

POINT DE VUE

QUELS FUTURS POUR LES MOBILITÉS ?

par Bruno Marzloff, membre du Think Tank

Quelle sera la mobilité de demain ?

Le Think Tank du Mobility Lab, groupe d'experts pluridisciplinaire, a mis en évidence la nécessité de mieux connaître les besoins et les attentes des citoyens en termes de mobilité et de nouveaux services à horizon 2050.

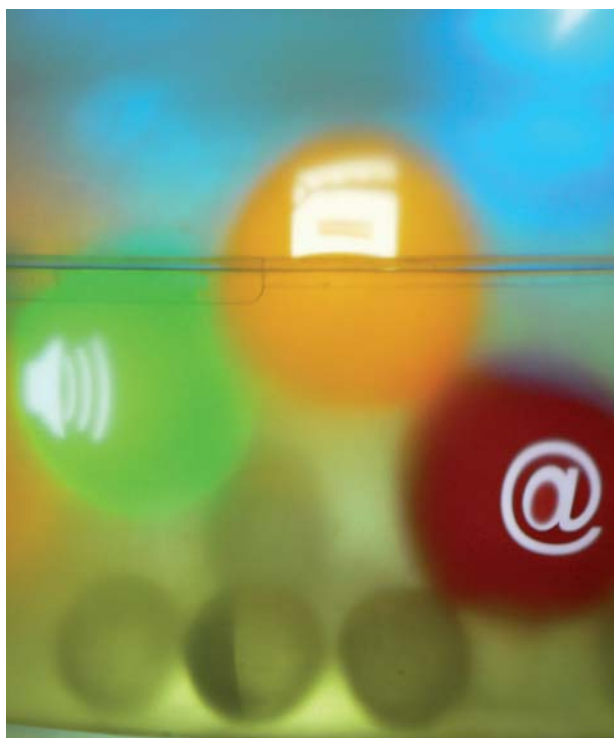
Dans ce sens, le Mobility Lab a lancé, avec Ipsos, une recherche prospective internationale sur la

mobilité quotidienne dans la ville (cf. Encadré p. 2). En préambule à la présentation des résultats de cette étude, le présent article donne le point de vue d'un sociologue sur la question. En explorant les valeurs de la mobilité contemporaine et leurs conséquences, Bruno Marzloff avance les signes du futur qui sont autant d'enjeux pour les opérateurs de mobilité.

Croissance - Pondération / Offre - Demande

Les voyageurs "auto-mobiles", libres et responsables

Interrogés sur l'avenir des mobilités, plus de trois Français sur quatre imaginent que leur mobilité ne va pas se réduire à l'horizon 2030 (36% pensent qu'elle sera aussi importante et 46% qu'elle va augmenter)¹. Pourtant, des réactions sont à l'œuvre. Les Français optent sans hésitation pour la modération des déplacements motorisés et la maîtrise de leur propre temps. Nous avons baptisé "auto-mobilité" cette gestion par soi-même de ses propres déplacements, autrement dit "ces stratégies autonomes de mobilité". C'est le retournement majeur que les transporteurs ont aujourd'hui à gérer. Dans une enquête Chronos/TNS Sofres, une personne sur quatre déclare avoir intensifié sa pratique de la marche en 2010 et ils sont plus de 50% à déclarer avoir réduit leur usage de l'automobile². Les "modes actifs" (marche et vélo) entrent en concurrence avec les modes motorisés. Changement de donne.



¹ Baromètre de l'opinion des Français sur la mobilité durable. Sondage Ateliers de la Terre, Mobivia Groupe et SNCF, Octobre 2010.

² Etude Auto-Mobilités 2010 TNS Sofres - Chronos / Méthodologie : étude postale réalisée auprès de 10000 foyers représentatifs de la population française, issus du Panel Métascope de TNS Sofres.

