% leurs prix dans le cadre du Pass.

Cela reste un produit de niche avec seulement 700 abonnés. Cependant, **l'enjeu est de faire le lien avec les promoteurs d'éco-quartier pour avoir une offre de mobilité alternative dès l'implantation de nouveaux ménages** car c'est une période propice pour favoriser le changement de comportement.

2.3. L'INFORMATION MULTIMODALE ET MULTI-OPERATEURS DES SERVICES > SERGIO FERNANDEZ BALAGUER

Sergio Fernandez Balaguer est chef de projets mobilités durable à la Empresa Municipal De Transportes De Madrid

Éléments de contexte

Madrid compte 3.2 millions d'habitants dans une aire urbaine en comprenant 6 millions. C'est la 3^{ème} ville la plus peuplée d'Europe (après Londres et Paris) et 3^{ème} ville la plus étendue d'Europe (après Londres et Berlin). 9 millions de visiteurs par an et 1,6 millions de passagers par jour. Enfin Madrid représente 12% du PIB espagnol.

80% de la pollution de l'air est liée à la voiture dont 68% fonctionnent au diesel. La congestion est également un problème majeur. Le 1^{er} anneau autoroutier autour de Madrid est la route la plus dense d'Europe. Dans ce contexte tendu, l'enjeu est de prioriser les espaces pour les modes les plus durables. L'exemple de la libération de la place centrale des voitures, autrefois un parking et aujourd'hui, une place piétonne atteste du changement des mentalités en cours à Madrid.

L'offre de mobilité

En 1985 est créée l'autorité de transport régional de Madrid avec l'objectif de construire un réseau de transport collectif organisé de telle manière à permettre le rabattement depuis les autoroutes. Ce réseau est aujourd'hui mature et on observe depuis quelques années le développement d'une nouvelle offre de mobilité :

- Des services d'autopartage ont été mis en place par différents prestataires : Car2Go (2014), eMov (2016), Zity (2017) et Wible (2018). Au total il y a 2300 *e-cars* en circulation pour 40 000 abonnés. Cette offre ne concerne que le centre-ville mais l'enjeu est son développement dans le périurbain. L'offre de véhicules en partage comprend également les scooters électriques avec 6 entreprises.
- Des offres de vélo en freefloating se sont développées très récemment via les sociétés Ofo et Obike (qui sont parties aussi vite qu'elles sont venues). Mobike est encore présent et fonctionne bien mais pose des problèmes d'occupation de l'espace public. En effet, les vélos se retrouvent de partout le soir et empêchent la circulation des piétons.

- Récemment, les trottinettes en libre-service ont fait leur apparition qui posent elles aussi de nombreux conflits avec les piétons. Un premier décès a malheureusement été déjà constaté.
- L'offre de mobilité madrilène comprend enfin les taxis et VTC avec un problème de réglementation. Les villes espagnoles ne sont pas compétentes juridiquement en matière de régulation des taxis et la loi espagnole impose le fait de ne pas avoir plus d'un véhicule Uber pour 4 taxis.
- Le covoiturage est marginal en Espagne pour des raisons sociales, l'espagnol ne partageant que peu son véhicule

Les nouveaux enjeux madrilènes

Madrid a fait le choix de **mettre en place une zone à basse émissions (ZBE) dès 2019** avec l'objectif de ne plus avoir de véhicules polluants en 2025 dans son centre historique (472 hec). La réglementation mise en place traite différemment les résidents des non-résidents. Pour les premiers, il va y avoir une montée en charge progressive des interdictions d'accès à la zone centrale. Pour les non-résidents, les véhicules ne répondant pas aux critères environnementaux ne pourront entrer dans la ZBE et pour les autres, l'accès sera autorisé mais uniquement pour rejoindre un parking ou un garage. Ainsi seuls les véhicules non-résidents « zéro émission » pourront se stationner sur la voirie. L'enjeu de cette zone à basse émissions est donc double : **vider progressivement le centre-ville des véhicules les plus polluants et réserver le stationnement sur voirie aux seuls véhicules résidents** (exception faire des véhicules « zéro émission »).

