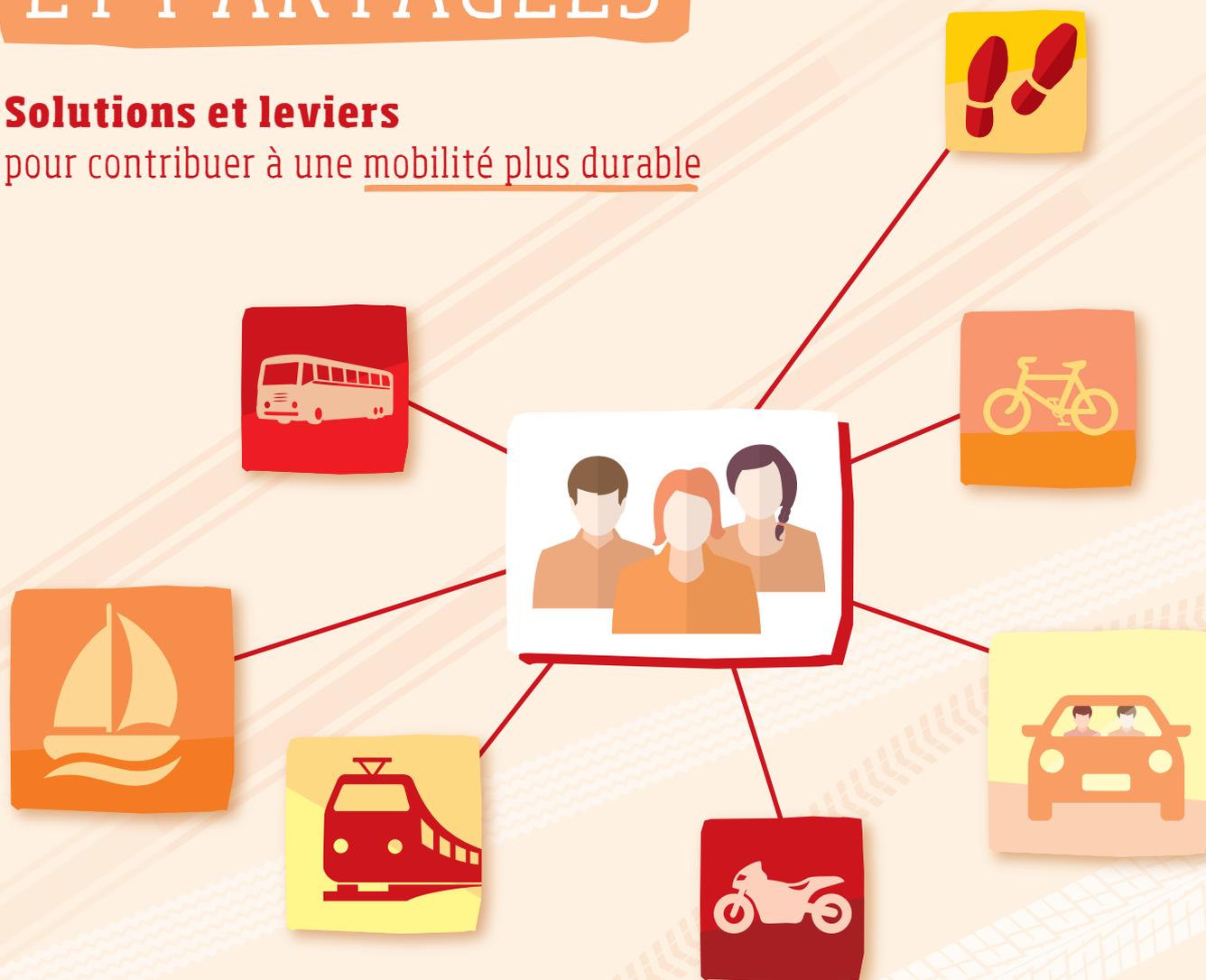


MOBILITÉS COLLABORATIVES ET PARTAGÉES

Solutions et leviers

pour contribuer à une mobilité plus durable



SOMMAIRE

L'ÉMERGENCE DE NOUVELLES PRATIQUES DE MOBILITÉS P.3

A. PANORAMA DES INITIATIVES DE MOBILITÉ COLLABORATIVE P.4

1. PARTAGER UN SAVOIR P.5

- 1. FORMER À L'UTILISATION, L'ENTRETIEN ET LA RÉPARATION D'UN VÉHICULE P. 6
- 2. FORMER LES PUBLICS FRAGILES À LA MOBILITÉ ACTIVE P. 6
- 3. ÉCHANGER SUR SES EXPÉRIENCES DE MOBILITÉ P. 7
- 4. TROUVER UNE PLACE DE PARKING P. 8

2. PARTAGER UN BIEN P.9

- 1. L'AUTOPARTAGE P. 10
- 2. LE VÉLOPARTAGE P. 14
- 3. LES AUTRES MODES DE TRANSPORTS PARTAGÉS P. 14

3. PARTAGER OU PROPOSER UN SERVICE P.16

- 1. PARTAGER UN TRAJET EN COVOITURAGE P. 17
- 2. AUTRES INITIATIVES P. 21

B. LE COLLABORATIF, AU SERVICE D'UNE MOBILITÉ PLUS DURABLE P.23

- DES INITIATIVES QUI REPONDENT À UN BESOIN P. 24
- DES INITIATIVES QUI TRANSFORMENT LE PAYSAGE ÉCONOMIQUE P. 24
- DES INITIATIVES À SOUTENIR ET DÉVELOPPER DANS LES TERRITOIRES P. 27

CONCLUSION P.30

QUI SOMMES-NOUS ? P.31

Document édité par **France Nature Environnement**

SIÈGE SOCIAL : 81-83 bd de Port-Royal 75013 Paris

RÉDACTION : Mayalen Cheverry, Geneviève Laferrère

COORDINATION : Mayalen Cheverry, Antoine Gaillard

CRÉATION GRAPHIQUE : Delo.

REMERCIEMENTS : nous tenons tout particulièrement à remercier pour leurs contributions :

Jean Thévenon, responsable du réseau Transports et Mobilités Durables de France Nature Environnement, **Demba Diedhiou**, coordinateur du réseau Transports et Mobilités Durables de France Nature Environnement, **Karine Hillaireau**, déléguée générale de la Fondation PSA, **Patrick René**, délégué général adjoint de la Fondation PSA, **Bénédicte Barbry-Feltz**, directrice des Relations Extérieures et Affaires publiques de Mobivia, **Mathieu Chassignet**, ingénieur Transports et Mobilité de l'ADEME, **Agnès Dubois-Colineau**, associée du cabinet de conseil Arcturus Group, **Véronique Michaud**, secrétaire générale du Club des Villes et Territoires Cyclables, **Karim Ait-Youcef**, directeur général adjoint de Wimoov, **Arthur Millerand** et **Michel Leclerc**, avocats et auteurs du blog Droit du Partage.

DÉPÔT LÉGAL : septembre 2017

L'ÉMERGENCE DE NOUVELLES PRATIQUES DE MOBILITÉ

L'organisation des déplacements est aujourd'hui en pleine mutation. Depuis plus de 50 ans, l'aménagement de notre territoire et de nos modes de vie a favorisé la mobilité des personnes et des marchandises par les modes de transport routiers. Or, ces derniers font partie des modes les plus impactants sur l'environnement et sur la qualité de l'air. La prise de conscience de ces effets, associée à un contexte de crise économique, remet en cause le modèle « tout routier » et forme un terreau favorable à l'émergence de nouveaux modes de déplacements et services issus de l'économie numérique, qui repensent la mobilité autrement.

Pour la plupart des ménages, la voiture reste un équipement indispensable : présente dans 84 % des ménages, elle est utilisée de façon régulière par 89 % des Français et tous les jours par 48 % d'entre eux¹. Pendant des décennies, nous avons adapté nos villes à sa présence, en rognant sur les espaces publics. Comme tous les modes de transport motorisés, la voiture est consommatrice d'énergie et source de pollution. Cependant, elle est principalement utilisée par un seul occupant, à l'origine des congestions routières quand elle roule et source d'encombrement à l'arrêt (soit 95% de son temps). Sa part dans le budget des ménages est en constante progression. En parallèle, grâce aux évolutions rapides et à la diffusion massive d'outils numériques, on peut désormais se déplacer en voiture sans en posséder.

La révolution numérique a considérablement influé sur le déploiement d'initiatives individuelles de mise en réseau de biens et de ressources : emprunter, louer, partager un bien, offrir des services entre particuliers sont devenus en moins de deux décennies des actions presque banales grâce à internet. Plus de 75 % des Français y ont déjà eu recours dans de multiples domaines, en particulier pour se déplacer. L'usage prime sur la possession dans cette économie dite « collaborative », qui repose sur l'organisation des citoyens en réseaux ou communautés. Ces derniers sont généralement mis en relation par l'intermédiaire de plateformes numériques, dont la réussite et la longévité dépendent de la notoriété du dispositif, du volume critique d'utilisateurs et de la confiance exprimée par ces derniers.

Aujourd'hui, le foisonnement et la diversité d'initiatives existantes sont tels que l'on arrive difficilement à définir clairement le concept d'économie collaborative. Les spécialistes distinguent l'économie du partage, axée sur des valeurs sociales dans une perspective de consommer autrement, l'économie collaborative autour de l'usage de biens sous employés et l'économie des services à la demande. Néanmoins, cet effort de catégorisation ne permet pas d'englober toute la diversité des nouveaux usages de mobilité au sein de l'économie numérique. Le domaine touchant à la mobilité est essentiellement connu du grand public au travers de quelques exemples : Blablacar pour le covoiturage, Autolib pour l'autopartage et le Vélib pour le vélo en libre service sur Paris et sa première couronne.

L'émergence de nouveaux acteurs et nouvelles pratiques bouleverse le paysage de l'économie « traditionnelle », comme le montrent les nombreux conflits autour des services de voiture de transport avec chauffeur (VTC). Elle soulève de nombreux enjeux : concurrence déloyale, droit du travail et prestations sociales, distinction entre particulier et professionnel, juste imposition des revenus, place de l'innovation et de l'expérimentation, rôle du gouvernement, des institutions et collectivités... Or, la mobilité collaborative et

partagée représente une opportunité pour notre société d'optimiser la mobilité dans ses dimensions environnementales, économiques et sociales. La loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV), la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) redéfinissant l'intermodalité, la loi portant nouvelle organisation de la République (NOTRe) redistribuant les compétences des collectivités et les schémas régionaux d'aménagement et de développement durable des territoires (SRADDT) sont autant d'outils existants pouvant catalyser l'action de l'Etat et des collectivités en faveur d'une mobilité plus collaborative.

¹ Sondage FNE - Opinion Way, août 2016.

France Nature Environnement, aux côtés du Mobivia Groupe et de la Fondation PSA, prône **la juste place de la voiture** dans les territoires, associée au développement de **modèles de mobilité innovants et durables**. Ensemble, nous nous intéressons aux évolutions comportementales provoquées par l'émergence de ces nouveaux modes et services de mobilité. C'est pourquoi nous avons cherché à dresser un état des lieux des initiatives existantes, des enjeux soulevés et leviers possibles. Nous souhaitons vous présenter nos réflexions sur la mobilité collaborative et partagée par le biais de ce panorama.

A PANORAMA DES INITIATIVES **DE MOBILITE COLLABORATIVE**

Des start-up naissent, se transforment, s'agrègent et meurent chaque jour. Il est difficile de s'y retrouver et pourtant nécessaire de connaître l'offre pour comprendre, puis choisir le meilleur système à utiliser ou à encourager.

Pour classer les initiatives recensées selon des catégories simples, ce panorama s'inspire de l'exemple de la perceuse. Une perceuse est un outil de bricolage que l'on utilise ponctuellement, qui dort souvent dans la cave ou le garage. Au travers de l'économie collaborative, on peut optimiser son usage de diverses façons :

- par un partage de savoir, en expliquant son fonctionnement à son voisin ou sur internet ;
- par un partage de bien, en la prêtant à son voisin ou à un inconnu via internet ;
- par un partage ou la proposition d'un service, en l'utilisant soi-même pour visser l'étagère du voisin.

Pour chaque grand thème abordé, à savoir le partage de savoir, de biens et de services, ce panorama s'efforce de souligner les avantages et limites que les initiatives de mobilité collaborative et partagée recensées apportent aux usagers ou à la collectivité.

1 | PARTAGER **UN SAVOIR**

De tous temps, l'homme a parcouru le monde et partagé ses récits de voyages. Il existe aujourd'hui une multitude d'initiatives visant à transmettre ses connaissances en mobilité au plus grand nombre, afin que chacun puisse avoir accès à la mobilité qui répond à ses besoins et envies. Le partage de savoir en mobilité collaborative comprend aussi bien la formation à l'utilisation et l'entretien d'un véhicule, que l'échange d'itinéraires, de bons plans et d'informations sur le trafic.