La clé de ces transformations se trouve dans le smartphone, outil par excellence de l'autonomie ; "en encourageant le développement d'applications qui facilitent le déplacement, les autorités organisatrices peuvent améliorer à moindre coût l'expérience voyageur et transformer les pratiques"³. La modération de l'utilisateur se double d'une puissante "agilité" traduite par de multiples initiatives au service de son "empowerment". L'explosion de la "donnée mobilité" a permis l'éclosion de wikis (Open Street Map...), de sites (Walkscore...), de fils d'information (le Twitter de la ligne 13 à Paris...), de "places de marchés" (covoiturage...) et d'applications urbaines (FixMyStreet...). Ces "services web et mobiles" ont en commun d'être initiés, abondés et gérés par le public lui-même. La révolution témoigne de :

- l'implication et de l'autonomisation de l'utilisateur ;
- l'inversion du paradigme offre-demande ;
- la place prise par l'immatériel (données et systèmes d'informations, de services et transactions) dans la construction des mobilités.

D'un côté, la croissance des déplacements reste prégnante quitte à atteindre l'insoutenable. De l'autre, en réaction à cette "modernité fatiguée", ramener la mobilité à de justes proportions, voilà la quête. Cette première contradiction en masque une autre, la prévalence de la demande sur l'offre. Ce décor, tel qu'il est planté, pose de sérieuses questions aux transporteurs :

- et si l'augmentation des flux n'était plus le moteur de la croissance ?
- et si c'était l'utilisateur qui dictait les changements ?
- et si les services devenaient la matrice des mobilités ?
- et si les modèles d'hier devaient être radicalement revisités ?

³ A lire sur Wired : How smartphones can improve public transit - 08/04/11

⁴ <http://www.walkscore.com/>

Récurrence - Opportunisme

Zigzag ou les turbulences nomades

Les déplacements urbains sont de plus en plus instantanés :

- le parcours se décide à la volée ;
- le mode de déplacement se choisit selon l'occurrence ;
- l'itinéraire n'est plus une parenthèse ;
- l'escale ne se résume plus au transit.

Deux leçons sont à tirer de ces transformations d'usage.

La première : il faut réincorporer le déplacement dans le quotidien (tendance fermement installée). Cette "mobilité habitée" transforme les perspectives pour tous : voyageurs, territoires et opérateurs. Comment mettre les offres de mobilité à niveau ?

L'autre leçon est celle de l'imprévisibilité. Le glissement du schéma sociétal "métro-boulot-dodo" se durcit face à un quotidien qui s'éparpille. L'agile contre le rigide renvoie au flexible contre le récurrent, à l'égo-centrique contre le collectif. Dans la fluidité requise, l'adresse et l'identité deviennent volages. Les numéros de portables et autres adresses électroniques s'imposent comme nos localisations furtives.

L'offre s'inscrit dans une géométrie variable. D'où la nécessité d'outils. Quand le marché ne les offre pas, les usagers les façonnent ! Ainsi Walkscore⁴, un site Internet né à New York, par et pour des citoyens réhabilite la marche, lui donne une visibilité, révèle ses possibles et produit les mesures (d'où le "score"). Une cartographie vivante, nourrie des données des usagers, instruit la "marchabilité" (walkability) ; c'est-à-dire trois choses :

- les itinéraires à pied, leurs obstacles et leurs aménités ;
- les accès à pied vers les transports publics ;
- les ressources du quotidien accessibles dans un isochrone donné (5, 10, 15 minutes de marche depuis un point donné).

> RECHERCHE PROSPECTIVE SUR LA MOBILITÉ DE DEMAIN

La phase de recherche qualitative s'est déroulée en janvier et février 2011. 9 entretiens ont été menés auprès de groupes de 10 personnes constituées respectivement de jeunes, d'adultes actifs, de seniors dans 3 grandes villes en France (Paris et sa région, Strasbourg et Marseille), en Chine (Hong Kong, Shanghai et Beijing) et aux États-Unis (San Francisco, Chicago et

Los Angeles). Ces villes et pays ont été choisis pour leur diversité en termes d'offre de transport, de culture, mais aussi pour la capacité de leur population à se projeter dans le futur. Dans cette étude, la mobilité est envisagée par l'action et la capacité des citoyens d'accéder physiquement à des activités, des aménités, des sociabilités (services, lieux de vie, travail,