Cette projet n'est pas totalement acquis car le gouvernement régional a porté l'affaire devant la justice. Cependant, la zone à basse émissions devrait être pérennisée étant donné que Madrid étant en contentieux avec l'Union Européenne en raison du non-respect des conditions de qualité de l'air.

Madrid développe depuis quelques années le principe du MaaS avec l'intégration d'un bouquet de service comprenant véhicule électrique, parking, bus, VLS, funiculaire, ... Le principe du MaaS madrilène est de faire du transport collectif la colonne vertébrale du système de transport auquel viennent se greffer la multitude de services de mobilité.

Le MaaS repose sur deux niveaux d'intégration faisant appel à l'opendata des opérateurs :

- l'agrégation d'informations
- le calculateurs d'itinéraires multimodales. Ce dernier est en cours de développement pour permettre de choisir l'itinéraire selon des critères « nouveaux » tels que la santé, le climat, ...

Les obstacles au développement du MaaS sont la volonté de coopération des différents acteurs et l'absence d'un modèle économique car ce service public est difficile à être rentable.

2.4. IMPLANTATION DE L'AUTOPARTAGE A MONTREAL > MARC VIVIANI

Marc Viviani est vice-président au développement stratégique de Communauto Inc.

Éléments de contexte

- 2.2 millions de déplacements en heure de pointe le matin à Montréal.
- Le coût du déneigement des routes : 110 M € / an.
- 53% des navetteurs en voiture individuelle et 35% en transports collectifs. Ces chiffres font de Montréal, la troisième ville nord-américaine en matière de part modale TC. On observe une stabilité de la voiture et une légère augmentation des transports collectifs et du vélo dans l'aire métropolitaine
- Montréal dispose d'un service de VLS - Bixi (4000 vélos) -, des taxis et le service Uber avec une proportion de 4 Ubers pour un taxi. Communauto et Car2Go sont les deux opérateurs d'autopartage avec 3000 véhicules.

Communauto à Montréal

Communauto est le plus vieux service d'autopartage nord-américain. Créé en 1994, il représente à l'échelle mondiale 2500 véhicules dans 13 villes.

A Montréal, on dénombre 1600 véhicules en boucle et 600 en freefloating. Ces deux utilisations se font au même prix. Le freefloating ne permet pas de modifier la possession de la voiture. **L'autopartage en boucle est le plus efficace mais la combinaison des deux services permet d'aller encore plus loin et de capter plus d'usagers. Le freefloating est un peu un coup de marketing pour rendre le service plus visible, notamment auprès des jeunes.**

3.2% des ménages montréalais utilisent l'autopartage avec une part de 12.6% sur le plateau du Mont Royal. Autre chiffre, l'autopartage a permis d'économie 18% de places de stationnement.

Une étude de l'HEC Montréal a montré qu'une station remplace 38.7 automobiles privées et 61.7 automobiles si le territoire comprend un métro. L'autopartage seul a un faible impact alors que son effet est décuplé lorsqu'il est associé à d'autres modes de déplacement. L'enjeu est d'éviter qu'un ménage achète une voiture car « quand on a investi 15 000 €, on ne veut pas utiliser autre chose ». L'autopartage doit être vu comme un système de transport qui a besoin de pérennité dans le temps.

Communauto est dans le « package TC » de Montréal ce qui lui confère une visibilité accrue

Pour Marc Viviani, il y a une nécessité à ce que les collectivités prennent des risques pour investir dans l'autopartage.

2.5. OBSERVATOIRE DE LA MOBILITE PARTAGEE EN ITALIE > MASSIMO CIUFFINI

Massimo Ciuffini est responsable de la mobilité durable de la fondation du développement durable

Cet observatoire est une plateforme collaborative entre les acteurs publics et privés pour analyser, soutenir et promouvoir le phénomène de la mobilité partagée. Il compte aujourd'hui 90 membres dont 24 institutionnels et 66 opérateurs de la mobilité. Parmi ces derniers, on dénombre 20 services d'autopartage, 11 de VLS et 11 de covoiturage.

