

La mobilité partagée – oui, mais pas à n'importe quel prix!

JULIEN LOVEY

Responsable de Citec, bureau de
planification en mobilité, Neuchâtel.

Par mobilité partagée, on entend le partage d'un moyen de transport individuel, qu'il s'agisse du vélo, avec les systèmes de vélos en libre-service, ou de la voiture, via l'autopartage et le covoiturage. Tous ces modèles consomment moins de surface que leurs équivalents non partagés, d'où leur potentiel en matière d'aménagement du territoire. Le covoiturage se distingue de l'autopartage en ce sens qu'il ne consiste pas à mutualiser un bien (un véhicule) mais plutôt un service (un trajet). Si le développement de ces offres de partage semble nécessaire dans la transition vers une mobilité plus durable, cela ne veut pas dire qu'elles sont exemptes de zones d'ombre.

Economie du partage et mobilité

L'économie du partage est un concept ancien, qui vit un regain d'intérêt grâce au développement des fonctionnalités offertes par internet et la prise de conscience que de nombreux biens sont aujourd'hui largement sous-valorisés. Ces biens sont de tous types et le domaine de la mobilité n'est pas en reste: le vélo qui traîne à la cave, la voiture privée qui passe entre 90% et 95% de son temps stationnée, la place de parc inutilisée en journée ou la nuit, etc.

Les principes de ce que l'on appelle aussi la «consommation collaborative» sont simples: le détenteur d'un bien le met à disposition de la communauté par le biais d'internet, de sites web ou d'applications mobiles qui gèrent la mise en relation et les échanges monétaires. On peut distinguer deux types de partage: le réemploi (tout ce qui permet de donner, de revendre, de troquer des biens dont on n'a plus besoin) et la mutualisation, qui fait appel à la notion d'emprunt de courte durée, sans que le propriétaire cède son bien. C'est la déclinaison de ce deuxième modèle au niveau des pratiques de mobilité qui nous intéresse ici.

Les vélos en libre-service: un système cher

Pour le vélo, les principes de mutualisation ont donné naissance au vélo en libre-service (VLS). Si les premiers systèmes sont relativement anciens (en 1976 déjà, la ville de La Rochelle «inventait» le VLS en mettant gratuitement à disposition de ses administrés 300 vélos; avant que Genève ne tente l'expérience 10 ans plus tard, avec 200 bicyclettes peintes en rose en libre-service, qui ont malheureusement rapidement subi les affres du vandalisme), que quelques projets spontanés ont ensuite essaimé en Europe au tournant des années 80 (à Copenhague, Vienne, Rennes ou Neuchâtel), ce n'est qu'au milieu des années 2000 que les VLS ont véritablement pris leur essor, avec notamment les lancements successifs du Vélo'v lyonnais (en 2005) et du Vélib' parisien (en 2007). Aujourd'hui, on dénombre près d'un millier de systèmes de

partage de vélo de par le monde, lesquels sont généralement couplés à une application smartphone.

Le développement florissant des systèmes de VLS ne doit pas masquer une réalité moins reluisante: le service, gratuit ou presque pour l'utilisateur, coûte cher, voire très cher à la collectivité (et ce même dans le cas de systèmes financés par des privés en échange d'une concession d'affichage sur le domaine public, la ville renonçant dans ce cas à une redevance). Indépendamment de l'investissement initial (plusieurs dizaines de milliers de francs pour une station VLS), les bilans font état d'un coût moyen annuel par vélo dépassant les 2000 francs. Certes, rentabiliser un service public de transport tient toujours de la gageure et il n'est pas choquant que les systèmes de VLS soient subventionnés. Néanmoins, la contribution des usagers aux recettes reste vraiment trop faible (de l'ordre des 5% à 10% selon les études effectuées, contre 20% à 40% en moyenne pour les transports publics). L'équilibrage des stations (qui consiste à déplacer des vélos des stations pleines vers les stations vides) semble constituer la part de frais la plus importante, suivi de l'entretien des vélos (vandalisés ou trop peu robustes pour un usage public) et des frais de fonctionnement généraux.