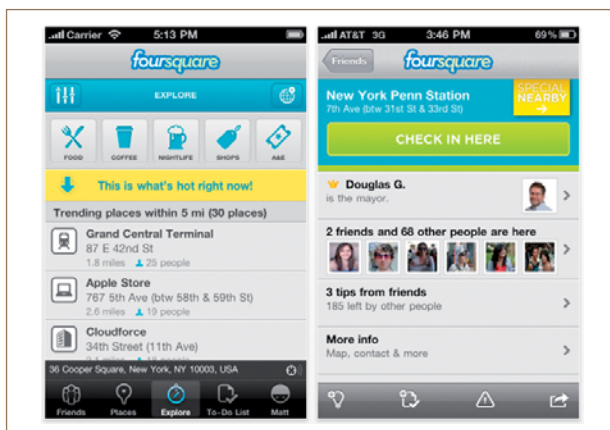
école, rencontres,...), récurrentes ou ponctuelles. L'étude n'a volontairement pas pris en compte les éléments de contexte et les contraintes, économiques, physiques, financières, auxquelles ils renvoient afin de permettre au mieux aux personnes interrogées de se projeter dans l'imaginaire. Leur intégration aurait en effet pu constituer un frein au désir, au rêve.

Quelles sont les valeurs de nos mobilités dans ce contexte ? Les Italiens qualifient joliment la mobilité contemporaine de “zigzagante”. D’autres parlent de “voyageurs-acteurs”. Cette esquisse de mobilité de demain est un enjeu pour les transporteurs.

Ordre – Désordre

L'équilibre, c'est le client qui le dicte

Twitter, Foursquare, Facebook, Google, PageJaunes... guident les pas du nomade. La planification n'est pas exempte d'improvisation. Au-delà de ces turbulences, il n'y a pas nécessairement un ordre ; il y a en revanche un équilibre. Il est trop tard pour se crispier sur des territoires figés, des temporalités rigides, des statuts à vie et des adresses fixes. Derrière son apparent désordre, un nomadisme à l'acceptation neuve est porteur de ruptures radicales dans nos rapports au temps et à l'espace.



Foursquare

Pour les opérateurs de transport, ce nomadisme charrie son lot d'innovations.

Le client du transporteur, c'est aussi un automobiliste, un marcheur, un cycliste... Le portail Multicity de Citroën⁵, ouvert en mars dernier, renseigne l'automobiliste sur les autres moyens de transports et sanctionne ainsi sa multimodalité.

Ce voyageur est aussi un consommateur ou un travailleur à distance... Des services et des espaces se pensent dans cette perspective.

C'est un citoyen, un chaland, un promeneur... Il peut avoir des spécificités, des handicaps cognitifs (le touriste) ou moteurs (une des applications Internet plébiscitées à Rennes relève les trottoirs, leurs obstacles, leur déclivité pour “les gens à roulettes”).

Déjà, la panoplie des transporteurs s'enrichit. Leurs offres se construisent en forme d'intégrations, d'annexions, de combinaisons comme autant de réponses à une flexibilité accrue de la société, comme autant de solutions à un “porte à porte” éclaté. L'initiative du voyageur n'a pas de limites. Les villes dans le monde entier font des modes actifs (marche, vélo, modes partagés) le phare des programmes urbains et plébiscitent les partages. Sur ce seul mois d'avril 2011, on a vu le leader mondial de l'autopartage ZipCar entrer avec fracas à la bourse de New York ; le leader français du covoiturage Comuto fêter son millionième abonné ; la fondatrice de ZipCar, Robin Chase lancer en France BuzzCar (location directe de voitures entre particuliers) avec Mobivia ou Le Grand Lyon lancer Car2Go avec Daimler et Europcar, en complément de leur Autolib. Ce sont les sanctions de l'usage.

Inflation – Modération

La maîtrise au défi de l'inflation des déplacements

Pourtant, tout reste à faire. Les correspondances entre modes défient l'organisation en temps réel. Les congestions et les allongements de parcours frisent l'insoutenable pour certains. Les deux pointes quotidiennes de trafic des commutants sont un héritage accablant d'une société construite sur un rythme – le travail – et un mode – l'automobile. La voiture particulière dominante (80% des distances parcourues et 80% des ménages disposant d'au moins une voiture) sature les axes et gêne toutes les mobilités. Même les transports en site propre recueillent le trop plein et nourrissent la thrombose. Les transporteurs n'échappent pas aux critiques : les taux d'utilisation de leurs flottes ne sont pas toujours très bons. Quelles réponses au fiasco d'une mobilité peu efficace, débordante et découplée des croissances démographiques ?

