
NOUVEAUX MODES, NOUVEAUX SERVICES

DU SMARTPHONE À L'INNOVATION DE SERVICES DE MOBILITÉ



Plan

La révolution numérique

- Dates clés
- Le Smartphone, nouvel outil d'aide à la mobilité

Les choix innovants de Paris et la Région

- Les vélos en libre service
- Les voitures en libre service « point à point »

La percée des pratiques collaboratives

- L'autopartage collaboratif, une réponse ?
- Le covoiturage de courte distance en IdF

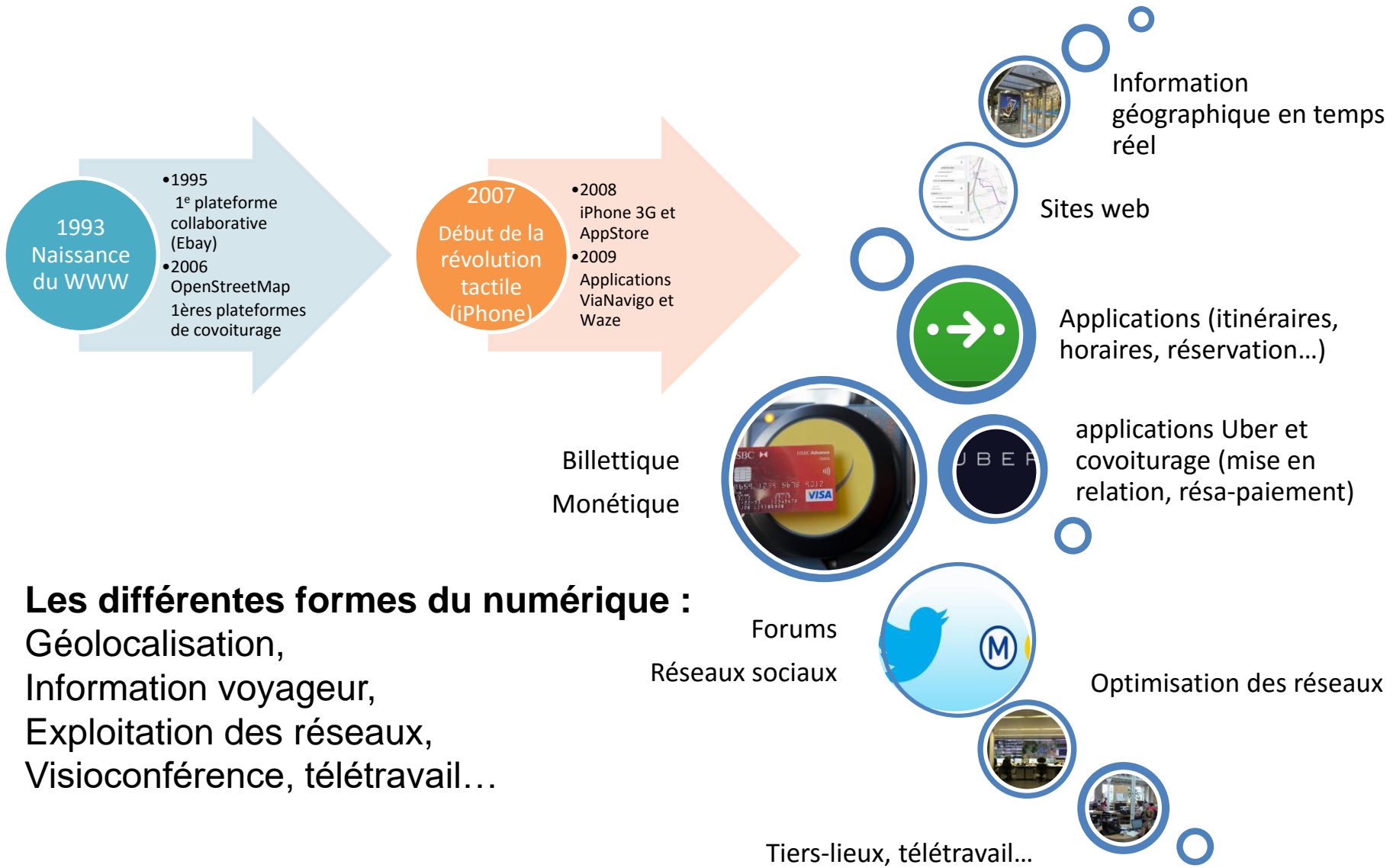
La concurrence des VTC

- La bataille des voitures avec chauffeur

Les grands enjeux liés au développement des services

