

► MOBILITE PARTAGEE, TRANSPORT A LA DEMANDE : LE RENOUVEAU DE LA VOITURE EN VILLE ?

► *Mobilité partagée, transport à la demande : le renouveau de la voiture en ville ? Autopartage, covoiturage, VTC – Véhicule de Tourisme avec Chauffeur –, les alternatives à la voiture particulière ont le vent en poupe dans les villes françaises. Car en ville, les usages évoluent et la diminution de la part modale de la voiture personnelle est réelle. S'appuyant sur l'essor du numérique, ces modes de transport cherchent à s'intégrer dans le paysage urbain.*

Startups, villes, grands acteurs de la mobilité, tous se mettent à proposer ce type de services et cherchent à se positionner sur la voiture partagée et à la demande. Etat de la situation.

I/ En ville, l'usage de la voiture évolue

Depuis plusieurs décennies, la voiture est le moyen de transport privilégié des français. Cependant, alors que les déplacements effectués en voiture augmentaient encore fortement pendant les années 90, on observe depuis une dizaine d'années une stagnation voire une baisse de l'utilisation de ce mode de transport, notamment en ville. Plus qu'une tendance à la baisse, c'est surtout les usages de la voiture en ville qui évoluent notablement.

Voitures particulières : des indicateurs en baisse

Ce n'est plus un scoop, l'âge d'or de la voiture particulière est bel et bien révolu. En France – comme sur d'autres marchés développés arrivés « à maturité » –, la stagnation du parc automobile est réelle et l'usage de la voiture individuelle diminue petit à petit au profit de modes alternatifs, surtout en milieu urbain.

Le début des années 2000 marque le début d'un ralentissement dans le rythme de croissance du parc automobile français. En effet, les 0,2% de croissance en 2012 tranchent avec les 2% dix années auparavant ^[1].

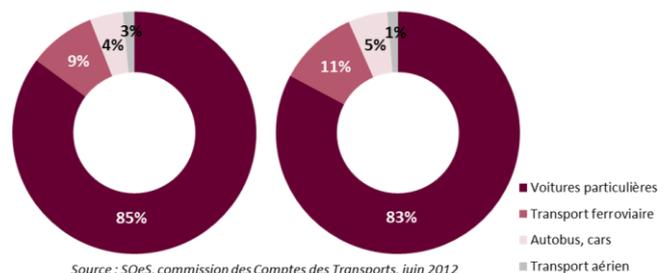
Par ailleurs, la diminution de la part modale de la voiture – c'est-à-dire la proportion du trafic effectuée par ce mode de transport – est palpable. Aujourd'hui en France, 83% des déplacements en distance parcourue s'effectuent en automobile ^[2]. Cependant, ce pourcentage qui était en hausse depuis des décennies diminue depuis le début du XXI^e siècle : -2 points en dix ans.

^[1] CCFA

^[2] SOeS, commission des Comptes des Transports, juin 2012 d'après Bilan de la circulation, RATP, UTP, Optile, Insee, SNCF, DGAC

^[3] Enquêtes « ménages – déplacements » du Certu

Evolution de la part modale de la voiture en France de 2001 à 2011



Ce constat s'applique surtout dans les zones les plus urbanisées : au cours des dix dernières années, l'usage de la voiture personnelle dans les centres villes a fortement diminué au profit d'un usage croissant de modes alternatifs tels que les modes doux, les transports en commun ou encore l'autopartage ^[3]. L'usage de la voiture individuelle aurait ainsi atteint un plafond.

Cette modification des usages s'explique par divers facteurs, tant économiques que publics ou encore sociaux.

Pourquoi cette évolution des usages ?

Si des facteurs économiques tels que la crise ou le niveau relativement élevé des prix des carburants expliquent en partie ces évolutions d'usage, ils ne sont pas les seuls.