Trois modèles décrivent la pensée de la mobilité aujourd'hui.

Le plus ancien – socle de la modernité – privilégie croissance, vitesse et expansion.

Les limites sur lesquelles bute cette fuite en avant ont déclenché un second modèle, autour des régulations : faire autant avec moins.

Le numérique aide à cela et détermine dans la foulée un troisième modèle de sobriété et d'intelligence. On se pose alors la question du “bon sens” du déplacement.

Le premier modèle ajoute des infrastructures pour absorber la croissance des flux. Ainsi quand l'admi-

⁵ <http://www.multicity.citroen.fr/>

nistration allemande se bat pour une nouvelle gare avec les mots "optimisation", "rapidité", "flexibilité" et "irréremédiable", les habitants de Stuttgart, peu réputés de gauchisme, ne se reconnaissent pas dans ce jargon technocrate et descendent dans la rue⁶. Ces valeurs d'un passé, dont le projet de la gare cristallise l'obsolescence, font basculer ce bastion irréductible de la droite CDU chez les Verts. "Les citoyens remettent en cause l'idée que le progrès – cette nouvelle gare au cœur d'un centre-ville historique auquel sont attachés les habitants – apporte le bonheur". Ou encore le pharaonique métro automatique du Grand Paris – ses 35 milliards d'euros et son programme à vingt ans – se heurte aux limites humaines, économiques, environnementales et aux bornes du temps. Pire, si l'offre accrue absorbe le trop plein de demandes... elle entretient le cycle inflationniste. Comment calmer cette dynamique des "trop pleins" ? Pour tenter d'avancer, retournons vers l'engagement du voyageur.

Slow – Fast

La mobilité, c'est ce que vous en faites

Ce problème de robinet – gérer l'équation flux-tuyaux quand le flux augmente plus vite que le tuyau – définit la gestion des capacités disponibles. Dans ce second modèle, la productivité du système passe entre autres par la maîtrise du temps. Dans une logique d'autonomie, chacun cherche le moment de moindre fréquentation pour accéder à un mode de transport... L'information, basculant du théorique au prédictif, ouvre la voie à une gestion instantanée et localisée des itinéraires, à une maîtrise de la mobilité globale. Elle règle en temps réel les pas opportunistes du voyageur. Dans son Plan Global de Déplacements, le Pays Tolosan propose une cartographie isochronique pour réguler les systèmes d'autopartage⁷. A Londres, Chromaroma⁸ renseigne aussi le voyageur du Tube sur ce principe.

De cette maîtrise du temps, les Anglais ont conclu une loi du time shift : les usagers tendent à déporter vers des moments plus calmes leurs courses à l'hy-

permarché : moins de monde sur les routes, sur les parkings et aux caisses. L'idée est alors de transférer à l'usager une partie de la régulation des flux de la ville. Un ressort existe, "la mobilité choisie" et ses autorégulations. Les opérateurs de transport ont tout à gagner à identifier les gisements de productivité de l'offre. Jouer l'étalement dans le temps est le gage d'une amélioration du taux d'utilisation des ressources.

Face aux voyageurs qui cherchent des issues aux dépendances (à la voiture, à la congestion, aux horaires), une modernité neuve prend appui sur l'autonomie qu'ils acquièrent, sur les outils façonnés par le numérique pour conquérir une maîtrise des mobilités⁹.

Déjà les transporteurs observent une lente érosion des pics des commutes. Le temps personnel se règle à la marge ; quelques petits points de trafic en moins et la fluidité revient. Après tout, la productivité du travail repose sur la flexibilité. C'est aussi le point de vue des voyageurs. Selon une enquête récente d'Opinion Way, 73% des cadres travaillent hors de leur bureau, 50% travaillent le week-end, 38% pendant les jours de RTT, et 26% pendant leurs arrêts maladie¹⁰. Pour autant, cette dépendance semble "invisible" à 72% des sondés, qui s'estiment "libérés par la technologie". Derrière ces organisations inédites, la répartition équilibrée des flux dans le temps permet à la fois d'optimiser les ressources et de garantir la fluidité. Le voyageur devient acteur à la fois de son confort et du "fluide" du système. Cela n'exempte pas le transporteur d'accompagner cette démarche.