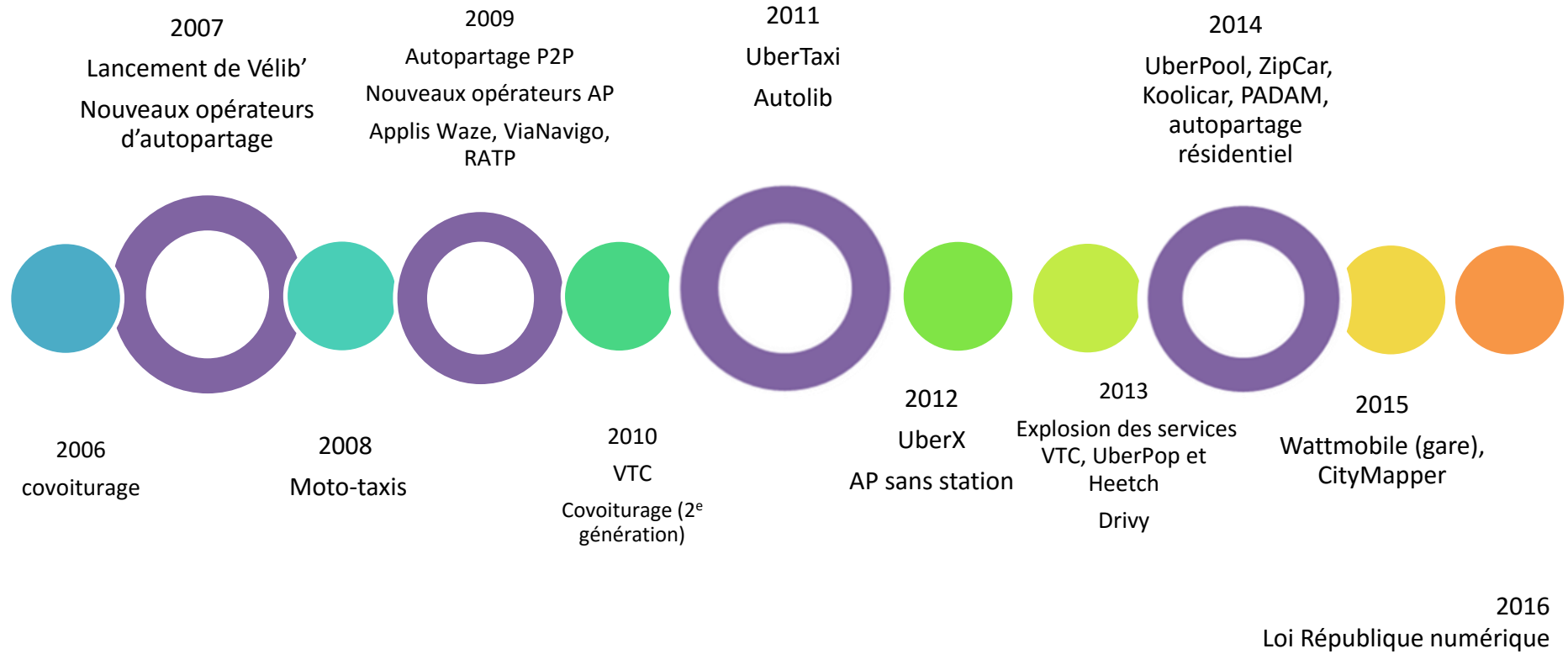
Que peuvent faire les politiques publiques?

La révolution numérique



Les différentes formes du numérique :
Géolocalisation,
Information voyageur,
Exploitation des réseaux,
Visioconférence, télétravail...

La décennie des « nouveaux services de mobilité »



Le Smartphone, nouvel outil d'aide à la mobilité

Un accès à l'information inédit

De nouvelles applications

- Possibilités de multimodalité/intermodalité accrues, incitation à la marche, au vélo (itinéraires)
- Multiplicité des applis, acteurs, réseaux sociaux et communautés...