1. FORMER À L'UTILISATION, L'ENTRETIEN ET LA RÉPARATION D'UN VÉHICULE

FORMER À L'UTILISATION DU VÉLO

L'apprentissage du vélo peut se faire à tout âge, que l'on soit adulte, enfant, sénior, particulier ou salarié d'entreprise, débutant ou souhaitant prendre de l'assurance pour circuler en ville. La Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) regroupe sur l'ensemble du territoire français 300 associations dont 65 proposent des cours de « [vélo-écoles](#) » assurés par des initiateurs et des éducateurs spécialement formés à la mobilité vélo.



FORMER À L'ENTRETIEN ET LA RÉPARATION

Que cela concerne le vélo ou la voiture, différentes initiatives se sont développées pour apprendre à prolonger la durée de vie de ces biens, dans une optique solidaire ou simplement dans la mouvance « Do It Yourself – DIY » (faire soi-même).

[L'Heureux Cyclage](#) regroupe sur l'ensemble du territoire français plus de 200 ateliers d'auto-réparation de vélos, basés sur un modèle coopératif et solidaire. Chaque adhérent d'un atelier apprend à y entretenir et réparer sa bicyclette. De nombreux ateliers récupèrent des vélos abandonnés dans les caves d'immeubles ou en déchetterie grâce à des conventions avec les collectivités territoriales ou les bailleurs sociaux. Après remise en état, ils sont vendus à un coût attractif pour des personnes ayant un budget réduit.

L'auto-formation à l'aide des nombreux tutoriels vidéo présents sur le web est également possible, afin d'effectuer soi-même de petites opérations d'entretien et de réparations, sans pour autant remplacer l'expertise d'un professionnel ou d'une association compétente.

2. FORMER LES PUBLICS FRAGILES À LA MOBILITÉ ACTIVE

Les « plateformes mobilité » conseillent et accompagnent les publics en situation de fragilité, à savoir les travailleurs précaires ou en insertion professionnelle, chômeurs, personnes à mobilité réduite, seniors et jeunes, dans leur accès à l'emploi et à la formation. Elles proposent un panel de solutions de mobilité collaboratives, notamment :

DES FORMATIONS À LA MOBILITÉ

pour permettre à chacun de s'approprier les solutions de mobilité offertes par le territoire et de devenir autonomes dans ses déplacements

DES AUTO-ÉCOLES SOLIDAIRES

c'est-à-dire des écoles de conduite associatives accompagnant les personnes en parcours d'insertion socioprofessionnelle qui rencontrent des difficultés d'apprentissage pour obtenir le permis de conduire

DES BALADES « ÉCOMOBILITÉ »

pour sensibiliser enfants et étudiants à l'utilisation des transports en commun et des modes actifs.

Elles proposent également d'autres services de mobilité collaborative, dont :

DE L'AUTOPARTAGE SOCIAL

permettant de louer une voiture pour de courtes durées, d'une heure à une journée, afin d'assurer des démarches ponctuelles liées à l'insertion professionnelle

DU COVOITURAGE NOCTURNE

pour rentrer en sécurité après une soirée festive

DU TRANSPORT MICRO-COLLECTIF

apparenté à du transport à la demande pour des publics précaires

DE LA RÉPARATION DE VÉHICULES

par des [garages solidaires](#) qui effectuent les réparations et l'entretien à moindre coût pour les personnes à faible budget

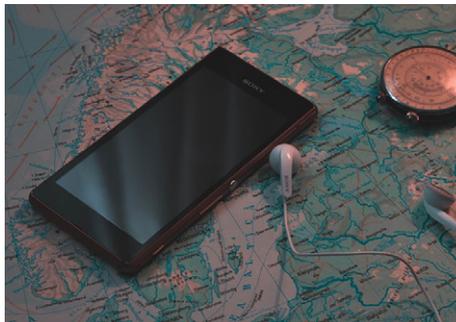
Les plateformes mobilité associent étroitement les collectivités territoriales et les acteurs associatifs intervenant auprès des publics en insertion. On peut citer les plateformes [du Puy-de-Dôme](#) et [de Grenoble](#), ainsi que l'initiative [Wimoov](#).

3. | ÉCHANGER SUR SES EXPÉRIENCES DE MOBILITÉ

ÉCHANGER DES INFORMATIONS SUR DES ITINÉRAIRES

Le développement du numérique a permis un partage à plus grande échelle des connaissances en mobilité, autant par le nombre de contributeurs que par le nombre de lieux et de parcours représentés. Ainsi, des sites collaboratifs permettent de découvrir et d'échanger des itinéraires à partir d'assistants de navigation GPS concernant les modes actifs (courses, randonnées, vélo, VTT, cheval...): blogs multisports comme [TraceGPS.com](#) ou thématiques comme [Trails](#) ou [Un caillou dans ma chaussure](#) pour les courses en montagne.

Pour apprendre à enregistrer ses données GPS sur son téléphone portable, de nombreux tutoriels¹ sont accessibles sur le net (YouTube, Dailymotion...). Des logiciels en ligne, comme [Openrunner](#) ou [EveryTrail](#), utilisent les fonds de cartes gratuites du [Geoportail d'IGN](#) et permettent de préparer ses propres itinéraires. [Viewranger](#) propose une option supplémentaire de géolocalisation en temps réel pour partager son aventure avec ses proches. Essentiellement tournées vers



les loisirs, ces initiatives évoluent peu à peu vers une utilisation pour les trajets quotidiens. D'autre part, il est possible de contribuer à la création collaborative d'une base de données cartographiques mondiale avec [OpenStreetMap](#). Ce logiciel sous licence libre ODbL permet aux internautes de voir, modifier et utiliser des données géographiques de n'importe quel endroit dans le monde. Chaque utilisateur peut contribuer en positionnant

son récepteur GPS en mode enregistrement lors de son déplacement, puis en restituant l'itinéraire réalisé sur le serveur de données adéquat.

Les cartes créées peuvent être utilisées par de nombreuses applications, telles que l'application mobile de navigation GPS gratuite [Navit](#). Elles peuvent également servir de support à des usages personnalisés (création de ses parcours de randonnées...) ou collectifs, comme la réalisation de la [carte des aménagements cyclables de Lyon](#) et celle de Tours par les associations locales (La Ville à Vélo, Collectif cycliste 37).

ÉCHANGER DES INFORMATIONS SUR LE NIVEAU

D'ÉQUIPEMENT DE CERTAINS LIEUX

Certaines applications ont pour objet de répondre aux besoins de mobilité d'un public précis. C'est le cas d'[Wheel Share](#) et [Jaccede](#), toutes deux à destination des personnes à mobilité réduite. Il s'agit à la fois d'un réseau d'entraide et d'un outil permettant de réaliser un état des lieux en temps réel et d'identifier les points d'amélioration possibles.

L'application [Geovelo](#) permet quant à elle aux cyclistes de trouver et calculer leur itinéraire, de disposer d'informations sur les aménagements cyclables, le dénivelé, la disponibilité des vélos en libre-service par stations...



¹Les tutoriels désignent communément des guides d'apprentissage, qui aident l'utilisateur novice à se former de manière autonome (par exemple, un tutoriel pour changer une chaîne de vélo).

COMMUNIQUER SUR LES DONNÉES

DU TRAFIC ROUTIER EN TEMPS RÉEL

Les GPS collaboratifs ont la particularité de collecter les données des utilisateurs connectés. Ils détectent ainsi, en temps réel, les ralentissements et vitesses moyennes sur les parcours empruntés, et peuvent parfois proposer une alternative plus rapide. Ils offrent également la possibilité aux utilisateurs de signaler à tout moment un accident de la route, des travaux, un danger,

un embouteillage, une zone de radar ainsi que le prix du carburant des stations services.

[Waze](#) est l'application mobile qui domine actuellement le marché. Gratuite et open source, c'est-à-dire à disposition du grand public, elle compte plus de 70 millions d'utilisateurs dans le monde. D'autres GPS communautaires existent, à l'instar des applications payantes [Coyote](#) ou Sygic GPS Navigation & Maps, avec un nombre nettement plus restreint d'utilisateurs-contributeurs.



4. | TROUVER UNE PLACE DE PARKING

La recherche de places de parkings en ville est connue pour générer du trafic, surconsommer du carburant et produire des gaz à effet de serre et polluants atmosphériques. De plus en plus d'applications se développent pour faciliter la recherche de places de stationnement.

[Parkopedia](#) est une application sur le modèle d'encyclopédie libre de Wikipédia, qui recense 38 millions de places de stationnement dans 75 pays.

L'utilisateur recherche un parking à partir de son emplacement actuel ou d'une adresse de destination. L'application lui propose les emplacements à proximité, si possible leur disponibilité en temps réel, les horaires, tarifs et moyens de paiement, ainsi que l'itinéraire GPS pour s'y rendre.

L'application [urLeaving](#) permet de trouver une place de parking dans la rue en temps réel, de façon collaborative. Les places de stationnement prochainement disponibles à proximité de la des-

tinuation renseignée sont identifiées par l'application, qui guide alors l'utilisateur vers ces dernières. Chaque utilisateur peut partager ses informations de stationnement, comme sa localisation et la prévision de son départ, afin de permettre à un autre utilisateur de réserver la place en temps réel. D'autres applications, comme [Apila](#) reprennent le même concept d'échanges en temps réel de places de stationnement dans la rue via une plateforme numérique.



2 | PARTAGER **UN BIEN**

Avec l'essor de l'économie collaborative, l'usage d'un bien tend à l'emporter sur sa possession. Les acteurs de ce type d'économie se professionnalisent afin de fiabiliser les échanges entre propriétaires et usagers, notamment dans le secteur de la mobilité. Celui-ci se prête particulièrement au partage de biens, avec tous les intérêts que cela peut avoir sur les plans économique, social et environnemental : optimisation de l'usage, réduction du nombre de biens produits et à recycler, accès à la mobilité pour certains publics, etc.

1.1 L'AUTOPARTAGE

L'activité d'autopartage est légalement définie 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 » ([article L1231-14 du Code des Transports](#)²).

Autrement dit, il s'agit d'un service de location de véhicules détenus par une société, une organisation ou encore des particuliers. La principale différence avec la location de voiture traditionnelle réside dans la notion de service : en effet, les véhicules en autopartage peuvent être loués 24h/24h de façon autonome par l'utilisateur, de la réservation à la restitution, et l'abonnement remplace les formalités administratives de location traditionnelle. Si l'autopartage se prête particulièrement à la location de véhicules pour des courtes durées, la location classique reste souvent plus adaptée et moins onéreuse pour des durées plus longues.

Il existe aujourd'hui 3 catégories de services d'autopartage :

L'AUTOPARTAGE PROFESSIONNEL

le plus souvent géré par une société de type société coopérative d'intérêt collectif, proposant une gamme de véhicules standardisés à des clients abonnés au service (« BtoC » ou « Business to Customer ») pour des courtes durées (à l'heure ou à la journée). C'est le cas d'Autolib' à Paris ou encore du Réseau Citiz.

L'AUTOPARTAGE ENTRE PARTICULIERS

de courte durée (de quelques heures à quelques jours) et collaboratif (« CtoC » ou « Customer to Customer »). C'est le cas de [OuiCar](#) et de [Drivy](#).

L'AUTOPARTAGE EN ENTREPRISE

avec un partage des flottes de véhicules d'entreprises (« BtoB » ou « Business to Business »). C'est le cas d'[Ubeeqo](#), d'[Orange Business Services](#) et d'[ALD-Sharing](#).

² La définition légale de l'autopartage est très récente : elle a été créée par la loi n°2015-992 du 17 août 2015 ([article 34](#)).



Selon le service proposé, différents dispositifs de location peuvent exister : les véhicules proposés peuvent être réservés en ligne ou directement accessibles en libre-service, au moyen d'un badge ou d'une application sur smartphone. Concernant les possibilités de trajet, on distingue l'autopartage « en boucle », qui nécessite de ramener le véhicule à sa station de départ, celui en « trace directe », où l'on peut déposer le véhicule emprunté dans une autre station (dans le cadre d'un aller simple) ou encore l'autopartage en « free-floating », qui permet à l'utilisateur de déposer le véhicule n'importe où dans un périmètre défini au sein d'une agglomération.

Selon le Code des Transports, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'adaptation de l'offre privée, les autorités organisatrices de mobilité peuvent créer un service public d'autopartage.

Les personnes publiques ou privées exerçant l'activité d'autopartage peuvent également demander aux autorités organisatrices de mobilité l'attribution d'un label, dont les conditions sont précisées par [décret du 28 février 2012](#). En vertu de l'[article 2213-2 du code général des collectivités territoriales](#), le maire peut, via un arrêté, réserver des emplacements de stationnement aux véhicules qui bénéficient du label, afin de favoriser le déploiement de l'autopartage dans l'espace public.