Dans le cadre de son objectif de soutien au développement des mobilités partagées, les actions sont les suivantes :

- Faire évoluer la réglementation (exemple de la trottinette qui est à l'heure actuelle interdite en Italie) ;
- Travailler avec les assurances car c'est un vrai sujet problématique en Italie ;
- Proposer des incitations fiscales ;
- Accompagner les évolutions des règles d'urbanisme et de planification.

La promotion des mobilités partagées passe par des conférences, le site Internet et des évènements publics en lien avec la fabrique des mobilités

L'analyse des mobilités partagées fait ressortir les éléments suivants :

- Le phénomène de développement des services de mobilités partagées s'illustre par une augmentation de 17% du nombre de service entre 2015 et 2017 avec une pénétration du véhicule électrique dans les services de mobilités partagées.
- En matière d'autopartage, il y a une forte croissance des services avec une électrification de la flotte et beaucoup de freefloating. Milan est la Ville avec le meilleur taux d'usage avec 4 locations/jour/véhicule. Viennent après les villes de Rome, Turin et Florence. En freefloating, la distance moyenne parcourue est de 6,8 km alors qu'elle est de 39,8 km pour l'autopartage en boucle.
- En matière de vélo en libre-service, le freefloating a fait exploser le nombre de services avec notamment l'apparition des flottes chinoises de vélos (Ubik, Ofo et Gobebike) qui ne sont restées qu'une année. Seule Mobike perdure car cette société innove (renforcement des roues, principe de stationnement virtuel où l'utilisateur paie moins cher s'il gare son vélo dans ces zones). Le VLS traditionnel fonctionne mal en Italie.
- Le scooter-sharing fonctionne très bien en Italie car il permet d'éviter la congestion et reste un véhicule traditionnel pour les italiens.
- Le covoiturage ne fonctionne que sur la longue distance où *blablacar* est hégémonique.
- Les services de mobilités partagées se concentrent dans le nord mais la demande multimodale ne correspond pas à l'offre. Il y a peu de volonté publique (politique et financière) tant en matière de gestion de l'espace public qu'en matière de changement de la réglementation.
- Enfin il faut souligner l'absence totale d'opérateurs italiens de mobilité partagée.

3. GOUVERNANCE ET NOUVEAUX ACTEURS

3.1. DES NOUVEAUX ACTEURS DANS LE CHAMP DE LA MOBILITE > MARGOT SANCHEZ

Margot Sanchez est cheffe de produit dans l'incubateur des Startups d'Etat à beta.gouv.fr

Beta.gouv.fr est un réseau d'incubateurs qui cherche à permettre à l'Etat de travailler avec différents acteurs et notamment dans le champ de la mobilité. Une **Startup d'Etat**, comme son nom ne l'indique pas, est un service de l'Etat composé d'un nombre réduit d'agents travaillant en toute autonomie pour résoudre un problème identifié par ces citoyens grâce à un service numérique. Par exemple :

- [le.taxi](#) est une application qui permet de géolocaliser les taxis. Cette application avait pour objectif d'accompagner les taxis à se structurer dans le cadre de l'arrivée de Uber sur le marché.
- [Mes-aides.gouv.fr](#) aide les usagers à savoir à quelle aide ils sont éligibles.

Ces applications sont en open source et ne sont pas soumises à de logique de rentabilité.

La preuve de covoiturage est en cours de construction sous l'appellation [covoiturage.beta.gouv.fr](#). L'idée est de faire de l'Etat un tiers de confiance et de rendre « officiel » une preuve de covoiturage délivrée par un opérateur. Cette certification se ferait via la création d'un registre de preuves de covoiturage où ces dernières seraient classées selon leur pertinence (informatif, déclaratif, ...). Cette application permettrait d'imaginer une foule d'incitatifs au covoiturage (accès aux voies réservées, tarification du stationnement incitative, rétribution de l'employeur, ...).