L'intervention des pouvoirs publics en ville est également à l'origine de ces changements. Que ce soit dans le but de décongestionner la circulation urbaine ou encore de répondre à des objectifs nationaux de diminution des émissions de CO₂ par habitant, les aménagements urbains impactent les habitudes : le nombre de places de

stationnement a fortement diminué ces dernières années (en dix ans, Paris a perdu 15% de ses places en surface), les zones piétonnes en centre-ville deviennent de plus en plus nombreuses, les transports en commun se développent toujours plus. Tout est fait pour favoriser le report modal.

Enfin, les changements de comportements (possession vs. utilisation d'un véhicule), l'évolution des mentalités et des styles de vie sont également à l'origine de cette évolution des usages. L'offre accrue de solutions alternatives à l'utilisation de la voiture pour mener des activités en est un bon exemple : il est possible d'effectuer ses achats sur internet, il est dans l'air du temps de se déplacer en vélo lorsque la distance le permet, ...

L'évolution de l'usage de la voiture particulière favorise le développement de nouvelles mobilités en ville portées par le numérique : on passe de la possession d'un véhicule à l'utilisation d'un service de transport.

II/ Les nouvelles mobilités portées par le numérique

Alors que le secteur automobile est engagé dans une crise profonde, de nouveaux usages de la voiture se développent en ville, où la notion de service se substitue à la notion de bien. Certains services existent déjà depuis plusieurs années, tout l'enjeu résidant aujourd'hui dans l'adaptation de ces derniers au milieu urbain (courte durée / courte distance) et au numérique. Autopartage, covoiturage, transport à la demande : petit tour d'horizon de ces nouvelles mobilités urbaines portées par le numérique.

Les nouvelles mobilités en ville

La mobilité partagée

L'autopartage a vraisemblablement trouvé sa place sur le marché de la mobilité partagée en ville. Ce service – commercial et/ou public – permettant à des abonnés de louer de façon ponctuelle une voiture en libre-service 24h/24 et 7j/7 est en forte croissance. Aux sociétés d'autopartage « classiques » majoritairement régies par les villes (dont le nombre a été multiplié par 4 entre 2005 et 2012^[4]), viennent désormais s'ajouter celles qui proposent des solutions entre particuliers. Les initiatives de location de voitures entre particuliers se sont multipliées en 3 ans, avec l'apparition de Drivy, Unevoiturealouer, Livop, Deways, Cityzencar, Zilok ou encore Buzzcar, sur le modèle de l'Américain Zipcar, pionnier en la matière.

En ce qui concerne le covoiturage, l'heure est à la diversification et à la mutation 2.0. Ce mode de déplacement en plein boom, par lequel plusieurs personnes partagent l'utilisation d'un véhicule pour

effectuer tout ou partie d'un trajet commun, est à l'origine plutôt connu pour des trajets longue distance.

Cependant, il se développe également en ville où il est notamment adapté aux déplacements domicile – travail. Les offres de « covoiturage entreprise » sont variées : Ecolutis ou encore Wayz-Up sont des acteurs de ce marché. Jusqu'à ce jour planifié et organisé, le covoiturage devient désormais dynamique. Récemment, des initiatives de covoiturage « en temps réel » entièrement portées par le numérique sont lancées. Covivo ou encore Djump en sont des exemples.

Ces pratiques de mobilité partagée ne sont pas encore largement adoptées par le grand public pour des raisons variées. Tout d'abord, certaines d'entre elles sont parfois méconnues, un effort de communication doit être fait pour densifier les communautés. Ensuite pour des questions de confiance, et ce notamment concernant la location de voiture : les particuliers ne sont pas tous prêts à louer leur voiture à des inconnus. L'intérêt des systèmes d'avis des utilisateurs sur les sites concernés prennent ici tout leur sens. La question de la flexibilité se pose aussi : de nombreux utilisateurs préfèrent garder la main sur leur trajet (durée d'utilisation, détours...). De plus, ces pratiques adaptées à la ville posent des problèmes de masse critique car elles nécessitent une grande densité de l'offre. Enfin, la question de la rentabilité se pose également : louer sa voiture pour une courte durée ou faire du covoiturage pendant quinze minutes impose parfois de lourdes contraintes pour une rentabilité immédiate relative.