L'AUTOPARTAGE PROFESSIONNEL

AUTOPARTAGE PROFESSIONNEL EN BOUCLE

L'autopartage en boucle répond à des besoins de mobilité ponctuels, en particulier les weekends. Il est centré sur les zones périurbaines, en remplacement de la voiture individuelle, et n'entraîne pas forcément de combinaison avec d'autres modes de transport (transports en commun, vélo, taxi...). De nombreux acteurs se positionnent sur le secteur de l'autopartage, en visant des marchés différents ou non en termes de choix d'implantation, de taille de flotte ou encore de fonctionnement et gouvernance.

[Zipcar](#), leader mondial de l'autopartage, est présent dans 15 villes françaises et plus de 50 villes en Amérique du Nord et en Europe.

Présent en France, [Citiz](#) est un réseau coopératif d'autopartage de voitures en libre-service, à destination des particuliers et des entreprises. Il mutualise entre ses 15 opérateurs locaux une centrale d'appel, un partenariat avec la Macif pour l'assurance, des achats groupés, des outils de communication... Ces opérateurs sont indépendants et diffèrent d'une région à l'autre, même dans leur appellation, par exemple [Mobigo Autopartage](#) en région Bourgogne et [Citiz Bordeaux](#) en Nouvelle Aquitaine.



Le réseau [Citiz](#) propose des véhicules en autopartage accessibles aux personnes en fauteuil roulant avec les mêmes conditions tarifaires et le même fonctionnement que les véhicules classiques, dans le cadre d'un projet soutenu par le Comité national Coordination Action Handicap.

D'autres acteurs font le choix de se positionner à l'échelle d'un territoire donné, comme [Communauto](#) (ex Mobizen) sur la région Ile-de-France, ou [CityRoul](#) sur l'agglomération rennais.

AUTOPARTAGE PROFESSIONNEL EN TRACE DIRECTE

L'autopartage en trace directe, ou « one way », permet d'effectuer des allers simples, en déposant le véhicule à une station différente de celle de départ. Il est surtout présent dans les grandes agglomérations, avec une flotte de véhicules majoritairement à motorisation électrique. Ce type d'autopartage est très dépendant des collectivités locales et de leur politique de développement durable, notamment à cause du financement des bornes de recharge électrique. Il constitue bien une alternative à la possession de voiture individuelle en ville mais se positionne sur le même créneau que les modes de transport en commun (bus, tramway, métro, train) et que le vélo.



Crédits : Yélo
Communauté d'agglomération
de La Rochelle

La [Yélobobile](#) à La Rochelle fait partie des services d'autopartage pionniers sur le territoire français. Inauguré en 1999, le service comprend aujourd'hui 28 véhicules électriques en libre-service, disponibles dans 13 stations de l'agglomération. La réservation des véhicules s'effectue à l'aide d'une carte Yélo et la facturation dépend du temps d'usage.

Le leadership sur le marché de l'autopartage en trace directe est actuellement détenu par le groupe Bolloré, avec son concept de voiture électrique « blue car ». mis à disposition des agglomérations de Paris ([Autolib'](#)), Lyon ([Bluely](#)) et de Bordeaux ([Bluecub](#)).

Les coûts de gestion des flottes de véhicules électriques et d'infrastructures d'autopartage étant conséquents, certaines start-up spécialisées dans la conception de smart-grids³ développent des solutions de gestion de stations d'autopartage. Par exemple, la société Clem' propose une plateforme web et smartphone d'autopartage de véhicules électriques, associée à une borne M'Key. Cette borne est installée à proximité de la borne de recharge électrique, en vue de faciliter le déploiement de l'autopartage sur un territoire.

³ L'appellation « smart grids » fait référence aux réseaux électriques dits « intelligents », c'est-à-dire aux réseaux de distribution d'électricité faisant appel aux technologies informatiques de l'information et de la communication (TIC), permettant d'améliorer l'efficacité énergétique de l'ensemble du système, du producteur au consommateur final. C'est l'une des composantes de la ville intelligente ou « smart city ».

L'AUTOPARTAGE PROFESSIONNEL

CEUX QUI MIXENT TRAJETS EN BOUCLE OU BIEN EN TRACE DIRECTE

[Autobleue](#) met à disposition de la population de Nice et de sa région des véhicules électriques pour des trajets en boucle, avec son offre Zen, ou en trace directe avec son offre Flex.

AUTOPARTAGE PROFESSIONNEL EN FREE-FLOATING

L'autopartage en free-floating, c'est-à-dire en libre-service intégral, sans stations ni réservations, est encore peu présent en France. Ce mode se veut flexible, puisqu'il offre la possibilité à l'utilisateur de se déplacer en dehors de la zone délimitée en agglomération (typiquement le centre-ville), à condition de déposer le véhicule au retour à l'intérieur de cette zone. Il suppose la maîtrise d'un smartphone, ainsi qu'une bonne capacité à s'orienter dans la ville.



Crédits : Yéa Citiz

Le service [Yéa!](#)⁴ est actuellement proposé par les opérateurs Citiz de Strasbourg et de Toulouse. Des Smart ForFour rouges et noires à motorisation essence sont mises à disposition dans les quartiers centraux de Strasbourg et de Toulouse sur n'importe quelle place de stationnement classique, et localisables grâce à l'application mobile Citiz. Le prix du trajet est calculé selon la durée et la distance parcourue. Le carburant, l'assurance, l'assistance, l'entretien et le stationnement sont compris dans le tarif.

A l'international, [Car2Go](#), la filiale de Daimler et d'Europcar, a déployé de nombreux services d'autopartage en free-floating, notamment à Vancouver et Washington. Les autres acteurs majeurs de l'autopartage font de même, à l'image du service free-floating de [Zipcar](#) à Bruxelles et celui de [DriveNow](#), la filiale de BMW, également à Bruxelles.

L'AUTOPARTAGE ENTRE PARTICULIERS

L'autopartage entre particuliers est en premier lieu une pratique informelle répandue où l'on prête gratuitement ou contre partage de frais son véhicule à des membres de sa famille, à des amis, à des collègues... Le développement des plateformes numériques a permis d'étendre le cercle d'utilisateurs potentiels d'un véhicule à des particuliers inconnus, en agissant comme tiers de confiance. L'autopartage via ces plateformes est étroitement associé à une notion de rémunération, dans un objectif de rentabilisation du coût de possession et d'entretien du véhicule lorsque celui-ci n'est pas utilisé par son propriétaire.



Après avoir été mis en relation par l'intermédiaire d'une plateforme numérique, propriétaire et locataire du véhicule se rencontrent physiquement au moment de la remise de clés et de l'état des lieux de la location. [Drivy](#), [OuiCar](#), [Deways](#), [Zilok](#), [Carfully](#) dans les DOM-TOM font partie des diverses plateformes qui ont émergé sur ce secteur de marché ces dernières années.

Certains acteurs de l'autopartage entre particuliers ont développé un boîtier électronique à installer dans la voiture de location, qui permet d'automatiser la transaction et de ne pas avoir à se déplacer physiquement pour effectuer la remise des clés. L'ouverture et la fermeture du véhicule s'effectuent à l'aide d'un smartphone équipé de la technologie RFID. C'est le cas de [Koolicar](#) ou de Drivy avec son service [Drivy Open](#).

D'autres acteurs se sont spécialisés dans des niches de marché, à l'instar de [TravelCar](#) (ex TravelerCar). Cette start-up propose un service d'autopartage entre particuliers au niveau des gares et aéroports (et en centre-ville depuis 2016). Les automobilistes qui se rendent dans un aéroport ou une gare peuvent ainsi stationner gratuitement leur véhicule dans un parking à condition qu'ils acceptent que ce dernier soit loué par un particulier en leur absence.

L'AUTOPARTAGE EN ENTREPRISE



Crédits : Yea Citiz

L'autopartage en entreprise se définit comme la mise à disposition privative d'une flotte de véhicules en libre-service à destination des salariés d'une entreprise, pour des trajets professionnels ou personnels. Il permet une diminution des coûts liés à l'utilisation de taxis ou à la location de véhicules sur de courtes durées, une réduction de la taille du parc automobile des entreprises (en partageant notamment les véhicules de fonction) et une réduction de l'empreinte carbone de la flotte.

L'autopartage en entreprise résulte le plus souvent d'une logique d'externalisation des services, qui s'opère en réalisant un partenariat avec des partenaires spécialisés dans la gestion de flottes de véhicules d'entreprises tels que [MobilityTechGreen](#) ou ALD

Sharing, ou bien qui diversifient leurs services aux entreprises : [ZipcarPro](#) (Zipcar), [OpenFleet](#) (Koolicar), [Communauto](#) et [Wattmobile](#). Cette dernière start-up met à disposition des particuliers, entreprises, centres d'affaire et hôtellerie, des voitures et scooters électriques en libre-service au niveau des gares SNCF. A La Rochelle, la PME [Automobilité](#) propose des véhicules électriques en autopartage exclusivement aux gestionnaires de maisons de retraites afin de favoriser la mobilité de leurs résidents séniors.

L'autopartage en entreprise peut également se faire en utilisant la flotte existante de l'entreprise, comme dans le cas de l'expérimentation « [La Voiture Postale](#) » du groupe La Poste. Ce projet initié en 2014 en Basse-Normandie, Meuse-Champagne-Ardenne et Ile-de-France, permet aux collaborateurs du groupe d'emprunter des véhicules postaux inutilisés en soirée ou les weekends pour leurs trajets professionnels ou personnels.

Moins représenté mais tout aussi stratégique, l'autopartage inter-entreprises se développe peu à peu. Par exemple, la Mairie de Paris, en partenariat avec l'ADEME, a lancé début 2017 l'expérimentation « [VULe partagés](#) ». Ce projet consiste à créer un service d'autopartage en boucle d'une dizaine de véhicules légers utilitaires électriques (dont un frigorifique) à destination des artisans et commerçants des 2^{ème} et 3^{ème} arrondissements de la capitale.

Après la multiplication des acteurs de l'autopartage en l'espace de quelques années, le marché tend aujourd'hui à se consolider. Quelques poids-lourds émergent avec les fusions-acquisitions, notamment Drivy, leader de l'autopartage entre particuliers, qui a racheté ses concurrents Buzzcar et Livop. Les innovations technologiques esquissent l'autopartage de demain : des véhicules connectés, géolocalisables via un smartphone (voir l'application [Free2Move](#) de PSA, qui regroupe les opérateurs d'autopartage d'un territoire donné sur un guichet unique), accessibles sans clés grâce à un badge ou un boîtier électronique, et mis à disposition d'une population, de groupes d'individus (voir les groupes virtuels d'« auto-colocataires » de [Nissan](#)) ou de salariés. Les services d'autopartage en free-floating évolueront très certainement vers des véhicules autonomes, afin de diminuer les coûts liés à la recherche de stationnements dans les zones d'agglomération saturées et d'optimiser l'utilisation des véhicules.

2.1 LE VÉLO PARTAGE

Tout comme l'autopartage, le « vélopartage » est une pratique en plein essor. Outre le partage de vélos au sein du cercle familial ou de l'entourage proche, on distingue plusieurs types de services vélo collaboratifs :

LES SYSTÈMES DE VÉLO EN LIBRE-SERVICE (VLS)

Ils reprennent le même concept que l'autopartage en trace directe, à savoir une flotte de vélos mis à disposition, gratuitement ou non, dans des stations dispersées dans une agglomération pour effectuer des trajets de proximité. Selon l'[étude sur les services vélo](#) 2016 de l'ADEME, 38 agglomérations françaises sont équipées de VLS soit une offre de 45 000 vélos dont 15 800 [Vélib'](#) sur Paris. De nombreuses applications mobiles informent en temps réel de la disponibilité des vélos dans les stations sur un territoire donné ou sur un ensemble d'agglomérations, à l'exemple de [VeloDispo](#) qui recense les VLS existants dans 315 villes dans le monde. Ces systèmes de vélopartage sont en général gérés par des opérateurs spécialisés, sous couvert d'une délégation de service public accordée par la collectivité territoriale organisatrice de la mobilité sur le territoire. Les principaux opérateurs en France sont [JC Decaux](#), [Smooove](#), [Velogik](#), [Clear Channel](#).



Crédits : Smooove

LES SYSTÈMES DE VÉLO EN LOCATION HUMANISÉE (VLD)

ou plus simplement de location longue durée, de vélos classiques ou de vélos à assistance électrique (VAE).