Mais des enjeux relatifs aux données commerciales et à la fiabilité de l'info

- Enjeux « open data » : l'AOT en concurrence avec Google ?
- Sécurité des données personnelles et vie privée ?
- Équité sociale et fracture numérique

Enjeux

- De connaissance et d'accès aux services : plateformes d'informations multimodales
- Information en temps réel, voire prédictif
- Billettique : interopérabilité
- De gouvernance : AO Mobilité, quelle définition en IDF?

Évolution de l'application Vianavigo

Source : Stif



Les choix innovants de Paris et la Région

Vélib, 2007 : 20 600 vélos en libre service en station

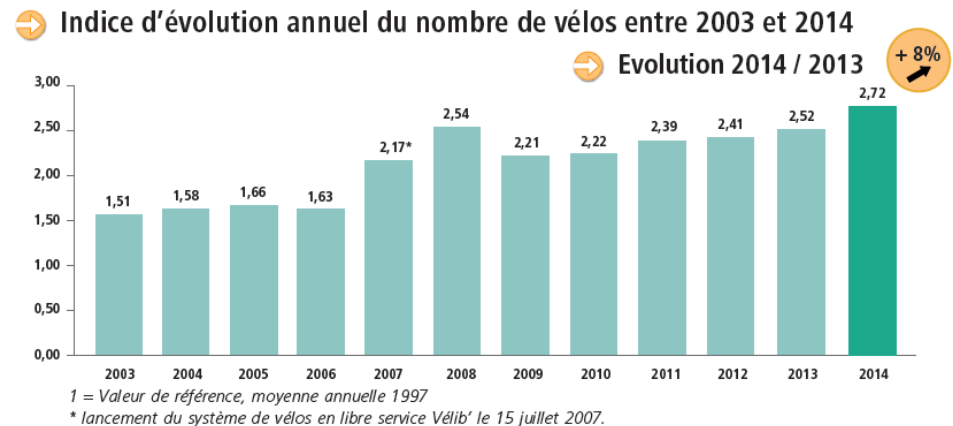
- Délégation de service public (DSP)
- Succès de fréquentation
- Pratique du vélo boostée, rééquipement
- Pratiques multimodales favorisées
- Extension des voies cyclables

Autolib, 2011 : +3500 voitures en trace directe

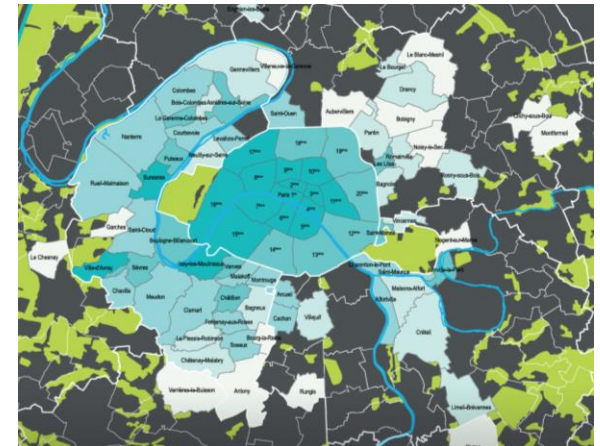
- Atouts : la contrainte du stationnement évitée, visibilité et maillage des stations
- Peu de contraintes à l'accès du service mais tarifs plus élevés que ceux des services en boucle
- Un contrat DSP, singulier par rapport aux autres opérateurs
- qui suppose un investissement en bornes de recharge par les collectivités adhérentes

Enjeux

- Difficulté de gestion des véhicules en station
- Savoir où étendre les services : critères de pertinence?
- Quel coût pour les collectivités? Pour les utilisateurs?



Source : L'observatoire des déplacements, Bilan en 2014



Périmètre et usage Autolib

Source : RA Autolib 2014

La percée des pratiques collaboratives

2006 : Covoiturage 1^e génération

De trop nombreuses plateformes, une masse critique d'offre et d'utilisateurs impossible à atteindre

- Seul Blablacar émerge comme opérateur spécialisé sur les longues distances et en instaurant un système d'évaluation des conducteurs

Nouvelle génération d'acteurs dès 2010

- avec les start-up et leurs applications sur smartphone (Karos, WayzUp, Ecov, etc)
- SNCF Voyages avec IdVroom

2009 : Autopartage entre particuliers

Des services accessibles au plus grand nombre, disséminés sur le territoire

- Drivy, Koolicar, Oucar, Deways
- aux aéroports : Carnomise, Tripndrive...