Le transport à la demande

Autre service de mobilité en plein développement, le transport à la demande. Les VTC – Véhicules (ou Voitures) de Tourisme avec Chauffeur en sont une bonne illustration.

Les VTC sont des voitures de tourisme haut de gamme avec chauffeur, mises à disposition de clients de manière payante. De nombreuses structures se positionnent sur ce marché : Uber, récemment racheté par Google, Voitures Jaunes, SnapCar, LeCab, Chauffeur-privé ont émergé ces dernières années. Le mode de fonctionnement est simple : l'utilisateur effectue une réservation au plus tard quinze minutes avant de bénéficier du service, peut par la suite suivre l'approche de son chauffeur puis le noter lorsque la course est terminée. Le client connaît à l'avance le prix du trajet à venir. Au final, le montant d'une course est en général de 20 à 30% plus cher qu'un taxi classique et est immédiatement débité sur le compte bancaire du client.

L'enjeu autour du transport à la demande est de développer une marque et d'atteindre une taille critique pour minimiser le temps d'attente lors d'une réservation via une application. Pour atteindre ces objectifs, les acteurs peuvent s'appuyer sur leur propre flotte de véhicules avec leurs salariés, mais aussi sur un réseau de franchise qu'ils coordonnent via leur plateforme de réservation et de

^[4] Etude Xerfi

dispatch.

Les nouvelles mobilités urbaines sont donc nombreuses et en plein développement. Deux points les rassemblent : elles participent au renouveau de la voiture en ville et sont de plus en plus portées par le numérique.

Le numérique au service des nouvelles mobilités

Le développement de ces nouvelles mobilités s'appuie sur l'essor du numérique. Les nouvelles solutions permettent un accès facilité aux données qui permettent d'adapter et d'optimiser les déplacements. C'est le cas pour les transports en commun avec des applications d'information multimodale ou des solutions de billetterie commune. C'est aussi le cas pour les nouvelles mobilités en voiture.

La France compte aujourd'hui plus de 24,1 millions de possesseurs de Smartphones et le pourcentage des personnes utilisant Internet sur leur mobile est supérieur à 77%^[5]. Les Smartphones permettent de s'informer sur des offres de transport, de donner sa position, de géo-localiser des véhicules et de commander et payer directement des services dans la rue. Les applications sur mobile permettent à l'utilisateur d'adapter sa mobilité à tout moment.

Si des solutions comme l'autopartage ou le covoiturage entre particuliers existent depuis longtemps (et même bien avant l'arrivée d'internet), le numérique leur permet de changer de dimension et de s'industrialiser. Les plateformes d'intermédiation viennent se positionner entre les fournisseurs et les utilisateurs pour optimiser les échanges et augmenter la rentabilité de ces services. Les acteurs du VTC n'existeraient sans doute pas sans le numérique. Les plateformes numériques leur permettent d'optimiser leur flotte de véhicules franchisés en répartissant de manière équitable les courses, les applications mobiles leur permettent aussi d'améliorer l'expérience client. Le numérique leur permet à la fois de réduire leurs coûts mais aussi d'augmenter l'attractivité de leurs services et donc leurs revenus.

III/ Les acteurs traditionnels se mobilisent

La ville, acteur majeur de l'autopartage

Installation d'arceaux pour attacher les vélos, aménagement de pistes cyclables, prolongement des lignes de tram : qu'il s'agisse de modes « doux » ou de transports en commun, les villes sont actives dans le développement des modes alternatifs à la voiture particulière.

Ces dernières années, les villes investissent également de façon conséquente dans les services d'autopartage (carsharing en anglais). Ces systèmes existent déjà dans vingt-trois grandes villes françaises dont Bordeaux

(AutoCool), Lille (Lilas), Lyon (BlueLy), Nice (Auto Bleue), Paris (Autolib', Caisse-Commune, CARBOX, Hertz On Demand, mobizen, Okigo, Keylib), Strasbourg (Auto'trement) ou encore Marseille (AutoPartage Provence).