La location longue durée s'effectue par l'intermédiaire de maisons du vélo, vélostations, points de location dans l'agglomération ou encore dans une zone d'activités dans le cadre d'un plan de mobilité inter-entreprises, comme la location de VAE aux employés des entreprises situées dans le parc d'affaire NOVEOS (2^{ème} pôle économique des Hauts-de-Seine en Ile-de-France). Elle implique nécessairement un contact entre l'utilisateur et l'agent responsable des vélos en location : les vélos peuvent être loués pour une durée variant de quelques heures à une année entière. [Cykléo](#), filiale de Keolis, assure la gestion de nombreuses flottes de VLD, souvent en complément de VLS, pour le compte de collectivités.

Dans le cadre de trajets domicile-travail, l'utilisation de VAE séduit pour des distances plus longues à parcourir qu'en vélo classique (en moyenne 7,6 km en VAE contre 3,4 km en vélo classique). Le dernier recensement de l'ADEME fait part d'au moins 27 000 vélos classiques et 3 000 VAE disponibles en location longue durée. Si le marché des VLS est actuellement considéré mature, le potentiel des VLD est encore à exploiter : 120 000 vélos classiques et 40 000 VAE pourraient encore être mis à disposition du public en location longue durée selon l'ADEME. Ce système a l'avantage de baisser les frais de maintenance du vélo, du fait du plus grand soin apporté par les usagers de VLD en comparaison à ceux de VLS. La possibilité de racheter le vélo en fin de contrat de location constitue une piste intéressante pour accompagner le changement de comportement vers une démotorisation de la mobilité, en permettant également d'accueillir de nouveaux utilisateurs qui testeraient à leur tour le VLD et d'obtenir une rentrée d'argent pour le service.

De plus en plus d'opérateurs jouent sur les deux tableaux, en proposant à la fois l'exploitation de flotte de vélos et VAE en libre-service et en location longue durée. C'est le cas de Smooove, ou encore de [Green On](#), spécialisé dans les VAE. Green On conçoit, fournit et gère ainsi les flottes de vélos et VAE de ses clients (collectivités, entreprises, acteurs du tourisme...), avec une palette de services incluant l'entretien, l'assurance, le reporting et l'installation de mobilier vélo.

Il existe également des applications numériques de partage de vélos entre particuliers, à l'image de [Be-Bike](#), qui peuvent intéresser les petites communes n'ayant pas la clientèle suffisante pour faire vivre un loueur de vélos, les campus, les résidences d'une certaine taille... Le partage de flottes de vélos entre loueurs peut être grandement facilité par les plateformes numériques, telles que [veloCOMotion](#), qui cherche à réunir un maximum de loueurs professionnels afin que les demandeurs puissent réserver un vélo facilement, où qu'ils soient. La plateforme joue le rôle d'intermédiaire et le contrat de location (ou de vente) engage le loueur et le locataire du vélo.

3. | LES AUTRES BIENS PARTAGÉS

Le partage de biens ne se limite ni aux voitures ni aux vélos. Il existe toute une diversité d'initiatives collaboratives basées sur le partage d'autres moyens de locomotion ou de biens associés à la mobilité.

LE PARTAGE DE BATEAU

La co-navigation, ou bateau-partage, correspond au partage d'un bateau par son propriétaire avec d'autres particuliers. Cette mutualisation a l'avantage de rentabiliser le coût d'investissement d'un bateau (100 000 € en moyenne), son coût d'entretien (10 % du prix d'achat chaque année) ainsi que le coût de stationnement en port (rare donc cher, pour des bateaux qui finalement naviguent peu).

Les principales plateformes identifiées sont [Click & Boat](#), [SamBoat](#) et [Boaterfly](#). En parallèle, certaines structures promeuvent la restauration de patrimoine, à l'exemple de l'association [Aventure Pluriel](#). Cette association propose de partager des Bateaux d'Intérêt Patrimonial, de la felouque ajacienne au mousquetaire, tous restaurés par les membres de l'association. Chaque co-utilisateur dispose d'un accès aux bateaux de 30 jours par an.



Source : pixabay

LE PARTAGE DE CAMION OU DE VÉHICULE UTILITAIRE

Le camion-partage est l'un des moyens pour réduire significativement les émissions de CO₂ en évitant d'effectuer un retour à vide. La mobilité collaborative en matière de logistique démontre un intérêt réel pour limiter les impacts de son activité sur le climat d'une part, et sur le plan financier d'autre part.

Les locations d'utilitaires « low cost », qui misent sur une intensification de leur usage par des tarifs attractifs, permettent aux particuliers de réaliser leur transport d'encombrants ou leur déménagement par eux-mêmes. On retrouve bien là la notion de désintermédiation propre à l'économie collaborative dans son sens large. Une palette d'acteurs s'est positionnée sur ce marché : des start-up comme [Allez-simple](#) ou [RentACar](#) pour des trajets possibles en allers-simples, aux géants de la distribution tels que [Carrefour](#) ou [Leclerc](#) pour des trajets en boucle.

[DriiveMe](#) propose quant à lui la location d'utilitaires et de voitures pour 1 € symbolique sur des trajets prédéfinis. Les véhicules appartiennent à des loueurs qui doivent déplacer leurs camions quotidiennement et rapatrier ceux ayant effectué des allers-simples.

La location entre particuliers s'élargit aux véhicules de tourisme, notamment avec le site [Yescapa](#) qui met en relation locataires et propriétaires de camping-car, fourgon ou van aménagé dans diverses régions du monde, notamment en France et Europe.

LE PARTAGE DE PARKINGS

[Zenpark](#), [Yespark](#) ou [prendsmaplace](#) proposent la location de parkings privés non utilisés ou disponibles à certaines heures de la journée. Le partage de parkings peut également être réalisé en B to B avec [Copark](#).

LE PARTAGE D'ESPACES COLLABORATIFS

Les espaces de coworking, ou bureaux partagés, font référence à une nouvelle organisation du travail issue de l'économie collaborative et permise par les évolutions technologiques, qui inclut le partage d'un espace de travail entre travailleurs d'organisations différentes et leur mise en réseau. Conçus à l'origine pour répondre aux besoins des travailleurs indépendants, ces nouveaux espaces partagés se développent dans le cadre de politiques de mobilité visant à réduire les déplacements domicile-travail ou professionnels. À Amsterdam, le coworking, associé à une forte promotion du télétravail, a permis de réduire les embouteillages de 20 % entre 2009 et 2013.

En France, le nombre d'espaces de coworking est en nette augmentation, passant de 250 à 360 entre 2015 et 2016. La SNCF se positionne depuis 2015 sur le sujet, en mettant à disposition certain nombre d'espaces de coworking en gares d'Ile-de-France, dans le cadre de son projet « [Gares partagées](#) ».

Par ailleurs, les espaces de coworking tendent à se transformer en [hubs](#), où la dimension collaborative est renforcée. Les hubs ont la particularité de promouvoir les échanges de conseils, connaissances et compétences entre leurs différents membres. Les profils des membres peuvent être très diversifiés, du créatif au financier en passant par la micro-entreprise de transport. Les hubs sont plus présents à l'étranger qu'en France, où le concept se développe petit à petit comme à [Nice](#) ou dans le territoire stéphanois.



3 | PARTAGER OU PROPOSER **UN SERVICE**

Le partage ou l'offre de service constitue l'un des piliers les plus fournis en initiatives diverses et variées de la mobilité collaborative. Mais comment différencie-t-on le partage de biens du partage de services ? Pour clarifier la lecture de ce panorama, nous avons établi une distinction entre les deux concepts en nous inspirant des définitions de l'autopartage, à savoir une mise à disposition d'un véhicule, et du covoiturage, qui correspond à l'utilisation en commun de ce véhicule. Les services de mobilité collaborative recensés ci-dessous se réfèrent donc à une utilisation partagée et concomitante d'un moyen de transport.

1. | PARTAGER UN TRAJET EN COVOITURAGE

Le Code des transports définit le covoiturage dans son [article L3132-1⁵](#) comme « l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs passagers majeurs, 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 et n'entre pas dans le champ des professions définies à l'article L. 1411-1 ».

Le covoiturage est donc un service de mobilité rendu par un conducteur non professionnel à un ou des passagers dans le cadre d'un trajet prédéfini, qu'il aurait effectué en solitaire le cas échéant. Largement popularisé en France par Blablacar, ce mode de transport regroupe une diversité de pratiques (et donc des impacts environnementaux différents) selon :

LES MODALITÉS DE COVOITURAGE

Spontané entre collègues, voisins ou auto-stoppeurs rencontrés sur le trajet ; organisé par l'intermédiaire d'une association ou plateforme numérique ; dynamique ou en temps réel avec la technologie des smartphones.

LE MOTIF DE DÉPLACEMENT

Voyages, événementiel, domicile-travail, professionnels et chantier, loisirs...

LA DISTANCE ET LA FRÉQUENCE DE DÉPLACEMENT

Distance longue, moyenne ou courte, pour un déplacement occasionnel ou régulier.

En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée⁶, les autorités organisatrices de mobilité peuvent mettre à disposition du public des plates-formes dématérialisées de covoiturage et créer un signe distinctif pour les véhicules utilisés, en définissant au préalable les conditions d'attribution.

En outre, la loi du 27 janvier 2014 de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles, dite loi MAPTAM, ajoute que les collectivités territoriales et les entreprises d'au moins 250 salariés doivent faciliter les solutions de covoiturage pour les déplacements domicile-travail de leurs salariés et agents.



Affiche de promotion du covoiturage en 1942-1945 aux États-Unis
Crédits : Packer, National Archives at College Park

⁵ La définition du covoiturage a été établie tardivement avec la [loi n°2015-992 du 17 août 2015](#) (article 52) relative à la transition énergétique pour la croissance verte. Les premiers services de covoiturage organisés en France datent des années 1980, à l'initiative des associations qui se sont pour la plupart professionnalisées en opérateurs de services de covoiturage à partir des années 2000.

⁶ [Article L. 1231-15](#) du Code des Transports

COVOITURAGE LONGUE DISTANCE

Le covoiturage longue distance correspond aux déplacements de plus de 80 km (364 km en moyenne avec Blablacar), avec mise en relation par une plateforme numérique, principalement à destination des aires urbaines de plus de 200 000 habitants pour rendre visite à ses proches ou assister à un événement (concert, festival...). Le tarif moyen constaté de partage des frais est de l'ordre de 0,07 €/km, ce qui en fait le mode de transport le plus économique sur de la longue distance pour l'usager, à l'exception de l'autocar. Chaque mise en relation effectuée fait l'objet d'une commission rémunérant l'opérateur de covoiturage.

Selon [l'enquête 2016 de l'ADEME](#), le covoiturage longue distance permet une réduction du trafic, engendre un gain environnemental de 12 % à l'échelle d'un équipage et retarde l'accès à l'automobile. Pour les petits budgets, il constitue une solution de transport à part entière. Cependant, il engendre une augmentation du nombre de déplacements par individu ainsi qu'un report modal du train vers la voiture partagée.

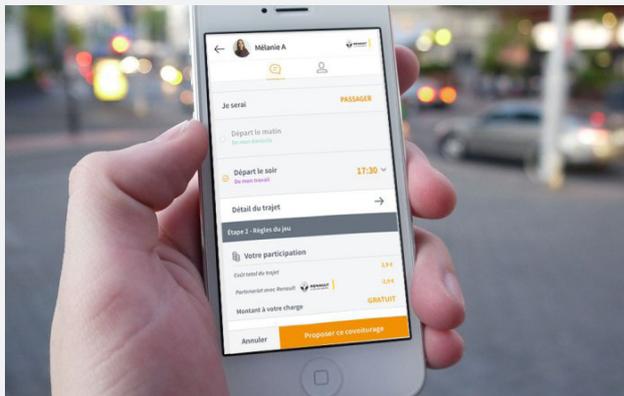
Actuellement, le marché est dominé par l'entreprise française [Blablacar](#), qui a largement porté et diffusé cette pratique sur l'ensemble du territoire depuis 2013. Présente dans 22 pays, la PME rassemble en 2017 près de 40 millions de membres, pour 12 millions de voyageurs par trimestre et un taux moyen d'occupation des véhicules de 3 personnes.



D'autres structures existent, avec un nombre d'adhérents nettement moins conséquent, comme la marque [IDVROOM](#) de la SNCF (regroupant les opérateurs de covoiturage Ecolutis et Green Cove) avec 900 000 membres, ou encore la plateforme européenne de covoiturage de 11 000 membres [Europe Carpooling](#).

COVOITURAGE COURTE ET MOYENNE DISTANCE

Le covoiturage de courte et moyenne distance représente un marché bien distinct de celui de la longue distance. En effet, ce type de covoiturage s'effectue pour une grande part de façon informelle, entre covoitureurs qui se connaissent déjà. Cela étant, des plateformes de mise en relation locale se développent progressivement à l'initiative d'associations, de collectivités, de regroupement d'entreprises.