Un autre outil en gestation est [transport.data.gouv.fr](#) qui a pour objectif de diffuser l'information voyageur pour tous grâce à une ouverture des données. Concrètement, cette Startup d'Etat cherche à regrouper sur une seule et même plateforme les informations voyageur relatives aux offres TC et de covoiturage des AOM afin que les usagers ou entreprises puissent exploiter ces données en open-data. Aujourd'hui 57 AOM sur 330 ont ouvert leur donnée et 9 ré-utilisateurs ont été recensés. Pour aller plus loin l'enjeu est de convaincre le maximum d'AOM mais aussi de collecter les données de services de VLS, les données en temps réel TC, ...

Enfin, dans le cadre de **French Mobility**, l'idée est de faire travailler ensemble les différents acteurs pour innover en matière de mobilité. Une plateforme des expérimentations sera mise en place avec pour objectifs de maximiser le partage d'expériences afin d'éviter de réinventer ce qui a déjà été fait, de trouver des solutions, de favoriser l'innovation et d'accélérer la mise en œuvre de l'expérimentation.

3.2. PRESENTATION DES MODELES DE L'ECONOMIE COLLABORATIVE DANS LE CHAMP DE LA MOBILITE > LAURA BRIMONT

Laura Brimont est chercheuse à l'institut du développement durable et des relations internationales (IDDRI). Il s'agit d'une fondation de recherche, un Think Thank de Science Po, qui s'intéresse à la mobilité depuis 4 ans.

L'IDDRI a réalisé une étude il y a deux ans sur la mobilité collaborative. Cette étude distingue la longue et la courte distance. La première est écartée de l'étude car elle ne présente pas d'enjeu de changement d'habitudes. La courte distance est donc le cœur de cette étude qui a pour objectif d'identifier les contraintes et les obstacles au changement de comportement selon les critères suivants : coût d'organisation / bénéfices financiers marginaux pour le covoiturage / obtenir la masse critique / s'inscrire dans un bouquet de service.

Depuis 2016, on observe un basculement des pouvoirs publics vers ces solutions de mobilité et une maturation des acteurs du covoiturage. Les enseignements de cette étude sont les suivants :

- **La logique de porte à porte ne fonctionne pas.** Il faut travailler sur le rabattement (exemple d'Uber Pool qui incite au regroupement) ;
- Il faut **actionner plusieurs leviers en même temps** (financier, infra, ...);
- Il y a une **logique de construction de réseau** ;
- **Sans foisonnement avec l'offre TC, il n'y a pas de démotorisation.**

L'IDDRI se pose actuellement la question de la mobilité autonome et de la manière de la faire atterrir en se basant sur l'expérience de la mobilité connectée

3.3. FINANCEMENT DES SERVICES DE VEHICULES PARTAGES > ALOÏS RAMEL

Aloïs Ramel est avocat à la cour et associé au cabinet Seban & Associés

La loi LOM sera en lecture au parlement en février 2019.

La réglementation actuelle nécessite de distinguer le rôle des AOM en matière de vélo et autopartage du covoiturage :

- Pour le vélo et l'autopartage, les AOM sont compétentes en cas d'inadaptation de l'offre privée. A ce titre elles peuvent financer et organiser l'activité via une exploitation en régie, une externalisation (Marché Public ou DSP) ou une logique de partenariat (dans la limite d'une subvention de 23 000 € via convention). Le versement transport pourra être sollicité car la loi MAPTAM a permis d'élargir les possibilités de financement à ces mobilités partagées.
- Pour ce qui est du covoiturage, la capacité d'intervention et de financement des AOM est plus limitée. Elle se résume à la mise en place de plateforme de mise en relation, la création de signes distinctifs et l'élaboration de schémas des aires de covoiturage. Aujourd'hui il n'est pas possible pour une AOM de créer un service public du covoiturage. Le versement transport ne permet pas de financer le covoiturage

car les collectivités ne sont pas compétentes. La région et les SM SRU ne sont pas plus compétents en matière de covoiturage. Hors ressort territorial, il est possible de créer un tel service à condition qu'il soit rattaché au développement économique (compétence régionale) ou la compétence de solidarité (compétence départementale).