La période d'euphorie passée, quelques collectivités commencent ainsi à jeter l'éponge, ou songent sérieusement à le faire. M. Russell Meddin, fondateur de Bike Share Philadelphia, a récemment recensé la suppression d'une soixantaine de systèmes de VLS dans le monde. En Suisse, la Ville de Delémont a décidé en 2015 de renoncer à pérenniser l'exploitation de son système Publibike, justifiant sa décision par le fait que la création d'un réseau de VLS n'était économiquement pas viable pour une ville de 12'000 habitants. Les solutions sont alors peut-être à chercher du côté de la location «longue» durée de vélos (location à la semaine, au mois, voire à l'année), que les villes de Strasbourg (avec le système Vélhop) ou Grenoble (Métrovélo) sont en train de tester. Les usagers sont ici responsables du vélo, y compris financièrement, ce qui limite les risques de dégradation, et le vélo emprunté est à rapporter à son point de départ, ce qui simplifie l'exploitation du système.

Du partage de son trajet au partage de sa voiture

Au-delà de l'argument écologique (partager le même moyen de locomotion, c'est réduire le nombre de véhicules sur les routes et les besoins en stationnement, avec des conséquences bénéfiques en termes de consommation énergétique et de réduction des nuisances), c'est l'aspect économique qui est essentiel dans l'essor de la mobilité individuelle motorisée partagée. Le fait de partager une voiture en pratiquant du covoiturage (qui ne consiste pas à mutualiser un bien (un véhicule) mais plutôt un service [un trajet]) permet de répartir les

[ILL. 1] La station Publibike à la gare de Delémont, fermée en 2015. (Photo: Citec)



[ILL. 1]



[ILL. 2]

[ILL. 2+3] Le système de voitures en libre-service Catch a Car à Genève. (Sources: www.gaz-mobilite.fr, Citec)



[ILL. 3]



[ILL. 4]

[ILL. 4] Borne pour voiture en libre-service, EPFL. (Photo: Jenny Leuba)

dépenses entre les utilisateurs et d'obtenir des tarifs compétitifs vis-à-vis des modes de transport traditionnels que sont la voiture individuelle, le taxi ou les transports publics.

Ainsi, en France, Blablacar, l'un des sites internet de covoiturage les plus fréquentés au monde (avec plus de 40 millions d'utilisateurs) concurrence aujourd'hui sérieusement la SNCF sur les trajets inter-villes, au point que cette dernière a développé sa propre plate-forme (iDVROOM). Quant aux taxis traditionnels, ils souffrent du boom des voitures avec chauffeurs particuliers, qui, regroupées pour la majorité sous la bannière d'Uber, pratiquent des prix attractifs au détriment bien souvent des conditions de travail et au mépris parfois des réglementations en vigueur.

Mais si l'enjeu principal du covoiturage pour les planificateurs est d'augmenter le taux de remplissage des véhicules (qui est très proche des 1.1 pour le motif travail), de manière à mieux exploiter un réseau inextensible, le covoiturage n'agit pas sur le taux d'utilisation des voitures. Or, comme une voiture reste immobilisée en moyenne près de 95% de son temps, chaque véhicule pourrait être utilisé cinq à six fois plus s'il était partagé. C'est sur la base de ce constat, et de la prise de conscience progressive qu'un besoin occasionnel de voiture ne saurait justifier l'achat d'une voiture à titre privé, qu'est né «l'autopartage».

Les différentes formes d'autopartage

L'autopartage est pluriel, puisqu'il existe trois principales façons de partager un véhicule:

— L'autopartage institutionnalisé d'abord, fonctionnant la plupart du temps «en boucle» (l'utilisateur doit impérativement rendre le véhicule emprunté au point de départ, après une durée d'utilisation définie). C'est le système le plus classique, usité aussi bien auprès des loueurs traditionnels (Herz, Avis, Europcar, etc.) que par les sociétés d'autopartage comme Mobility CarSharing en Suisse qui compte aujourd'hui plus de 130'000 membres. Ces modèles éprouvés fonctionnent bien et atteignent l'équilibre financier sans subventions publiques.

— La voiture en libre-service ensuite, où l'utilisateur peut rendre le véhicule loué dans n'importe quelle station du réseau (voire dans une zone géographique définie), après l'avoir emprunté de manière plus ou moins spontanée. Ce modèle, lancé à Paris avec Autolib' en 2011, connaît une croissance rapide dans le monde et se développe également en Suisse, avec les deux projets-pilotes de Catch a Car, à Bâle et à Genève. Il peine toutefois à trouver son équilibre économique et demeure encore largement soutenu par les pouvoirs publics ou par des organismes privés (le groupe Bolloré pour Autolib', Amag et Mobility pour Catch a Car).