Crédits : WayzUp

COVOITURAGE DOMICILE-TRAVAIL

ET COVOITURAGE PROFESSIONNEL OU DE CHANTIER

Le covoiturage domicile-travail représente en 2016 en France environ 3 % des déplacements domicile-travail, principalement pour des distances supérieures à 20 km et par des travailleurs d'une même entreprise ou zone d'activités résidant en milieu rural ou périurbain. Le covoiturage professionnel est quant à lui souvent méconnu car intégré de façon informelle dans les organisations. Pourtant, il représente plus de 20 % des cas de covoiturage selon l'ADEME.

Pour répondre à la difficulté de constitution des équipages, les start-ups proposent leurs services à de grandes entreprises ou zones d'activité, à l'image de [WayzUp](#) : pour gagner en effet de masse, le service est

vendu aux grands groupes et entreprises couvertes par des Plans de Déplacements Inter-Entreprises (PDIE). WayzUp réalise également un travail important avec les collectivités (son service est intégré dans le pass transport public de 8 agglomérations françaises) et les institutions, notamment l'ADEME qui a soutenu son initiative d'expérimentation d'un éco-bonus covoiturage.

Sur le même principe, [La Roue Verte](#), [Covivo](#) et [Karos](#) s'adressent aux entreprises et collectivités afin de créer des communautés locales de covoitureurs. La particularité de Karos est de pouvoir prédire le trajet de ses utilisateurs afin de proposer automatiquement et en temps réel les trajets les plus adaptés. Pour cela, elle se base sur les habitudes de mobilité des utilisateurs jusqu'à anticiper ses prochains déplacements. Disponible pour l'Ile-de-France, l'application est multimodale grâce à la connexion au réseau ferré de l'opérateur local, Ile-de-France Mobilités (ex STIF). De cette façon, les utilisateurs de Karos peuvent combiner covoiturage et transports en commun pour leurs trajets quotidiens, et résoudre le problème des premiers et derniers kilomètres.

⁷Selon l'[étude 2016 sur le covoiturage régulier de courte et moyenne distance de l'ADEME](#), le manque de compétitivité par rapport au covoiturage longue distance provient de deux facteurs : l'offre ferroviaire avec l'abonnement en transports en commun pris en charge à 50% par l'employeur aboutit à un prix extrêmement compétitif, de l'ordre de 0,02 €/km, et les contraintes d'organisation et de gestion des équipages (détours, retards...) sont proportionnellement plus pénalisantes.

COVOITURAGE DE PROXIMITÉ

Le covoiturage de proximité concerne les déplacements dans le cadre des loisirs, d'accompagnement familial ou d'autres trajets quotidiens. Il est pratiqué essentiellement par des personnes n'ayant pas accès à la mobilité ou ayant fait le choix du covoiturage par soucis d'économie et/ou de convivialité. Le paysage d'acteurs du covoiturage de proximité est aussi vaste que varié, certains cherchant à répondre à un besoin social de mobilité bien défini : accompagner les personnes âgées avec [CityZen Mobility](#), créer une communauté de covoitureurs conviviale à l'échelle d'un département avec la plateforme [Voisine](#) en Lozère ou bien régionale en Bretagne avec le groupe Facebook [Covoiturage Grand Ouest](#), raccompagner les jeunes en soirée sur des trajets de banlieue à banlieue avec l'offre [Heetch](#)...

Le marché du covoiturage de courte et moyenne distance se structure plus lentement que celui de la longue distance. Moins compétitif sur le plan économique⁷, il rencontre également plus de freins : difficulté à constituer un équipage pérenne, peur de ne pas pouvoir effectuer de trajet de retour, contraintes de stationnement à destination... Cependant, ce type de covoiturage induit une diminution d'émissions de gaz à effet de serre et de consommation de carburants. De ce fait, il gagnerait à être généralisé dans les territoires, en particulier pour les trajets pendulaires domicile-travail.

D'autre part, certains modèles économiques, originellement conçus comme du « co-voiturage », ont évolué en service de transport avec chauffeur (ou VTC⁸). C'est le cas de Djump, racheté par Chauffeur Privé en 2015, ou de Heetch qui a lancé en 2017 son offre « Professionnel ». Présente dans 7 villes avec 500 000 membres, Heetch propose un service destiné à répondre au manque de solutions de transports nocturnes (horaires, desserte...) pour les jeunes de banlieue. Un conflit judiciaire a conduit l'entreprise à faire évoluer son fonctionnement avec un modèle double : une offre « La Base » (partage de frais pour des trajets urbains courte distance) et une offre « Pro » (service à la demande de transport particulier). Le succès de ces sociétés « numériques » bouscule le secteur traditionnel du transport de personnes et témoigne de la nécessité de construire un cadre juridique adapté aux nouvelles formes de mobilité.

⁸ Les véhicules de transport avec chauffeur (VTC) proposent des services de transport, apparentés aux taxis. Ils prennent en charge des clients ayant préalablement réservé un trajet par le biais d'une plateforme numérique, au moyen d'un véhicule de 4 à 9 places (chauffeur compris). Les conducteurs de VTC sont considérés comme des chauffeurs professionnels, bénéficiant d'une formation, d'une carte professionnelle et d'un statut de travailleur indépendant pour pouvoir exercer leur activité.

AUTO-STOP ORGANISÉ

L'auto-stop se définit⁸ comme un moyen de transport qui consiste à solliciter des conducteurs pour qu'ils prennent dans leur véhicule des auto-stoppeurs sans contrepartie financière. Courant en France dans les années 70, il subit la concurrence du covoiturage, réputé plus sûr, et perd bon nombre d'adeptes. L'émergence d'initiatives d'auto-stop organisé vise à remettre cette pratique au goût du jour, en formalisant et sécurisant les points de rencontre, et en réduisant les temps d'attente. **L'auto-stop organisé permet aux collectivités de compléter l'offre de transport public en milieu rural et périurbain pour des trajets courts et spontanés du quotidien, à faible coût, et en créant du lien social et de la convivialité.**

Rézo Pouce est le premier réseau d'auto-stop organisé en France. Créée en 2010 en Tarn-et-Garonne, cette entreprise de l'économie sociale et solidaire accompagne les collectivités dans le déploiement du dispositif sur leur territoire. En pratique, les conducteurs et les passagers sont identifiés grâce à un badge, une vignette apposée sur le pare-brise et une application pour smartphone. Ils se rencontrent aux « arrêts sur le pouce » pour effectuer gratuitement des trajets courts, entre des lieux stratégiques : gares, lycées, centre médicaux et commerciaux.

Dans le Val d'Oise, **Covoit'ici** propose de l'auto-stop organisé sur 16 stations équipées de bornes électroniques. L'auto-stoppeur se rend à la borne de son choix, qui affiche alors la demande sur un panneau lumineux, et y achète un ticket. Le ticket est remis au conducteur volontaire, qui a alors 14 jours pour l'encaisser sur le site de Covoit'ici et récupérer le partage de frais. A la frontière Suisse, **Taxito** reprend le même principe d'arrêt avec panneau d'affichage lumineux, la borne électronique étant remplacée par une application mobile et la communication avec Taxito s'effectuant par sms.

D'autres acteurs font le choix de s'unir pour organiser le covoiturage spontané en zones peu denses. **Fleetme** a ainsi été imaginé par Cityway, filiale de l'opérateur Transdev, et la start-up La Roue Verte. Expérimentée en 2016, elle se décline sous différents noms : **Oscar** à Beauvais, **Popcar** à Avignon...



⁸Glossaire en ligne disponible sur le blog [Glob-stoppeuse](#)

INITIATIVES ORIGINALES



Parce que l'on peut aussi partager un trajet à moto, en bateau, en train, en avion (mais plus à bord d'un camion...)

En moto : L'application **Mapool** et le site **Comoturage** proposent une place sur une moto afin de partager les déplacements quotidiens et les frais inhérents.

L'association **Roule Nature** de Montpellier propose de partager un trike 2 places spécialement aménagé : cette moto trois roues permet à des motards accidentés ou à des personnes handicapées de connaître ou retrouver les sensations liées à la pratique de ce mode de déplacement. Des parcours accessibles en fauteuil et handbike sur l'agglomération montpelliéraine sont également téléchargeables sur smartphone à partir du site de l'association.

En bateau : **Cobaturage** et **sharemysea** mettent en relation des propriétaires de bateaux prêts à partager leur passion de la navigation et les frais de bord avec des passagers.

En train : Depuis avril 2015, Thalys propose de faire du « covoiturage » en train sur sa ligne TGV Paris-Bruxelles, avec son service **Tickup**. Pour bénéficier de ces billets à 29 €, il suffit de créer un groupe de quatre personnes entre 7 jours et la veille du départ. Le groupe constitué en

ligne peut être privé, pour voyager entre amis, famille ou collègues, ou bien public pour voyager avec des inconnus.

En avion : Le coavionnage est introduit en France par plusieurs start-ups : **Wingly**, **Wingshare** et **coavmi**. Les vols à frais partagés sont autorisés s'ils sont effectués par des particuliers, avec 5 passagers maximum et à condition que le coût direct d'exploitation de l'appareil (entretien, frais essence, assurance) soit partagé entre tous les occupants, y compris le pilote. Ceci pour éviter toute concurrence déloyale avec le secteur privé.

En camion : **WeTruck** met en contact voyageurs et routiers, sur des trajets réguliers ou occasionnels, sur le même principe que le covoiturage classique, offrant la possibilité de voyager avec des objets encombrants. Une solution utilisée entre autres par des cyclistes en voyage à vélo lorsque la SNCF leur refusait l'accès à bord des trains pour des vélos spéciaux ou avec une carriole. Cette plateforme a été fermée après trois ans d'existence (2013/2016). Ce service n'est pour l'instant pas remplacé par d'autres plateformes.

2.1 AUTRES INITIATIVES

Pour compléter ce panorama, un certain nombre de services en lien avec la mobilité collaborative et partagée ont été recensés. Ces initiatives complètent le partage ou l'utilisation concomitante d'un moyen de transport.

PRÉPARER UN DÉPLACEMENT

Les solutions de mobilité collaborative sont tellement foisonnantes qu'il est parfois difficile de s'y retrouver en tant que particulier ou collectivité qui souhaiterait soutenir telle ou telle initiative. C'est pourquoi certaines start-ups se positionnent sur ce besoin de visibilité, en mettant à disposition un moteur de recherche permettant de comparer les différentes offres. C'est le cas de [Kiwiz](#), qui centralise les petites annonces de particuliers, ou bien d'[Opitrip](#) spécialisé dans la préparation de voyage (hébergement, transport, activités...). Loin d'être exhaustifs, ces sites fonctionnent sur le principe de partenariats (avec Blablacar, OuiCar...).

Pour trouver le mode de transport à la demande le plus adapté à son trajet, [Migo](#) propose un moteur de recherche gratuit qui réunit toutes les options de la mobilité partagée (autopartage, taxis, VTC...). L'application couvre pour l'instant les villes de Seattle et Portland mais table sur un développement à l'international. Le regroupement des solutions de mobilité collaborative et partagée sur un seul et même guichet offre de la visibilité aux initiatives locales existantes et facilite d'autant plus le report modal de la voiture individuelle vers les modes partagés (transports en commun, voiture et vélo partagés...).

D'autres moteurs de recherche permettent la vente et revente de billets de transports. Ils peuvent concerner plusieurs modes de transport tels que [KelBillet](#) (covoiturage, bus, train, avion), ou bien un seul mode comme le mode ferroviaire pour [Trocdestrains](#) et [Zepass](#) (qui propose en parallèle la revente de billets d'événementiels : concerts, festivals...). Ces initiatives présentent un double intérêt : le particulier réalise des économies financières pour son trajet non effectué, et l'opérateur de transport évite de faire rouler bus, trains et autres peu remplis, ce qui est avantageux aussi bien sur le plan économique qu'environnemental.

PROPOSER UN SERVICE D'ACCOMPAGNEMENT

L'accompagnement des enfants sur leurs déplacements est l'objet d'un certain nombre d'initiatives de mobilité collaborative. Pour les trajets sur de longues distances en train ou en avion, certains sites web tels que [Kidygo](#) et [Accompagnateurenfants](#) permettent aux parents de faire accompagner leur enfant par un particulier effectuant le même trajet. Ce dernier se voit offrir le billet en devenant babysitter temporaire.

Sur le chemin de l'école, des initiatives déclinent le concept des transports en commun avec les modes actifs : c'est le cas des [pédibus](#) (ou carapattes) pour la marche et des [vélobus](#) (ou caracycles). Les enfants se regroupent à des points précis, souvent matérialisés par des panneaux de signalisation, où ils sont pris en charge par des accompagnateurs bénévoles. Ce système de ramassage scolaire emprunte des itinéraires bien définis, à horaires de passage fixes à l'image des bus scolaires. Le vélobus peut être proposé sous forme de « bus cycliste » pour des adultes en entreprise bénéficiant d'un plan de mobilité.

