

Cher lecteur,

De nouveaux services sont en train de redéfinir le paysage de la mobilité grâce aux nouvelles technologies et innovations. Ils ont le pouvoir de transformer radicalement les solutions existantes et ont le potentiel de créer de nouveaux marchés et d'engendrer des changements sociétaux. L'un des aspects de ces changements est une nette tendance vers la mobilité partagée. Dans cette lettre d'information, nous espérons vous donner un aperçu de cette tendance et de ses défis.

Pour commencer ...



Prévoir l'avenir des solutions de mobilité partagée est une tâche difficile, car il s'agit d'un phénomène social complexe. Comme souligné par [Le Vine](#): La question n'est pas: "Covoiturer est-il plus avantageux pour ce trajet-là par rapport au fait d'avoir sa propre voiture?" La vraie question est la suivante : "Est-ce que mon **style de vie peut se satisfaire des contraintes du seul usage de la voiture partagée**, et comment je mets ça en balance avec le fait de ne plus avoir à me préoccuper des coûts fixes, des soucis, de l'assurance et de tout ce qui va avec le fait de posséder une voiture ?"

A moi – A toi – A nous



Source: CIVITAS WIKI elaboration on Deloitte Consulting (2015)

Les services de mobilité sont de plus en plus imbriqués, ce qui conduit à la création d'"écosystèmes de la mobilité". Ainsi, et comme il est mentionné dans cette [note CIVITAS](#) "Les choix judicieux pour les villes", **la mobilité commence à être considérée comme un service unique et global** plutôt que comme une série de services de mobilité différents et distincts. De nombreuses personnes dans les villes européennes recherchent quotidiennement les meilleures options de mobilité (ou une combinaison de celles-ci) - une approche flexible jusqu'alors inconnue. On pourrait dire qu'à l'avenir, les services de mobilité innovants se concentreront davantage sur l'intégration entre les modes de transport que sur l'amélioration des modes individuels.

Les utilisateurs font désormais partie intégrante de la mobilité en tant que telle, car ils peuvent partager leurs ressources (voitures), leur temps, leurs opinions et leurs réactions sur les services avec d'autres utilisateurs et contribuer ainsi à constituer une offre de services de mobilité d'une manière qui n'existait pas auparavant.

- Selon [PricewaterhouseCoopers](#), cinq secteurs d'économie collaborative (financement participatif, recrutement en ligne, hébergement entre particuliers, covoiturage et diffusion de la musique et de la vidéo) pourraient à eux seuls générer jusqu'à 30 millions d'euros de revenus au niveau mondial d'ici à 2025.
- Selon [les consultants en stratégie Roland Berger](#), dans les grandes villes d'Amérique du Nord, d'Europe et d'Asie, la mobilité partagée représente aujourd'hui environ 10 % du transport publics de voyageurs, contre moins de 1 % en 2014.
- Selon une [enquête](#) conduite aux États-Unis en 2015, 8% de tous les adultes ont déjà participé à une forme quelconque de mobilité partagée et 1% d'entre eux ont servi de "fournisseurs" dans le cadre de ce nouveau modèle, en covoiturant des passagers ou en prêtant leur voiture à l'heure, au jour ou à la semaine.

Le nouveau paradigme de la mobilité 2.0



Source: Created by Snowing - Freepik.com

Le secteur de la mobilité s'oriente vers un scénario d'utilisation partagée des véhicules, renforcé par quelques grandes tendances, dont:

- **l'émergence d'une nouvelle culture de consommation** : Dans les pays industrialisés et d'autres pays développés, une nouvelle génération de consommateurs est apparue, qui privilégie l'usage d'un produit plutôt que sa possession
- **la rareté des ressources** : tout d'abord, la rareté des matières premières fait grimper les prix de l'énergie et accroît la demande de services et de technologies de mobilité plus efficaces. Par ailleurs, de nombreuses villes n'ont pas aujourd'hui d'espace suffisant pour développer considérablement leurs infrastructures de transport. Enfin, elles manquent surtout d'argent pour investir dans des infrastructures nouvelles et coûteuses.
- **La révolution numérique et la connectivité permanente** : l'innovation dans le domaine des TIC se poursuit à un rythme rapide, créant des moyens toujours plus importants de relier les personnes, les objets et les processus sur le web.
- **les tendances démographiques** : l'afflux de nouveaux résidents accélère l'urbanisation des populations dans le monde. Les villes font face aux problèmes de congestion du trafic, de bruit et de la pollution de l'air, et recherchent donc des solutions de mobilité intelligente à faibles émissions de carbone.