Mobilité choisie – Mobilité subie

Reconsidérer les voisinages du proche et du lointain

Troisième modèle, plus audacieux, la réduction des flux ; ni tous les flux, ni n'importe quel flux. La "mobilité choisie" (par le voyageur) se célèbre et se vit à l'aune de la liberté de mouvement. Elle devient le critère face à une "mobilité subie" dont on réduira les séquelles. L'arbitrage choisi/subi repose sur des variables que chacun règle et combine selon ses activités, les modes auxquels il accède, ses localisations (stratégies des localisations résidentielles et construction de parcours) et ses temporalités. Le site Transitscore ébauche ce type de démarche, encouragé par The Center for Neighborhood. En 2008, le maire de Portland inventait le concept de "20-minutes neighborhood"¹¹ : chaque habitant devrait se trouver à un

⁶ A lire sur Rue 89, "Stuttgart, on pense que le progrès ne fait plus le bonheur", 22 avril 2011, <http://www.rue89.com/planete89/2011/04/22/a-stuttgart-on-pense-que-le-progres-ne-fait-plus-le-bonheur-200746>

⁷ À lire sur Mobigis – Retour d'expérience : élaboration du PGD du Pays Tolosan – 13/04/11

⁸ www.chromaroma.com

⁹ TheCityFix.com – "Smarter Traveler" App Manages Traffic Flow, Wired – IBM App Predicts How Your Commute Will Go

¹⁰ Etude menée par Les Editions Tissot et OpinionWay, auprès de 1.154 salariés, dans le public comme dans le privé. 2011

¹¹ InnovCity – A Portland, les habitants modèlent eux-mêmes leurs quartiers

maximum de 20 minutes de marche des commerces et services du quotidien. Aujourd'hui, une vingtaine de quartiers de la ville se sont transformés grâce aux seuls efforts de leurs habitants. De fait, la mission du transporteur est questionnée jusqu'à l'injonction paradoxale du "quotidien à distance" : permettre l'accès aux ressources du quotidien sans déplacements. En d'autres termes, assurer moins de voyages pour garantir plus de fluidité et de qualité au système ! Ce quotidien-là recèle d'autres gisements de productivité dont les transporteurs seront demain les opérateurs.

Proche - Lointain / Statique - Cinétique

Paradigmes du domicile et quotidien à distance

Logiquement ce modèle de la "réduction" en appelle un autre, plébiscité par les Français, la proximité. Un tiers des Français déclare ne pas disposer de transports en commun proches de leur domicile (Auto-Mobilités, TNS Sofres - Chronos). Pourtant, la proximité est devenue le premier critère du quotidien, gagnant 12 points sur la période 2002-2009 selon Kantar Media¹².

Les ventes du e-commerce ont bondi de 26% en 2010 à 31 milliards d'euros pour 28 millions de cyber-acheteurs¹³. Faire coexister le proche et le lointain devient évident avec l'économie des services. 80% du PIB français relève de la production de services et le tertiaire, c'est 75% des emplois. A cette dématérialisation, répond celle des technologies Internet et mobiles. Cela signifie en clair une adaptation de l'offre par les transporteurs pour offrir les accès au lointain par le voyage et les réseaux de communication en option. Ce quotidien à distance, le transporteur le doit à son client au même titre que la logistique des transports. C'est l'extension du domaine des mobilités.

L'attraction des transports passe par la "station de mobilités". Pause (station) et mouvement (mobilités) se construisent en alternative et en complémentarité. Les mêmes lieux offriront demain l'accès aux transports, à leurs interactions et aux ressources du quotidien. La plate-forme des transports devient aussi celle des aménités de la ville et pourquoi pas du travail. Des équipements et des outils sont là. Les usagers en veulent encore plus – par exemple des point-relais dans

les lieux du transport ou l'avènement du paiement sur mobile (le NFC dans la monétique et la billettique). La structuration du quotidien autour des transports est une piste pour les transporteurs, banale maintenant dans les aéroports et les grandes gares. Reste à conquérir d'autres lieux pour relier les échelles de mobilité, renforcer la ville et mailler le territoire.