Le ramassage scolaire peut également être effectué en



Crédits : Pédibus de Brunoy

« vélo collectif » ou rosalie. Neuf enfants prennent place dans ce vélo bus, conduit par un adulte, et pédalent ensemble jusqu'à l'école. Le service [S'Cool Bus](#) à Rouen est inspiré des Pays-bas, où ce type de ramassage scolaire fonctionne depuis plusieurs années. Il a reçu un soutien financier de la communauté d'agglomération Seine-Eure pour assurer 3 navettes de ramassage sur une école de Louviers. Cela correspond à un gain de 8 tonnes de CO₂ évitées sur l'année avec 16 800 enfants transportés, 10 500 km parcourus et 20 000 voitures en moins aux abords des écoles.



Crédits : Pédibus de Brunoy

Pour l'accompagnement des enfants à leurs activités extrascolaires, la start-up [Hopways](#) propose un service de « covoiturage familles » pour mutualiser les déplacements de parents d'un même quartier, ainsi que des taxis spécialisés pour enfants. Ce service a été créé à l'origine pour répondre aux besoins des fondateurs, parents à la

recherche d'une meilleure gestion de leur temps, de sécurité et de convivialité, avant d'être étendus aux familles d'autres quartiers et d'autres villes via l'application numérique.

D'autres initiatives se spécialisent auprès de publics à mobilité réduite, leur permettant ainsi d'être plus autonomes dans leurs déplacements, sans avoir à solliciter systématiquement ses proches ou avoir recours à des services onéreux. Par exemple, [Handivalise](#) met en relation sur sa plateforme web une personne handicapée ayant besoin d'un accompagnement et une personne valide non-professionnelle souhaitant réaliser le même trajet. En échange de cette entraide solidaire, la personne handicapée propose une réduction du titre de transport à l'accompagnateur.

PROPOSER UN SERVICE DE STATIONNEMENT

Pour faciliter le stationnement dans les gares ou les aéroports à prix réduits, il est possible avec [Ector](#) de réserver en ligne un voiturier prenant totalement en charge son véhicule pour le stationner dans un parking privé sécurisé. Présent dans 8 aéroports et 7 gares en France, Ector dispose de 100 voituriers formés et a déjà satisfait 30 000 voyageurs, particuliers comme salariés d'entreprises.

PROPOSER UN SERVICE DE LIVRAISON

Pour les professionnels du transport routier, il existe des services de livraison spécifiques : les bourses de fret comme [co-transport](#). Ces places de marché en ligne permettent aux transporteurs de mutualiser les camions afin d'éviter d'effectuer un trajet en charge partielle ou à vide.

Par ailleurs, « l'ubérisation⁹ » des services de mobilité en ville, c'est-à-dire le recours à des particuliers ou des travailleurs indépendants pour une plateforme numérique, s'étend à la livraison de marchandises avec le développement du commerce en ligne. En 2016, 460 millions de colis ont été livrés, soit 14 % de plus qu'en 2015¹⁰, d'où un boom d'acteurs émergents faisant appel à des livreurs particuliers :

- pour la livraison de repas avec [Deliveroo](#), [Foodora](#), [Ubereats](#), [Bikeat](#), etc. ;
- pour la livraison de colis entre particuliers avec [AlloVoisins](#), [Cocolis](#), [Sho-popop](#), [Colis-voiturage](#), [Globshop](#) pour acheter un produit à l'étranger, ou encore [You2You](#) qui propose un service de livraison collaborative à destination des entreprises.

L'utilisation de vélos, vélos à assistance électrique (VAE) ou de vélos-cargo est particulièrement pertinente en ville : l'avantage sur un véhicule, même électrique, est le faible encombrement qui permet au cycliste de garantir un temps d'arrivée, quelle que soit l'heure et les embouteillages. De façon générale, la livraison collaborative constitue une solution très intéressante à intégrer pour répondre à l'enjeu du dernier kilomètre de livraison en ville, surtout si elle est effectuée au moyen des modes actifs (marche, vélo). Selon [l'enquête 2017 sur les perspectives du e-commerce](#) de la Fédération du e-commerce et de la vente à distance (FEVAD), 52 % des consommateurs en ligne sont intéressés par une livraison effectuée par un particulier, avec un prix moins élevé.

⁹ Le terme « ubérisation » fait référence au concept d'économie collaborative généralisé à l'échelle mondiale par l'entreprise Uber, c'est-à-dire à la mise en contact directe et en temps réel de professionnels et de particuliers grâce à l'utilisation des nouvelles technologies. Ce concept bouleverse le paysage de l'économie traditionnelle et soulève de grands enjeux (concurrence déloyale, droit du travail et prestations sociales, imposition des revenus...). C'est pourquoi il fait toujours débat dans la société, en particulier sur la distinction du particulier et du professionnel.

¹⁰ [Chiffres clés 2016-2017](#) de la Fédération e-commerce et de la vente à distance (FEVAD).

PROPOSER UN SERVICE DE DÉMÉNAGEMENT

Chaque année, 1 Français sur 10 change de domicile. 70% de ces déménagements s'effectuent sans l'aide de professionnels, principalement pour des raisons budgétaires. Plusieurs start-ups cherchent à abaisser ce frein financier et à faciliter les démarches :

- en proposant des services de déménagement collaboratifs entre particuliers comme [jemoove.fr](#) ;

- ou en mettant en relation entreprises, particuliers et professionnels du déménagement pour mutualiser les camions, à l'image de [Movinga](#). Cette start-up berlinoise de gestion des déménagements en ligne a fait passer le taux de retours à vide des camions de ses clients de 70 % à 20 %.

Sur le même principe d'optimisation du transport de marchandises, [Shiplly](#), [Uship](#), [Trouvetontransport](#) et [Trusk](#) mettent en relation particuliers souhaitant expédier des objets lourds et encombrants et entreprises de transport.

ACHETER ET REVENDRE UN VÉHICULE OU DE L'ÉQUIPEMENT

La mobilité collaborative s'inscrit également dans une autre dimension de la consommation collaborative, fondée sur une logique horizontale d'échange de biens ou de services entre une communauté de particuliers (et parfois quelques professionnels). Les plateformes numériques, telles que [Le Bon Coin](#) ou [Ebay](#), ont largement contribué au développement des achats et reventes de véhicules d'occasion et d'équipement lié à la mobilité, permettant de réduire l'écart entre durée de vie des biens manufacturés et leur durée d'utilisation réelle. Cependant, la facilitation de ces échanges a pour effet rebond d'engendrer une logique de surconsommation, qui réduit les bénéfices environnementaux de ce genre d'initiatives.

B LE COLLABORATIF, AU SERVICE **D'UNE MOBILITE PLUS DURABLE**

La diversité des initiatives recensées atteste bien de la difficulté à définir la mobilité collaborative, partagée ou non. Pour autant, les questions qu'elle soulève sont nombreuses : l'économie collaborative peut-elle contribuer à rendre la mobilité plus durable ? Peut-elle favoriser l'accès à la mobilité dans les territoires (et dans quel type de territoire) ? Le développement des nouveaux modes et services de mobilité se fait-il au détriment de l'existant ? Comment promouvoir ces initiatives ? Et qui peut faire quoi ?

1. | DES INITIATIVES QUI RÉPONDENT À UN BESOIN

L'essor de l'économie collaborative, et donc de la mobilité collaborative et partagée, est le fruit d'un contexte bien particulier. La crise économique et les nouvelles technologies ont formé un terreau favorable à son déploiement en France. Si faire des économies reste la motivation principale, la recherche de lien social, de convivialité, la préservation des ressources naturelles et de la qualité de l'air expliquent également l'intérêt des Français pour ce genre d'initiatives. **La mutualisation des biens et des services, avec intermédiaires (acteurs de proximité) ou non (plateformes numériques), permet de répondre en partie à ces besoins.**

Elle favorise également l'accès à la mobilité dans les territoires, notamment en zones peu denses et pour certains publics spécifiques (personnes à mobilité réduite, seniors, ménages en précarité énergétique...). Selon l'étude « Mobilité, insertion et accès à l'emploi » du Laboratoire de la Mobilité Inclusive, 50 % des personnes en insertion ont déjà refusé un emploi ou une formation pour des raisons de mobilité.

Pour répondre à cette problématique, le Parc Naturel Régional du Pilat dans le Rhône, milieu pourtant très rural, s'est doté d'une maison de la mobilité dès 2010. Les services proposés incluaient du conseil en mobilité, du covoiturage, de l'autopartage public en 2014 (bénéficiant à 80 % aux salariés d'un PDIE et à 20 % aux habitants pour leurs déplacements quotidiens), complété par de l'autopartage entre particuliers.



Crédits : Parc Naturel Régional du Pilat

2. | DES INITIATIVES QUI TRANSFORMENT LE PAYSAGE ÉCONOMIQUE

Les nouveaux services de mobilité, et l'innovation de manière générale, se développent toujours plus vite que le droit. Après des difficultés d'ajustement pour encadrer juridiquement, on semble aujourd'hui plutôt dans une phase de consolidation-stabilisation. Voir les évolutions sur le blog [Droit du Partage](#).

UNE ÉCONOMIE DU SERVICE À LA DEMANDE

ENCADRÉE DANS L'URGENCE SUR LE PLAN RÉGLEMENTAIRE

La croissance exceptionnellement rapide d'Uber a bouleversé les rapports de force existants, amenant l'Etat à réagir sur les questions juridiques soulevées. La loi du 1er octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur (VTC), dite [loi Thévenoud](#), a mis en place un régime juridique contraignant, notamment pour mettre un terme au service « Uberpop » qui focalisait les critiques des taxis. Cependant, cette loi élaborée dans l'urgence a contribué à créer des zones d'ombre juridiques, posant problème aux entreprises en cours de développement.

Puis, les critiques se sont reportées sur un autre dispositif : les chauffeurs dits « LOTI » (du nom de la loi de 1982 qui fixe ce régime juridique). Plus souple à obtenir, le statut LOTI permet de transporter 2 à 8 personnes. A l'origine créé pour compenser l'absence de transport public en milieu rural, il commence à concurrencer les taxis et VTC en milieu urbain, essentiellement en Ile-de-France. Entre 2009 et 2015, leur nombre passe de 20 000 à 70 000. Face à de nombreuses contestations et après plusieurs mois de médiation, le législateur a fixé de nouvelles règles dans la loi du 29 décembre 2016 relative à la régulation, la responsabilisation et la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes, dite [loi Grandquillaume](#)¹¹.

¹¹Les prestations de transport « LOTI » dans des véhicules de moins de 9 sièges sont désormais interdites pour des trajets entièrement situés dans le périmètre géographique d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU). Autrement dit, dans les agglomérations comptant plus de 100 000 habitants. Il reste cependant possible de faire du transport collectif occasionnel avec cette catégorie de véhicules dans les périmètres non couverts par un PDU ou pour des trajets reliant un point situé dans le périmètre d'un PDU à un point situé en dehors de ce PDU (y compris si ce second point géographique est situé dans le périmètre d'un autre PDU).

Cet exemple démontre l'importance d'élaborer un cadre juridique structuré autour de grands principes, afin que la règle de droit puisse s'appliquer à tous les acteurs d'un secteur (plateformes mondiales, starts-ups comme structures associatives locales reposant sur du bénévolat) sans déstabiliser l'écosystème de la mobilité, en constante évolution. Si le cadre juridique du transport particulier de personnes est en train de se consolider, de nombreuses questions restent en suspens pour favoriser des solutions innovantes et utiles juridiquement (par exemple, quel est le régime applicable pour le covoiturage courte distance ?). De plus, les règles juridiques concernant le transport de marchandises restent pour l'heure inexplorées alors que les initiatives dans ce domaine foisonnent.

UN COMPROMIS DÉLICAT POUR UNE IMPOSITION JUSTE DES REVENUS, QUI NE PÉNALISE PAS LE PARTICULIER



Depuis février 2017, les **obligations de déclaration de revenus** issus des modes partagés (autopartage, covoiturage) ont été précisées par le Ministère de l'Economie et des Finances. A partir de 7 846 € annuels, les recettes liées à ces activités sont soumises à l'impôt sur le revenu et au versement de cotisations sociales, les « loueurs » étant alors contraints de s'affilier au régime social des indépendants (RSI).

Cette précision de Bercy vient clarifier la notion de partage de frais, encore floue. En effet, après l'interdiction en France du service de covoiturage UberPop en 2015, la start-up **Heetch**, plateforme de covoiturage spécialisée dans le accompagnement de jeunes depuis ou vers la banlieue, de 20h à 6h du matin, est condamnée fin 2016. Heetch touchait une population jeune que les chauffeurs de taxis hésitent à prendre en charge, à des horaires où quasiment aucun autre mode de déplacement n'est disponible.