L'effet combiné de ces facteurs se répercutera de plus en plus sur la possession et l'utilisation des voitures. Les voitures sont généralement utilisées moins d'une heure par jour (et rarement 10 % de la journée) et sont donc de plus en plus considérées comme des actifs inefficaces et sous-utilisés.

Un paysage de nouveaux départs

Les conditions ne peuvent pas être meilleures pour les nouveaux entrants dans la mobilité partagée. Ce marché extrêmement dynamique laisse une grande marge d'innovation ([Consultants en stratégie Roland Berger, 2014](#)). La mobilité partagée gagne du terrain. D'ici 2025, des millions de personnes utiliseront et mettront en relation les produits et les offres de manière intelligente et créative. Le triomphe de la mobilité partagée devrait également donner à l'électromobilité sa percée tant attendue.

La vision dans les grandes villes à l'horizon 2025 : les voitures électriques seront beaucoup plus répandues que les voitures thermiques. Les réseaux de mobilité partagés se vanteront d'une densité de véhicules élevée, et le prochain véhicule partagé ne sera en moyenne jamais à plus de 200 mètres. C'est est l'une des raisons pour lesquelles de nombreux citoyens auront renoncé à posséder leur propre voiture, et que de plus en plus de gens suivront à leur tour leur exemple.

Les potentiels de croissance pour la mobilité partagée sont les suivants :

- **Autopartage**: en moyenne, les voitures sont en stationnement 23 heures par jour ! Il existe donc de multiples possibilités d'organiser la mobilité individuelle en partageant les véhicules et en laissant d'autres les emprunter/utiliser à l'heure.
- **Covoiturage**: Le covoiturage dynamique devient un élément important dans les réseaux de mobilité intelligents pour les courtes et moyennes distances. Les bus, les trains et les taxis ont dominé ce segment jusqu'à présent, mais ils sont soit trop inconfortables, pas assez souples ou trop chers.
- **Vélos en libre service**: Dans de nombreuses villes européennes, le vélo devient un mode de transport populaire dans les centres-villes. De nombreuses grandes villes ont des plans ambitieux pour stimuler l'usage du vélo : Copenhague, par exemple, vise une part modale de 50 % dans le centre-ville d'ici 2025.
- **Parking partagé**: Jusqu'à 30% du trafic urbain est en recherche de place de stationnement à un moment donné. Une communication intelligente sur les places disponibles et la mutualisation des parkings privés ouvrent ainsi un nouveau marché gigantesque.

Source: Created by flaticon

Partager, c'est coopérer



Source: Created by [freepik](#)

En plus des transports publics classiques, de plus en plus de voitures et de vélos sont partagés dans les villes, que ce soit par le biais de modèles C2C ou de modèles B2C, mais bon nombre de ces solutions de mobilité n'ont pas encore réussi à décoller car les fournisseurs continuent de chercher leurs modèles économiques. „**Pourquoi ce potentiel d'innovation n'est pas pleinement libéré?**“ se demande Arthur D. Little dans son étude **Le futur de la mobilité 2.0**, en apportant la réponse suivante : “Il y a une raison essentielle : **la gestion de la mobilité urbaine fonctionne dans un environnement trop fragmenté et hostile à l'innovation**. Nos systèmes de gestion urbaine ne permettent pas aux acteurs du marché d'être compétitifs et d'établir des modèles économiques qui mettent la demande et l'offre dans un équilibre naturel. C'est l'un des défis systémiques les plus difficiles à relever pour les acteurs des écosystèmes de mobilité.”

Business (not) as usual



© Holding Graz

Bien que le partage soit souvent perçu comme la figure de proue d'un système économique complètement alternatif, **la mobilité partagée n'a rien à voir avec les aspirations d'un marché communautaire sans but lucratif**, comme le souligne la publication: **Comment les nouveaux acteurs sont en train de réécrire les règles du jeu du transport** (Consultants en stratégie Roland Berger, 2014).

En Autriche, par exemple, l'opérateur d'autopartage ZipCar a cessé ses activités en août 2017. Par conséquent, la ville de Graz poursuit actuellement le développement du système public **tim**, qui propose non seulement des voitures en libre service, mais aussi des vélos et des taxis électriques.

En Autriche toujours, le fournisseur chinois de vélos en libre-service **Ofo** a lancé une offre de mobilité avec 200 vélos. Pour l'instant, et pendant une phase pilote, les vélos peuvent être utilisés gratuitement. A la différence de l'opérateur bien établi **Citybike** qui met à disposition plus de 1 200 vélos, Ofo est un système en “free-floating”.