La Mairie de Paris a, de son côté, créé un label « autopartage Paris », favorisant le développement de 5 opérateurs d'autopartage (Caisse-Commune, CARBOX, Connect by Hertz, Mobizen et Okigo) à destination des particuliers ou des entreprises (leur permettant par exemple de mettre des voitures en autopartage sur des « places de voirie », réservées et gardées par des arceaux).

Et l'intérêt de l'autopartage se précise : une étude menée au niveau national auprès des usagers^[6] montre tout d'abord que ces derniers ont réduit de 40% le nombre de kilomètres effectués sur route. Grâce à l'autopartage, ils peuvent continuer à utiliser une voiture sans subir les coûts liés à sa possession.

Autre aspect intéressant de cette étude pour les collectivités : en affranchissant ses utilisateurs de la voiture particulière, l'autopartage incite à utiliser des modes de déplacement complémentaires tels que les transports en commun, le vélo, la marche à pied...

Transdev mise sur le transport à la demande

Transdev, issu de la fusion de Veolia Transport, est un opérateur de transport public majeur en France et à l'étranger qui a réalisé un chiffre d'affaires de 7,6 milliards d'euros en 2012. Le groupe spécialisé dans le transport urbain (bus, tramway, métro) ambitionne de se positionner comme un « gestionnaire de mobilité multimodale » selon son PDG, Jean Marc Janailac, et cela commence avec le transport à la demande (TAD). Cette activité, qui représente plusieurs centaines de millions d'euros de chiffre d'affaires pour Transdev, se décompose en deux parties : d'un côté le TAD contractualisé avec les collectivités locales (bus à la demande dans les zones périurbaines, ambulances et véhicules sanitaires aux Pays-Bas, etc.) et de l'autre les services privés de VTC (taxis collectifs par exemple).

Parmi ces derniers on peut citer SuperShuttle, le service de navette partagée entre les aéroports et le centre-ville qui, avec plus de 1500 navettes dans 43 aéroports dans le monde (dont 37 aux Etats-Unis), transporte aujourd'hui plus de huit millions de passagers par an. Le concept de course partagée permet de réduire sensiblement le prix (en moyenne 30 à 40% moins cher qu'une course de taxi classique) en rallongeant le trajet d'environ quinze minutes entre son lieu de départ ou d'arrivée et l'aéroport.

^[5] Baromètre trimestriel réalisé en Juin 2013 par la Mobile Marketing Association France, en partenariat avec ComScore, GFK et Médiamétrie

^[6] Etude réalisée en juillet 2012 par 6T-Bureau de recherche en partenariat avec France Autopartage et le soutien de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'Energie (ADEME)

A Londres, Transdev développe le service de VTC Greentomatocars et vise à l'étendre à d'autres capitales mondiales. S'appuyant sur une flotte de véhicules hybrides, Greentomatocars revendique un temps d'attente moyen de 11,6 minutes entre la réservation et l'arrivée du véhicule commandé et propose du wifi à bord.

La SNCF et le porte-à-porte

Dans son plan Excellence 2020, Guillaume Pepy a présenté l'une des priorités de faire du groupe un acteur porte-à-porte incluant plusieurs modes de transport à savoir le train et le transport public (via sa filiale Keolis) mais aussi le vélo et l'auto en libre-service ainsi que le covoiturage. Le numérique est, par ailleurs, vu comme un moyen pour atteindre cet objectif à l'aide, notamment, de la filiale Voyages-sncf.com.

Dans ce contexte, l'opérateur ferroviaire propose une plateforme « SNCF porte-à-porte » permettant de réserver une course de taxi ou de voiture avec chauffeur avant ou après le trajet en TGV. Ce service, disponible aujourd'hui dans 8 gares en France, permet au voyageur de bénéficier d'une prise en charge, même en cas de retard du train, avec un prix fixe connu dès la réservation.