Sa condamnation questionne la place de « l'intérêt général » dans le cadre juridique. Autoriser ou non une pratique requiert d'adopter une réflexion globale, qui permette le développement d'initiatives plus vertueuses du point de vue environnemental et sociétal (avec un droit à l'expérimentation par exemple). Il est important de ne pas entraver le développement des initiatives qui répondent souvent à des besoins de mobilité non couverts, tout en protégeant à la fois les usagers et bénéficiaires d'abus potentiels, et les professionnels de toute concurrence déloyale.

CAS PARTICULIER DU COVOITURAGE

Le covoiturage est une activité de co-consommation. A ce titre, le conducteur est exonéré d'impôts et de charges sociales sur ses revenus s'il effectue le trajet pour son propre compte, et si le tarif demandé n'excède pas le barème kilométrique forfaitaire de l'administration fiscale, divisé par le nombre de voyageurs (conducteur compris). Aujourd'hui, le barème kilométrique sous-évalue les dépenses sur courtes distances et en zone dense, et se base sur la puissance et non la motorisation du véhicule (essence, diesel, électrique...). Une évolution souhaitable serait de régler directement la notion de partage de frais dans le Code des Transports, avec un indice adéquat.

DES OBLIGATIONS SOCIALES ET FISCALES POUR LES PLATEFORMES QUI SE PRÉCISENT

Concurrence déloyale, exercice illégal de professions du transport, travail dissimulé, risques liés aux travailleurs indépendants, précarisation des travailleurs... Tous ces enjeux juridiques liés à l'émergence des plateformes numériques témoignent de la nécessité d'adopter un cadre juridique clair et souple, afin de pouvoir appréhender les initiatives aussi innovantes que diverses. Sans prétendre être exhaustifs, voici les principales évolutions à retenir :

- **les obligations sociales et fiscales** : une instruction fiscale d'août 2016 admet que les sommes perçues d'une activité relevant de la « co-consommation » (c'est-à-dire qu'elles n'excèdent pas le montant des coûts directs engagés à l'occasion de la prestation, part du contribuable non comprise) ne sont pas imposées (par exemple, le covoiturage). Pour le reste, les administrations fiscales et sociales ont mis à disposition des contribuables des fiches techniques récapitulant leurs obligations pour les opérations les plus courantes (location d'un logement meublé, location des biens comme une voiture, réalisation d'un service ou vente de bien). Un **décret daté du 2 février 2017** précise qu'à partir de 2019, les plates-formes collaboratives auront l'obligation de déclarer automatiquement chaque année à l'administration fiscale les revenus de leurs utilisateurs.
- **les problématiques liées aux travailleurs indépendants** : les articles L. 7341-1 et suivants du Code du travail (créés par **la loi dite « El Khomri » d'août 2016**) créent un régime de « responsabilité sociale des plateformes » vis-à-vis des indépendants. A certaines conditions fixées par les textes, les plateformes doivent souscrire des assurances pour renforcer la protection des travailleurs indépendants.

• un régime pour les « opérateurs de plateforme en ligne » incluant l'obligation d'information des utilisateurs et de certification annuelle en application de l'article 242 bis du Code Général des Impôts. Ainsi, toute plateforme doit, chaque année, obtenir un certificat d'un tiers indépendant pour valider que les utilisateurs ont bien été informés de leurs obligations sociales et fiscales.

Le cadre juridique de l'économie numérique est en pleine construction et le secteur des transports est un des premiers à faire l'objet d'une attention particulière des pouvoirs publics. Il y a peu de littérature sur ce sujet. Cependant, cette thématique est traitée de manière approfondie par les auteurs du livre « [Economie Collaborative & Droit – Les clés pour comprendre](#) » (FYP Edition, 2016), qui actualisent régulièrement leur blog [Droit du Partage](#).

¹²En France, le fait de placer dans le champ de vision du conducteur d'un véhicule en circulation un appareil en fonctionnement, doté d'un écran et ne constituant pas une aide à la conduite ou à la navigation, est interdit.

DE NOUVELLES PRATIQUES

AVEC DE NOUVEAUX ENJEUX DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le smartphone a bouleversé nos modes de vies en permettant de rester connecté en permanence et de nous simplifier les déplacements avec les systèmes d'aide à la navigation. Son usage au volant se banalise : près d'un tiers des Français l'utilisent en conduisant¹². Son utilisation est en cause dans 1 accident corporel sur 10 et en même temps, la communication en temps réel des applications GPS a un impact non négligeable sur la sécurité routière (optimisation de l'information routière) et sur la gestion de trafic (indication des zones de congestion à éviter, ce qui contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre).

Le déploiement des nouveaux modes et services de mobilité ne peut se faire sans campagne de communication sur les enjeux de sécurité associés ni sans aménagements de la voirie adaptés (aménagement cyclables, aires de covoiturage...).

La mobilité collaborative pose également la question de la responsabilité en cas d'accident. Les polices d'assurance ne couvrent généralement pas le transport à titre onéreux de marchandises appartenant à des tiers, de voyageurs, ni le statut de coursiers ou livreurs. Certaines plateformes (Drivy, Blablacar...) souscrivent directement une assurance spécifique pour couvrir leurs utilisateurs, mais ce frein peut être réhibitoire pour beaucoup de particuliers et d'entreprises.

DEMAIN, UNE COMMUNICATION EN TEMPS RÉEL « AUTOMATIQUE » GRÂCE AUX SYSTÈMES DE TRANSPORT INTELLIGENTS COOPÉRATIFS

Le développement de la technologie dite « embarquée », c'est-à-dire intégrée au système électronique de commande du véhicule, et celle des systèmes de transport intelligents coopératifs (STIC) progresse à grands pas et transforme la façon de conduire. Les véhicules deviennent connectés entre eux et pourront bientôt se connecter à l'infrastructure routière, celle-ci devenant une « route intelligente » utilisant toutes les ressources numériques pour s'auto-diagnostiquer.

Données de température, de déformation et trafic routier seront récupérés par des capteurs situés sous le bitume, transmis à un boîtier intelligent placé en bord de route et exploités en temps réel par l'intermédiaire d'une plateforme comme [Here](#). En attendant les véhicules autonomes, le projet français Scoop@F fait circuler 3000 véhicules équipés de capteurs sur 2 000 km de routes, sur la rocade de Bordeaux, les voies rapides en Ile de France, l'autoroute A4 et les routes départementales en Isère et en Bretagne.

3. | DES INITIATIVES À SOUTENIR ET DÉVELOPPER DANS LES TERRITOIRES

L'IMPORTANCE DU SOUTIEN DES POUVOIRS PUBLICS

L'effet « seuil » influe beaucoup sur le succès et la survie des systèmes collaboratifs. Afin d'être opérationnels, ces systèmes nécessitent d'attirer un nombre d'utilisateurs suffisant pour récolter des données fiables et en quantité suffisante, de manière à satisfaire les besoins exprimés des utilisateurs. Communiquer, se faire connaître sont des pré-requis pour ces structures, sur lesquels les collectivités peuvent agir pour soutenir les acteurs et initiatives pertinentes pour leur territoire.

Les associations qui font la promotion de l'usage des modes alternatifs à la voiture solo, avec des offres de service auprès de publics souvent fragiles, ont besoin de soutiens financiers et matériels. La mise à disposition d'un local de stockage, d'un espace d'accueil type maison du vélo ou plateforme des mobilités, l'achat de vélos adaptés pour permettre aux porteurs de handicaps de retrouver une vie sociale, aux seniors de conserver leur mobilité... sont également autant d'encouragements et d'engagements des collectivités et institutions pour accompagner les changements vers une mobilité durable.

L'enjeu est désormais plus du côté des entreprises et des collectivités territoriales pour qu'elles soient incitées à mettre en place des systèmes collaboratifs en faveur des modes les plus durables. On connaît l'impact d'outils économiques comme l'indemnité kilométrique vélo, la défiscalisation des flottes de vélos, le télétravail ou encore l'importance du rôle de « conseiller en mobilité » (y compris en milieu rural). Il semble nécessaire d'aller dans ce sens pour encourager et accompagner les changements de modes de déplacement.



LE COLLABORATIF, INTÉGRÉ DANS UNE STRATÉGIE TERRITORIALE DE MOBILITÉ DURABLE

La réussite des initiatives de mobilité collaborative et partagée repose sur la création et la pérennisation de communautés locales d'usagers, ancrées dans les territoires, dans un périmètre plus ou moins large selon la densité de population. Si l'Etat doit encadrer les nouveaux modes et services de mobilité et fixer des objectifs de mobilité durable à atteindre, il revient aux collectivités territoriales d'établir une stratégie de mobilité durable adaptée à leur territoire.

Cette stratégie intégrerait la mobilité collaborative et serait le fruit d'une démarche de concertation avec les acteurs locaux (institutions, acteurs économiques, associations sociales et environnementales, citoyens sollicités directement...). Les concertations demandent du temps et des moyens humains, mais fournissent des solutions enrichies et consensuelles en échange, tout en dynamisant un territoire (opportunité pour les acteurs de dialoguer entre eux et mieux se connaître).

De nombreux outils existent déjà pour construire et mettre en œuvre cette stratégie, en particulier :

- la loi NOTRE place les Régions en chefs de file de l'intermodalité, qui seraient les pilotes tout désignés de cette démarche ;

- la loi de transition énergétique donne un certain nombre d'objectifs et d'obligations, comme les plans de mobilité (PdM) qui seront obligatoires à partir du 1^{er} janvier 2018 pour toutes les entreprises de plus de 100 salariés dont le site est concerné par un plan de déplacements urbains (PDU). La généralisation des PdM et le regroupement en réseaux sont autant d'éléments favorables à des recherches de solutions et des organisations communes en matière de mobilité ;

- le schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDT) fusionne et met en cohérence les divers schémas régionaux, qui fragmentaient la mobilité selon une logique d'infrastructures et non de mobilité (en omettant régulièrement les modes actifs, la marche et le vélo). Il est évident que les frontières entre les différentes régions doivent être considérées, de même qu'un échelon national (la France n'a toujours pas de plan national vélo, contrairement à ses voisins européens).

TÉLÉTRAVAIL, DÉMATÉRIALISATION DE SERVICES ET MOBILITÉ NUMÉRIQUE

Le télétravail serait pratiqué par 23 % des actifs interrogés dans les communes rurales contre 30 % sur l'ensemble du territoire (Observatoire 2016 des mobilités émergentes, par l'Observatoire société et consommation et Chronos). Les entreprises déplorent qu'il « n'existe aucune incitation » de l'Etat en faveur du télétravail, notamment des exonérations de charges sociales. Or, il est aussi important d'agir sur la mobilité des personnes que sur celle des services (mutualisation, permanences, services ambulants). Leur dématérialisation évite ainsi aux citoyens nombre de déplacements individuels : services bancaires, administratifs, culturels venant au-devant de la population.



L'INCITATION À L'EXPÉRIMENTATION

Le développement de la mobilité collaborative nécessite d'être encadré sur le plan réglementaire, afin d'éviter la banalisation du travail dissimulé sous le statut de travailleurs indépendants affiliés à une plateforme en ligne par exemple. Cela étant, ces évolutions réglementaires ne doivent pas bloquer l'esprit d'initiative et l'innovation, qui caractérisent l'économie collaborative et solidaire. Le cadre fixé doit être assez souple pour être représentatif de la diversité de structures et services existants, pour donner les grandes orientations de ce que à quoi le marché une fois mature devrait ressembler et favoriser les services à valeur sociétale et environnementale ajoutée. Il doit inciter les institutions et collectivités à expérimenter certains de ces services sur les territoires, en fonction de leurs besoins et spécificités.



Crédits : Covivo - Département de l'Isère

L'appropriation et l'intégration des données issues de la mobilité collaborative est une source d'optimisation considérable du service public, à moindre frais. Par exemple, le déplacement « physique » (itinéraire, vitesse, horaire) est très fidèlement représenté par les « traces GPS ». Elles couvrent une partie des informations nécessaires pour décrire la mobilité sur un territoire. Les enquêtes de mobilité peuvent être ainsi automatisées, ce qui permet d'éviter les questions très chronophages des lieux de départ et d'arrivées, ainsi que les oublis des petits déplacements. Il ne reste plus qu'à recueillir des données plus qualitatives sur le mode, le motif, le nombre de personnes présentes, le conducteur ou passager de véhicule individuel, la prise en charge du coût... L'application **Eco-Visio** permet aux collectivités de centraliser et analyser les données de comptage de piétons et cyclistes recueillies dans différents lieux équipés de capteurs, puis de les partager dans une communauté de collectivités utilisatrices.