— L'autopartage entre particuliers enfin, où l'utilisateur loue pour une période donnée un véhicule appartenant à un particulier et le lui ramène après utilisation. C'est un peu le retour aux systèmes pionniers d'autopartage, mais soutenu par des outils modernes permettant d'accéder au véhicule emprunté de manière automatisée, grâce à une application smartphone. En Suisse, la plateforme Sharoo, soutenue par le groupe Migros via sa filiale m-way, en est un excellent exemple.

Quels effets sur les pratiques de mobilité et quels défis pour les planificateurs?

Une plateforme de covoiturage ou d'autopartage, aussi performante soit-elle, ne peut à elle seule faire évoluer notre rapport à la mobilité automobile. Mais lorsque ces solutions de mobilité partagée sont mises en réseau, elles sont susceptibles d'avoir un impact non négligeable sur les habitudes de mobilité. Un bien partagé est en effet généralement utilisé de manière différente d'un bien individuel. Les VLS, le covoiturage et l'autopartage permettent en ce sens l'adoption de nouveaux profils de mobilité, plus multimodaux et durables. Ces solutions plus ou moins novatrices recèlent alors un potentiel intéressant, car elles permettent de mieux gérer les ressources rares que sont l'énergie et l'espace.

Le défi des planificateurs est d'élargir ces pratiques qui restent majoritairement urbaines. Il s'agira dès lors de trouver le moyen de développer des offres économiquement viables hors des grands centres urbains, de séduire des populations moins favorisées et de communiquer à plus large échelle sur ces systèmes encore insuffisamment connus, en mettant en avant leurs effets positifs sur l'environnement, mais aussi leurs avantages économiques, leur simplicité et leur complémentarité dans les offres de mobilité. La nouvelle tendance est de considérer la mobilité comme un service.

CONTACT

julien.lovev@citec.ch

ZUSAMMENFASSUNG *Geteilte Mobilität – ja, aber nicht um jeden Preis!*

Velos oder Autos im Selbstbedienungssystem, Carsharing und Fahrgemeinschaften bieten neue Möglichkeiten der Fortbewegung. Das Prinzip ist einfach: Wer ein Fahrzeug besitzt, stellt es via Internet oder App der Gemeinschaft zur Verfügung. Diese Modelle sind im Gebrauch oft günstiger und beanspruchen weniger Fläche als nicht geteilte Nutzungen, daher ihr raumplanerisches Potenzial. Was nicht heisst, dass sie nicht auch ihre Schattenseiten hätten.

Velos im Selbstbedienungssystem kommen die Allgemeinheit teuer zu stehen: Zu den zehntausenden Franken für die Erstellung einer Station kommen für den Betrieb ungefähr 2000 CHF pro Jahr und Velo hinzu. Fahrgemeinschaften haben den Vorteil, dass die Kosten unter den Mitfahrenden aufgeteilt werden können. Sie wirken sich aber nicht auf die Benutzungsrate eines Fahrzeuges aus: Das Auto steht weiterhin während eines Grossteils des Tages unbenutzt auf einem Parkplatz. Hierzu bietet das Carsharing eine Antwort. Dieses gibt es in institutionalisierter Form (z.B. Hertz oder Mobility Carsharing), als Selbstbedienungssystem (z.B. Catch a Car) oder unter Privatpersonen (z.B. Sharoo).

Eine Plattform für Fahrgemeinschaften oder Carsharing allein kann unseren Bezug zur Auto-Mobilität nicht verändern. Die Vernetzung dieser Lösungen kann jedoch einen beachtlichen Einfluss auf unsere Gewohnheiten haben. Gemeinsame Güter werden in der Regel anders benutzt als individueller Besitz und ermöglichen eine bessere Bewirtschaftung von knappen Ressourcen wie Energie und Raum. Mobilität wird heute vermehrt als Dienstleistung betrachtet. Eine Herausforderung der Planung besteht darin, diese Angebote über die städtischen Zentren hinaus auszudehnen.