A partir de septembre 2017, "**Billy Bikes**" sera disponible en phase de test à Bruxelles (Elsene, Etterbeek et dans une partie du centre). Pour 15 minutes, l'utilisateur paiera environ 2 euros. Ceci se fera via une application qui servira aussi de “clé” pour détacher le vélo des bornes.

DriveNow, le service d'autopartage exploité par BMW Group et Sixt SE, lancera son service à **Lisbon**, Portugal, ce mois de septembre. Ce nouveau service représente un investissement de plus de 5 millions d'euros et mettra à disposition une nouvelle flotte de 211 véhicules, dont 11 électriques, qui desservira une zone de 48 km² de la ville. Outre le développement considérable de l'offre d'autopartage disponible à Lisbonne, il est à noter que l'investissement est réalisé par l'opérateur portugais d'infrastructures routières et de mobilité Brisa. Après **Copenhague** et **Helsinki**, Lisbonne deviendra la troisième ville dans laquelle DriveNow exploitera son modèle de franchise.

VeloCittà – La plateforme pour les villes et le vélo en libre service

Le projet européen VeloCittà s'est réinventé pour devenir : “**VeloCittà, le plate-forme des villes pour le vélo en libre service**”. Cette initiative n'aurait pas pu être plus opportune, à l'aube d'un déferlement de vélos chinois dans les rues des villes européennes et américaines. Certaines villes accueillent ces vélos de location sans stations d'accueil (Milan, Florence, Minneapolis) mais leur expérience n'est pas toujours positive, à l'instar de **Manchester**. **Amsterdam**, **Dublin** et même la Chine **s'efforcent de juguler le chaos des vélos laissés à l'abandon**.

Les nouvelles les plus alarmantes viennent de l'industrie elle-même : un **rapport** de 50 pages souligne que le secteur est confronté à des défis de taille : “Si les investisseurs ne sont pas intéressés par les vélos dans les systèmes de vélos en libre service sans stations d'accueil (free floating) et veulent seulement exploiter les données, il est possible que les sociétés



VeloCittà project <http://velo-citta.eu>

technologiques cherchent à obtenir un retour sur investissement rapide et qu'elles s'en aillent investir d'autres secteurs riches en données dans un avenir proche, ce qui laissera beaucoup de vélos en free floating pourrir sur le bord de la route". Une nouvelle alternative émerge sur le marché actuellement : les stations d'accueil y sont remplacées par des zones de geofencing, un moyen de réguler le « chaos ». Les villes peuvent garder le contrôle si elles choisissent le bon fournisseur de logiciels. Plus d'information dans la [rubrique Actualités](#) de VeloCittà.

Auteur: Pascal J.W. van den Noort | [Vélo Mondial](#) | [E-mail](#)

Ce que l'avenir pourrait nous réserver



Created by Jannoon028 [Freepik.com](#)

Comme déjà dit plus haut, prédire l'avenir de la mobilité partagée est une tâche difficile, voire impossible. Mais la mobilité partagée gagne du terrain.

D'ici 2025, des millions de personnes utiliseront et combineront des solutions et offres de mobilité de manière intelligente et créative.

L'un des atouts majeurs des nouvelles offres de mobilité réside dans leur côté pratique. Les portails d'information permettent à chacun de choisir le véhicule de son choix parmi un ensemble de fournisseurs. Différents niveaux de service et de qualité peuvent également être réservés à l'aide d'applications mobiles : la location entre particuliers est l'option la plus économique, mais l'échelle des prix augmente quand les entreprises proposent de nouveaux véhicules dans toutes les catégories imaginables, avec des dispositifs de navigation par satellite ultramodernes qui diffusent en temps réel des informations sur la congestion du trafic par exemple. Des offres complémentaires permettent également aux clients de réserver d'autres maillons de la chaîne de mobilité, du vélo aux transports publics locaux en passant par les billets d'avion.

Aujourd'hui, plus personne ne peut imaginer un monde sans smartphones. **La mobilité partagée peut à juste titre aussi être considérée aujourd'hui comme un phénomène de masse.**

Prochains événements

- **6th International Conference - Towards a Humane City**
26 – 27 octobre 2017 | Novi Sad, Serbia
www.humanecityns.org
- **2nd International VeloCittà Conference & 2nd Bikeconomy Forum**
16 – 17 novembre 2017 | Rome, Italy
www.velo-citta.eu
- **Act TravelWise Annual Conference – Forward Thinking, Future Planning**
25 janvier 2018 | Birmingham, Royaume-Uni
www.acttravelwise.org/events

For more events, please visit the [EPOMM calendar](#).



ECOMM 2017



allinx



feedback



subscribe



unsubscribe



fullscreen



news archive