Offre - Demande

Paradoxe ! Quand le fluide passe par le complexe

L'enquête Auto-Mobilités mesure un écart conséquent entre l'usage actuel des applications mobiles (1%) et le crédit d'avenir qui leur est accordé (61%). Ce fossé entre une pratique et une attente, entre le fluide et le complexe, entre la demande et l'offre crée un nouveau paradoxe : naviguer dans la mobilité, c'est jouer de ressources multiples. L'écosystème est complexe qui relie activités et azimuts et fait en continu le choix de modes, d'horaires, de correspondances, sans compter les perturbations.

Malgré les milliers d'applications disponibles et les millions de téléchargements, nous en sommes encore à l'âge de pierre des solutions servicielles. Que les usagers dictent l'offre appelle des réflexions, des solutions, des partenariats et des modèles. Les constructeurs automobiles, les opérateurs de transports, les autorités organisatrices de transport, les acteurs des services et des "intelligences" engagent une vaste démarche d'innovations.

Centrifuge - Centripète

Des intégrations modales, tarifaires, informationnelles et servicielles

Le rééquilibrage territorial entre les centres et les périphéries, entre l'habitat dense et le rural dispersé, est un enjeu et un levier de transformation des mobilités. Le cloisonnement de l'offre selon les zones est en contradiction avec la réalité des mouvements sur ces mêmes territoires. Les échelles de mobilité s'affranchissent des frontières administratives pour recomposer des "zones de pertinence" des modes que le transporteur a la charge d'articuler. L'intégration géographique étend le territoire de compétence du

¹² Etude SIMM 2009 - Kantar Media

¹³ Bilan Fevad (Fédération du e-commerce et de la vente à distance) - 2010

transporteur, complétée d'intégrations modale, tarifaire, informationnelle et servicielle. Le commuter d'une grande périphérie conjugue voiture et train, celui de la ville combine marche et bus, le rural a sa voiture ou ses yeux pour pleurer.

Les transporteurs sont au défi d'une offre globale et sans coutures. Ils deviennent des opérateurs de mobilités. Une chance que n'a pas le constructeur automobile, ni même la filière prometteuse des services automobiles. D'un rôle de gestion de flotte, le transporteur devient le logisticien des mobilités éclatées et le concepteur de l'offre innovante qui va avec. A la clé, des opportunités multiples, de vastes élargissements de clientèle et d'attractions renforcées qui fécondent d'autres valeurs ajoutées.

Privé – Public / Individuel – Collectif

La partage comme une des clés de la pondération

Les transporteurs savent compter dans les 80% de déplacements en voiture un gisement de développement. Le secrétaire d'Etat américain aux transports propose que le taux d'occupation des voitures double d'ici 2020, une mesure de salubrité de la voie publique... et un exercice du "partage". Depuis Vélo'V né à Lyon en 2006, la taxonomie du transport s'enrichit du "public-individuel" (le vélo en libre-service) et du "transport en partage". Buzzcar, déjà cité, fait suite à l'annonce du lancement de Autolib' en Ile-de-France (BMW lance aussi son autopartage "one way" ; le véhicule peut être rendu ailleurs) et d'autres initiatives autour de la voiture servicielle.

Le transporteur public n'est jamais très loin dans ces développements. Car ces services appellent des concertations avec les autorités organisatrices – qui en sont parfois les initiateurs. Ces concertations s'étendent à une chaîne de métiers inédits. Des "hubs" – d'interactions des modes, des transactions, du stationnement, des échanges – sont naturellement des lieux de transport existant et à développer pour intégrer cette floraison. L'enjeu pour les transporteurs ? Gagner des parts de marché par leur implication dans l'intégration de la voiture dans un système plus global, par des tarifications communes entre transport et voiture, par un réseau de stations qui en fluidifie les usages.