Sur l'autopartage, la SNCF s'est associée avec la Région Languedoc-Roussillon et Modulauto pour mettre en place une solution combinant TER et autopartage dans les villes de Narbonne, Montpellier et Nîmes. L'opérateur ferroviaire s'est aussi récemment positionné sur le covoiturage avec l'acquisition en avril 2013 d'Ecolutis, solution de covoiturage pour entreprises et collectivités, puis l'acquisition de 123envoiture.com (dont il possédait déjà 20% des parts depuis 2009) pour le covoiturage longue distance.

La SNCF investit donc sur les solutions porte-à-porte pour compléter son offre ferroviaire et faire face à la montée en puissance des nouvelles formes de mobilité comme le covoiturage.

Les constructeurs automobiles français à la recherche de nouveaux positionnements

La montée des modes alternatifs de déplacements en voiture inquiète d'autres grands acteurs de la mobilité : les constructeurs automobiles. Selon des études citées par Transdev, une voiture en autopartage remplacerait dix véhicules privés. Pour répondre à ces enjeux, les constructeurs automobiles innovent et cherchent de nouveaux positionnements. Peugeot et son offre « Mu by Peugeot », lancée fin septembre 2009, permet aux utilisateurs, via une plateforme en ligne, de réserver dans l'une de ses nombreuses agences une voiture, mais aussi des vélos, des scooters ou des utilitaires. Le constructeur propose notamment des véhicules électriques, voitures et vélos à assistance électrique et met ainsi l'accent sur la mobilité durable.

De son côté, Citroën met à disposition des utilisateurs sa plateforme Multicity pour faciliter les déplacements. S'appuyant sur un service de location via ses agences comme celui de Peugeot, la plateforme en ligne se positionne aussi comme intermédiaire pour des services entre particuliers de location et de covoiturage. Citroën s'est associé à Ouicar, l'un des premiers sites de location de voiture entre particuliers, pour permettre aux conducteurs de mettre leur véhicule en location. Ouicar, en marque blanche, met à disposition sa plateforme sur le site de Multicity. Se positionnant comme une véritable plateforme de mobilité, Multicity intègre un calculateur d'itinéraire multimodal et propose même une plateforme de réservation de billets d'avion via l'agence en ligne govoyages.com.

Enfin, Renault, qui mise beaucoup sur le véhicule électrique, a choisi de s'associer avec Bolloré autour du thème de l'autopartage. Les deux entreprises ont signé le 12 septembre 2013 une lettre d'intention autour de la commercialisation conjointe de solutions complètes de partage de véhicules électriques en milieu urbain, et autour de la fabrication du modèle Bluecar en France. Il s'agit ainsi pour le constructeur français d'apporter son concours au développement d'Autolib déjà présent dans 55 communes d'Ile-de-France mais aussi d'autres villes comme Lyon et Bordeaux, où Renault pourrait entrer au capital des sociétés d'autopartage Bluely (Lyon) et Bluecub (Bordeaux). Ce rapprochement viserait à positionner ces deux acteurs comme le champion de la voiture électrique française qui ont déjà investi à eux deux, près de 5,5 milliards d'euros dans leurs programmes de véhicules électriques et leur outil de production.

Quid des loueurs de voiture et des compagnies de taxis

Du côté des loueurs de voiture, les choses évoluent aussi. Hertz, Avis ou Europcar ont lancé leur service d'autopartage. Avec Hertz on Demand et Avis on Demand, les deux loueurs s'appuient sur leur flotte de véhicules et leurs agences pour proposer des services de location à l'heure très flexibles. Europcar, quant à lui, a investi dans le concept Car2go, lancé en février 2012 à Lyon. L'originalité du service est dans le fait de pouvoir laisser son véhicule sur n'importe quelle place de parking en ville. Pas de station ni de place dédiée, l'utilisateur géolocalise le véhicule le plus proche dans la ville et, une fois récupéré, ouvre la porte grâce à un système de compteur RFID paramétrable à distance.

Cette adaptation nécessaire des acteurs de la location de voiture peine cependant à être rentable. Un concept comme Car2go peut espérer dégager des bénéfices en 2 ou 3 ans à condition que le taux d'utilisation soit suffisamment élevé.