La LOM prévoit de faire évoluer cette architecture avec une nouvelle rédaction de l'article L1231-1. Il est prévu de créer une compétence d'organisation de la mobilité partagée qui serait confiée aux AOM. La rédaction se veut plus claire pour lever les ambiguïtés existantes. La région deviendrait AOM de substitution dans les zones blanches.

La première monture de la loi portait clairement des ambitions en matière de développement du covoiturage avec :

- La création d'un registre national de preuve de covoiturage ;
- La possibilité de permettre aux AOM de participer au frais de covoiturage ;
- La création d'un service public de covoiturage ;
- La création d'un service de transport rémunéré non professionnel dans les zones peu denses.

Les deux projets de loi soumis au Conseil d'Etat ont vu le projet de loi déshabillé progressivement :

- Il n'est plus question de faire un service public du covoiturage ce qui pose une incertitude juridique sur les compétences des AOM en la matière ;
- La prise en charge des frais de covoiturage est précisée ;
- La réservation du stationnement et des voies pour le covoiturage est toujours prévue mais reste aux mains des autorités de police de la circulation et du stationnement et non des AOM.

En matière de financement, le versement mobilité (VM) remplacerait le versement transport afin de financer l'autopartage et le vélo mais le covoiturage n'est pas intégré dans les services finançables. Le VM ne concernerait pas les régions. Enfin, il serait prévu de créer un forfait de mobilité durable pour le passager à hauteur de 400 € / an sans aucune obligation dans les entreprises.

3.4. LABELLISATION ET PARTENARIATS > MAXIME JEAN ET SEBASTIEN RABUEL

Maxime Jean et Sébastien Rabuel sont chargés de projets au CEREMA

La LOM prévoit l'expérimentation dans les zones peu denses de services de covoiturage nécessitant plus ou moins d'interactions avec les territoires :

- Des services à territorialiser via une plateforme de mise en relation par exemple. L'intervention des collectivités est alors réduite dans ce cas de figure.

- Des services sans infrastructures mais qui nécessite une régulation ;
- Des services avec infrastructures nécessitant un dialogue avec les collectivités.

Les collectivités peuvent faciliter, encadrer, orienter, interdire et organiser. Pour cela elle dispose des outils suivants : la participation financière, la communication, la contrainte à l'usage des voitures individuelles, l'intégration tarifaire et l'accès et la gestion de l'espace public.

Les labels et chartes permettent de réguler et d'inciter des services de mobilités. Par exemple, la charte d'utilisation à Bordeaux pour le service Inddigo Weels, associée à une délibération communautaire, réglemente l'occupation du domaine public (zone dédiée, prix, ...). A travers cette organisation, l'opérateur s'engage à déplacer les vélos mal garés et à fournir ses données librement.

Autre exemple : le SVP (Service de Véhicule Partagé) à Paris qui s'est fait en parallèle du déploiement de l'autopartage en trace directe. Le principe de SVP est un appel à concurrence avec critères. Trois opérateurs ont été retenus qui paient entre 1500 à 6000 € par stations. SVP_2 se fera sur une base tarifaire différente selon la motorisation des véhicules. Il y aura un appel à candidature puis un tirage au sort des opérateurs. Cette méthode pose question car elle ne permet pas aux opérateurs d'être dans un climat de sérénité pour répondre à l'appel à candidatures.

Toujours en matière d'autopartage francilien, IDF Mobilités met en œuvre un label d'autopartage pour améliorer la visibilité de l'autopartage.