...qui pourraient combler les besoins d'accès à l'automobile dans les zones peu denses:

- sans démultiplier le parc grâce à la location entre particuliers
- à moindre coût pour l'utilisateur

Mais cette pratique n'incite pas à la démotorisation :

- l'offre croît plus vite que la demande,
- et même risque de contournement de la pratique collaborative

Enjeux :

- Quel contrôle / régulation? Quelle fiscalité?
- Comment intégrer ces offres sans exacerber la concurrence avec les TP?



Signalisation d'une aire de covoiturage

- 0,7% de km parcourus

- 6 km parcourus/ mois/ usager

Une faible influence sur l'usage de la voiture

Source : Ademe / 6t, 2015

Le covoiturage de courte distance en ÎdF

Une pratique de plus en plus encadrée

Marché principal : le domicile-travail. Pratique peu répandue

Taux d'occupation moyen des véhicules particuliers : 1,05 pour le domicile-travail (EGT 2010), donc marge de progression importante

Un contexte juridique incitatif

- la loi de transition énergétique d'octobre 2014 (PDE)
- le PDU Île-de-France de juin 2014
- la loi MAPTAM de janvier 2014

Mais des freins

- la peur de l'inconnu
- une mobilité contrainte (concordance d'horaires et de trajets)
- incertitude quant au trajet retour

Des leviers possibles

- Les voies dédiées aux covoitureurs
- Les aires de covoiturage, les points d'arrêt
- Les incitations financières
- Le conseil en mobilité, les plans de déplacements (volet du PDUIF)



Panneau communicant une demande
Covoit'ici



Voie dédiée TC et covoiturage

La concurrence des VTC

Les VTC, 2010

Une concurrence pour les taxis parisiens et autres taxis franciliens

- fait évoluer l'offre de taxis : plus de licences, plus de doublage, création de forfaits, suppression du statut de locataire, la CB obligatoire, fin de la réservation téléphonique payante

Comment l'arrivée d'Uber bouscule le marché (UberX, 2012)

- Une clientèle « numérique » : applications pour réserver, noter et payer, prix de la course annoncée, temps d'attente réduit...
- Élargissement du marché à d'autres publics et d'autres temporalités
- Offre VTC +/- équivalente à celle des taxis parisiens, hors capacités LOTI



On hèle le taxi, mais on commande un VTC

Mais aussi une fluidité et un confort dans l'usage qui concurrencent les autres services de mobilité (autopartage et covoiturage)

Des enjeux sociaux autour de l'emploi (création, insertion, coût du travail) et **autour du service proposé** (sans encadrement, quelle pérennité des services?)

... et bientôt des services sans chauffeur ?

Les grands enjeux liés au développement des services

Un contexte favorable (peak-car, contraintes environnementales)

Beaucoup de freins psychologiques : les nouveaux services de mobilité (NSM) ne rencontrent pas toujours leur public.

Le « facteur 4 » reste l'objectif visé, et les NSM contribuent à y répondre. Dans l'usage, complémentaires au transport public.

> Des services pertinents mais sans modèle de financement pérenne...

Pour la sphère publique :

- **Enjeux sur le réseau routier surchargé, à entretenir,**
- **Enjeux de financement et organisation des transports publics,**
- **Mise en danger face aux GAFA, Uber > risque de s'imposer comme AO informelle**

Que peuvent faire les politiques publiques?

La révolution numérique bouleverse le monde des transports : accès à l'information tous modes, géolocalisation et mise en relation de l'offre et de la demande... > **Plaide pour une révision de la LOTI**

Des services sans modèle économique éprouvé, même si développés en zone dense > **Enjeux d'équilibre entre les zones urbaines et les franges**

Des solutions à encadrer et porter par les collectivités et l'AO
> **Enjeu fort de la politique de stationnement**

Bouquet de services à favoriser :

- Conseil en mobilité
- PDE/PDA/PDIE
- Enjeu billettique intégrée
- Extension des services tels que autopartage, et mixité des usages

Enjeux d'aménagement :

- Ville apaisée : ville à 30, ZCA... Requalification et pacification de l'espace public
- Gares routières et aménagement des pôles multimodaux, y compris Parcs-relais
- Voies dédiées, aires de covoiturage...
- Infrastructures à maintenir, améliorer, développer?

Une révolution à préparer autour de l'avènement du véhicule autonome?