Par ailleurs, les comités régionaux et départements développent des applications et sites mobiles pour accompagner les touristes sur leur territoire, et notamment les randonneurs à pied ou à vélo. Ainsi, **Vendée Vélo Mobile** fournit à l'utilisateur des données pratiques, cartographiques, une option d'enregistrement et de suivi de ses itinéraires, de calcul de distance. L'application est également dotée d'une fonctionnalité de partage sur les réseaux sociaux, qui permet à l'utilisateur de partager ses photographies via l'application. En retour, les informations produites par l'utilisateur peuvent être captées par le Conseil départemental via les réseaux sociaux, et être ensuite analysées pour améliorer la qualité du service.

OPEN DATA ET COLLECTIVITÉS

En France, la démarche de libre accès aux données numériques, ou open data¹³, dispose d'un cadre légal depuis l'ordonnance 2005-650 du 6 juin 2005. Elle a un intérêt social d'information des usagers et un intérêt économique, car la réutilisation de données publiques peut permettre la création de services et d'applications innovants, leur diffusion permettant aux utilisateurs de se rendre compte d'éventuelles erreurs et d'en faire ensuite part à la collectivité concernée.

Cela étant, l'open data soulève la question de l'utilisation de ces données publiques par des acteurs économiques privés et de leur revente. Comment encadrer cette utilisation et revente pour éviter de se retrouver privés d'accès à l'information ?

L'ÉVALUATION SYSTÉMATIQUE DES INITIATIVES SOUTENUES

Quelle que soit l'initiative de mobilité collaborative à expérimenter ou déployer sur un territoire, il est primordial de prendre en considération le contexte local (densité de population, profil des futurs usagers, complémentarité avec les dispositifs existants...). Une même solution n'a pas la même efficacité dans deux territoires différents, en particulier s'ils ont des densités de population différentes. On sait par

exemple que l'autopartage est peu efficace en milieu rural. A l'inverse, les actifs en milieu rural sont quatre fois plus à covoiturer pour se rendre au travail que dans l'agglomération parisienne (source Ademe 2016).

C'est pourquoi il est indispensable d'évaluer les innovations, afin d'être en mesure de proposer des retours d'expérience et recommandations aux autres acteurs intéressés par ces dernières. Le besoin de publications majeures sérieuses et publiques est fort : le manque d'évaluation a pour effet pervers un manque de visibilité sur le paysage de la mobilité collaborative (d'où l'intérêt pour France Nature Environnement, Mobivia et la Fondation PSA d'avoir réalisé ce panorama). Par conséquent, les bonnes volontés n'ont pas d'argument pour monter leurs projets et les bonnes pratiques restent méconnues.

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, NUMÉRIQUE ET INÉGALITÉS SOCIALES

Comme toujours en matière de mobilité, les choix en matière d'aménagement du territoire sont déterminants. La sensibilisation, la formation, l'information des pouvoirs publics et des collectivités territoriales sur ces enjeux de territoire sont fondamentales pour que le numérique ne soit pas un accélérateur des inégalités et de l'exclusion. Le développement de l'économie collaborative, qui se veut à l'origine plus sociale et éthique, ne doit pas contribuer à renforcer l'exclusion d'une partie de la population qui ne maîtriserait pas les outils informatiques ou n'aurait pas les moyens de disposer d'outils ultra-performants, notamment l'accès à des réseaux internet à haut débit.

FINANCER LA MOBILITÉ COLLABORATIVE ET PARTAGÉE

Plusieurs voies de financement des initiatives de mobilité collaborative et partagée existent à l'heure actuelle, qu'elles fassent appel aux citoyens, acteurs économiques ou encore à l'Etat. La pérennisation de ces initiatives requiert de trouver un juste modèle économique, susceptible de varier dans le temps selon le développement des services proposés et des évolutions réglementaires.

PAR LES CITOYENS

Partie intégrante de l'économie collaborative, le **financement participatif** ou « crowdfunding » est en pleine expansion avec des dizaines de plateformes qui mettent en relation des porteurs de projets, à l'état de prototype ou en phase de lancement, avec des donateurs potentiels. C'est le cas de [Kiss Bank Bank](#), [HelloAsso](#), [Ulule](#) et de bien d'autres encore.

Certaines villes décident d'impliquer les citoyens dans leurs orientations budgétaires. Par exemple, le budget participatif permet aux habitants d'agir concrètement sur les choix budgétaires de leur commune en proposant des projets d'intérêt général et en votant pour ceux qui seront réalisés. A [Grenoble](#), 800 000 € issus du budget d'investissement 2017 sont ainsi délégués aux citoyens. [Paris](#) y consacre 5% du budget d'investissement de la ville, soit près d'un demi-milliard d'euros jusqu'en 2020. [Le Fonds de participation des habitants](#) finance quant à lui des projets à l'échelle de quartier ou pour des populations spécifiques.



¹³Pour qu'un acteur public soit considéré comme étant « open data », il faut que ses données soient accessibles gratuitement, et que leur réutilisation soit autorisée sans contrepartie, sans discrimination entre les personnes qui les réutilisent ou les domaines de réutilisation. Le format des données accessibles doit permettre une réutilisation aisée de celles-ci.

PAR LES ACTEURS ÉCONOMIQUES

Quelle que soit leur appellation, les pépinières d'entreprises, incubateurs, couveuses, accélérateurs ou « fab-labs » représentent des structures accueillant les créateurs d'entreprise et les accompagnant dans leur projet, à l'image de l'accélérateur de business [Via-ID](#) du groupe Mobivia. Via-ID accompagne ainsi des start-ups travaillant sur la mobilité partagée, connectée ou urbaine. Via-ID s'est par ailleurs associé au Conseil National des Professions de l'Automobile (CNPA) pour développer et accompagner un écosystème de startups dédiées à la mobilité au sein de [Station F](#), plus grand incubateur mondial lancé à Paris par Xavier Niel en juin 2017.

Les fondations comme celles de Norauto et de PSA sont particulièrement sensibles aux enjeux environnementaux liés au transport et à la mobilité et accompagnent de nombreuses start-ups, directement ou avec d'autres fondations par le biais de pépinières. La MAIF mène également une politique très active de soutien à l'économie collaborative.

PAR LES POUVOIRS PUBLICS

Des institutions telles que l'ADEME ou la [Banque publique d'investissement de France](#) (Bpifrance) peuvent apporter un soutien à des sociétés innovantes, les aider à se développer et à trouver des partenaires. Elles agissent notamment par le biais de programmes, comme le [programme d'investissements](#) d'avenir, piloté par le Commissariat général à l'investissement (CGI).

De nombreux dispositifs restent à créer et expérimenter, notamment à destination des territoires à faible densité de population. L'Etat a confié à l'ADEME la mission de soutenir la politique des déchets et de l'économie circulaire au travers d'un [Fonds Déchets](#). La promotion de la mobilité collaborative et partagée pourrait s'inscrire dans un [Fonds ADEME Mobilité](#) similaire, en faveur d'une [mobilité durable dans les territoires](#). La généralisation des [versements de transport additionnels](#), dispositif actuellement en vigueur dans certains territoires comme dans l'Oise, représente une autre piste d'action intéressante.

CONCLUSION

Les progrès technologiques liés à la mobilité sont fulgurants. Les acteurs traditionnels de ce secteur doivent s'adapter en permanence, avec le souci de rendre accessible la mobilité, qui peut être plus ou moins problématique d'un point de vue économique selon le territoire considéré. Comme l'illustre ce panorama, le nouveau champ de la mobilité collaborative et partagée est vaste, regroupant des structures et services aussi divers dans leur objet que dans leur modèle économique, et toujours en expansion. Son développement doit être encadré sur le plan réglementaire de façon suffisamment souple pour stimuler l'innovation et éviter les dérives (concurrence déloyale, travail dissimulé...), expérimenté sur les territoires et évalué afin de pouvoir dégager des recommandations et bonnes pratiques. **Certaines ambiguïtés doivent être rapidement levées, notamment la frontière entre l'usage personnel et l'usage professionnel, ainsi que la notion de partage de frais avec un barème adapté, complété et clarifié. D'autres points restent à éclaircir, comme le statut du travailleur indépendant ou encore la nature et l'étendue des obligations des plateformes en ligne.**

Le soutien des collectivités (communication, financement, mise à disposition de locaux et matériel...) est un enjeu crucial pour les structures de la mobilité collaborative, qui doivent se faire connaître pour réussir à mettre en relation suffisamment d'offres et de demandes et proposer des services opérationnels. La mobilité collaborative peut être un outil efficace de mobilité inclusive, notamment en milieux périurbain et rural où la problématique d'accès à la mobilité est plus forte. Qui plus est, les progrès technologiques dans les domaines de la robotisation et de l'intelligence artificielle décupleront et faciliteront sa mise en œuvre, plus personnalisée et « *on demand* » (probablement plus déshumanisée également).

Par ailleurs, les déplacements du quotidien sont actuellement encore insuffisamment exploités dans les démarches de mobilité durable menées en France. La culture existante de raisonnement par « mode » ou solution (exemples types du covoiturage et de l'autopartage) présente des résultats décevants : les services de transport ont évolué en services de mobilité, dans une logique de déplacement intermodal et multimodal d'un point A à un point B. **En conséquence, il est indispensable d'adopter une vision globale et durable de la mobilité, qui intègre la mobilité collaborative et partagée en complément du service public (particulièrement dans les zones peu denses).** Le lien avec l'aménagement du territoire doit être réalisé pour lutter clairement contre l'étalement urbain et mieux partager la voirie entre les différents modes de transport, en particulier la marche et le vélo.

Cette vision globale et durable de la mobilité est incontestablement **une vision à moyen et long terme**, qui rassemble tous les acteurs de la mobilité : startups, opérateurs traditionnels de transport, territoires et citoyens. Elle vise à repenser les pratiques et besoins de mobilité d'aujourd'hui pour anticiper ceux de demain : autrement dit, à **se déplacer moins, mieux et autrement** pour un meilleur cadre et une meilleure qualité de vie. Soutenir la mobilité collaborative et partagée, c'est agir par, pour et avec le citoyen. **La mobilité de demain ne peut se construire qu'avec l'usager.**

QUI SOMMES-NOUS ?



France Nature Environnement est la fédération française des associations de protection de la nature et de l'environnement. C'est la porte-parole d'un mouvement de 3500 associations, regroupées au sein de 74 organisations adhérentes, présentes sur tout le territoire français, en métropole et outre-mer. France Nature Environnement, partout où la nature a besoin de nous. www.fne.asso.fr



Groupe international présent dans 19 pays, **Mobivia** est le leader européen de l'entretien et de l'équipement de véhicules multimarques (avec Norauto, Midas, Carter-Cash, Auto 5, ATU, Synchro Diffusion, Bythjul et Skruvat), et un acteur majeur des nouvelles mobilités.

Depuis 45 ans, Mobivia s'engage pour proposer à ses 30 millions de clients automobilistes des solutions toujours plus adaptées à leurs besoins de mobilité : mieux se déplacer, de manière plus accessible, plus propre, plus sûre et plus économique. C'est en ce sens que le Groupe a créé en 2010 [Via ID](#), accélérateur d'entreprises innovantes centré sur les nouvelles mobilités : urbaine, partagée, connectée et tous les services d'Easy Mobility en général. Via ID accompagne ainsi aujourd'hui une quinzaine de jeunes entreprises telles que Xee, Altermove, Smoove, Wayzup, Heetch, Green On ou encore Drivy.

Aujourd'hui, Mobivia réunit plus de 21000 collaborateurs répartis dans six activités et 19 entreprises fédérées par une même mission : Making mobility easier - rendre la mobilité plus facile.

En savoir plus : www.mobivia.com

Nous suivre sur twitter : [@Mobivia](https://twitter.com/Mobivia)



La Fondation PSA, créée en juin 2011, est née d'une volonté du Groupe de contribuer activement au développement de la solidarité autour du thème central de la mobilité inclusive. Elle est un élément fort de sa politique de responsabilité sociale et s'exprime par le soutien à des initiatives locales innovantes. En 5 ans d'activité, la Fondation a accompagné plus de 400 projets portés par des associations, ONG et structures d'intérêt général, au service de l'insertion des publics les plus fragiles et de l'accès à l'éducation.

7 rue Henri Sainte-Claire Déville 92500 Rueil-Malmaison
www.fondation-psa.com



FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT

RÉSEAU TRANSPORTS ET MOBILITÉS DURABLES :

81-83, boulevard de Port-Royal 75 013 Paris - Tél. 01 44 08 02 50

Siège administratif : 3, rue de la Lionne 45 000 Orléans - Tél. 02 38 62 44 48

AGISSEZ AVEC NOUS. REJOIGNEZ-NOUS SUR FNE.ASSO.FR