Pressés aussi par un contexte de plus en plus concurrentiel, les taxis tentent d'innover pour améliorer la qualité de leurs services et maintenir leurs parts de marché. Taxis G7, le plus grand réseau de taxis en France, a développé une application mobile permettant à l'utilisateur de se géolocaliser pour ensuite appeler l'agence la plus proche. L'application propose aussi de

réaliser des devis pour les courses, mais ils ne sont qu'à titre indicatif contrairement aux services de VTC.

Dernière innovation en date, l'offre Wecab de Taxis G7. Comme pour SuperShuttle de Transdev, Wecab est un service de taxis groupés permettant de réserver des courses vers ou à destination d'un aéroport avec maximum 6 personnes. Le prix est connu à l'avance et se situe en général 40% moins cher qu'un taxi classique.

A mesure que les usages changent, l'offre évolue. Les startups, souvent plus numériques et flexibles que la plupart des acteurs traditionnels du transport, se sont vite adaptées à cette tendance. Disposant d'interfaces ergonomiques et d'applications innovantes, elles possèdent des atouts majeurs pour capter une population urbaine en demande de nouveaux services. Les opérateurs de transport, loueurs de voiture et constructeurs automobile français, eux, ne sont pas en reste. S'appuyant sur une large flotte de véhicules et un réseau dense d'agences et de concessionnaires, ils ont la capacité d'étendre leurs domaines de compétences pour se positionner comme opérateur de mobilité au sens large. A l'heure où le numérique change la donne dans de nombreux secteurs, les récentes tensions entre les taxis de Paris et les sociétés de VTC et les dernières acquisitions des transporteurs et des acteurs du web (notamment Uber par Google) laissent à penser que la concurrence va continuer à s'intensifier.

→ Plus d'infos sur www.sia-partners.com

	Définition	Exemples	Logos
Auto-partage (service de la ville)	Service de location de (très) courte durée (à l'heure ou la journée) de véhicules à des clients inscrits comme abonnés au service	<ul style="list-style-type: none"> • Autolib' (Paris) • Autobleue (Nice) • Bluely (Lyon) • Bluecub (Bordeaux) 	<ul style="list-style-type: none"> • Modulauto (Montpellier) • Etc. 
Véhicule de Tourisme avec Chauffeur (VTC)	Service de transport à la demande s'appuyant sur des outils numériques (plateforme internet, Smartphone, etc.) et souvent haut de gamme (wifi à bord, service client de qualité, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> • Uber (Google) • Supershuttle (Transdev) • Greentomatocars (Transdev) 	<ul style="list-style-type: none"> • Voiture jaunes • Chauffeur-privé • Snapcar • Etc. 
Location de véhicule entre particuliers	Service collaboratif de location de véhicules entre particuliers, en général de courte durée (de quelques heures à quelques jours)	<ul style="list-style-type: none"> • Drivy • Unevoiturealouer • OuiCar • Livop • Deways 	<ul style="list-style-type: none"> • Cityzencar • Buzzcar • Etc. 
Covoiturage en ville	Service de covoiturage « dynamique » pour les courts trajets en ville, en particulier pour les trajets domicile-travail via des plateformes mises en place par les entreprises	<ul style="list-style-type: none"> • Djump • Wayzup • Greenmonkeys • Roulezmalin 	<ul style="list-style-type: none"> • Ecolutis • Etc. 

Source : Analyse Sia Partners, Novembre 2013

Modes alternatifs pour la voiture : définitions et exemples

Si vous souhaitez nous faire part de vos commentaires ou vous abonner, contactez-nous : insight@sia-partners.com

INSIGHT est édité par Sia Partners ● SAS au capital de 200.000 euros ● RCS Paris B 423 507 730
18 boulevard Montmartre ● 75009 Paris ● Tel : 01 42 77 76 17 ● Fax : 01 42 77 76 16 ● Web : www.sia-partners.com
Directeur de la publication : Matthieu Courtecuisse