Possession – Usage

Du statutaire à l'utilitaire

La désuétude annoncée de "l'automobile patrimoniale" s'inscrit dans un mouvement plus large de la syndication des usages. Son érosion versus les infinies formes de partages, ouvre la piste des productivités. L'imaginaire bascule du "statutaire" à "l'utilitaire". Optimiser l'usage de la voiture par des usages consécutifs ou conjoints est une affaire de "places de marché" physiques (des stations) et numériques (l'appariement). Quand nous parlons de productivité, c'est bien de la fluidité que nous parlons. Moins de voiture pour autant de trajets, voire un peu moins. La productivité n'a pas de limites. Le loueur Ucar et Comuto-covoiturage.fr permettent de louer une voiture en tant que covoitureur et de partager les frais avec des covoiturés. Le taux d'utilisation (taux d'occupation x taux d'usage) atteint alors des sommets de productivité qui raille les gains de productivité des motorisations et des carburants.

L'Observatoire Europcar (Ipsos) confirme la volonté des Européens de modifier radicalement leurs pratiques automobiles. D'ici à 2030, 51% des Français se voient dans des véhicules partagés¹⁴. La catégorie confond les variétés de partages automobiles (covoiturage, autopartage, taxis collectifs, transports à la demande, etc.). L'autopartage pourrait compter quelque 140 000 abonnés et voir son chiffre d'affaires multiplié par six à l'horizon 2015. En Europe, ce marché pourrait dépasser cinq millions d'adeptes en 2016¹⁵. La conclusion s'impose vite d'une flexibilité au service d'une innovation permanente. Les bénéfices individuels apportés aux clients par ces innovations s'inscrivent dans une logique vertueuse où la collectivité et les opérateurs de mobilité mesureront leurs propres profits.

¹⁴ 3^e édition de l'observatoire Europcar du transport et de la mobilité - Ipsos, Enquête auprès de 6 000 personnes, âgées de 18 ans et plus, dans 7 pays européens.

Durable – Rentable

Et leur cercle vertueux

Les maîtrises d'usage – comme stratégies des usagers et des villes – se télescopent avec les injonctions du développement durable. Que cherche-t-on ? Pour les consommateurs, à accroître la performance des parcours en termes de confort, d'efficacité et de fluidité. Pour les opérateurs, il s'agit de déployer des offres qui accompagnent ces avancées d'usage. Le cercle n'a jamais été aussi vertueux qui fait des bénéfices des uns ceux de la société. Une mobilité globale maîtrisée se résout en avantages individuels et collectifs. Les modèles d'un partage du client, de répartition de la valeur, des "roaming" de services (quand le client passe d'un opérateur à l'autre) se cherchent. Les transporteurs – déjà présents dans le vélo et même la voiture, jouant avec les consolidations tarifaires multizones, multimodes, s'ouvrant à des services de porte à porte – sont dans les clous. Mais d'autres acteurs sont en embuscade pour vendre ces mêmes offres. Tous sont en quête de modèles.

Rareté – Abondance... et conclusion

La donnée, matière première des mobilités du futur

L'innovation sera là, dans ces modèles qui érigent l'information et le service comme des sésames des mobilités, célèbrent le "temps réel", activent même le "temps prédictif". Pour cela, ils brassent la donnée : celle des territoires, celle des contributeurs et celle des opérateurs. En même temps, c'est aussi le paradoxe des nouvelles mobilités ; entre d'une part des données innombrables pour décrire, réguler, spécifier, circonstancier, anticiper les déplacements ou gérer leurs substituts numériques et d'autre part la raréfaction progressive des ressources fossiles et territoriales. Le carburant des mobilités du futur, ce sont donc ces données. Ce gisement est inépuisable, infiniment valorisable, à charge pour les transporteurs de le transformer en intelligences.

Il reste aux opérateurs à entrer dans des négociations fécondes de partage et de réutilisation de l'information, à entendre que souvent le voyageur en sait plus que lui, à écouter derrière les monitoring de la donnée d'autres attentes du marché, à exploiter les régu-

lations au bénéfice d'une maîtrise de leurs flottes et plus généralement au profit d'une économie générale des ressources, à s'en saisir pour améliorer l'offre en permanence. Dès lors que l'essentiel des mobilités sera activé par ces intelligences, la valeur de cet immatériel sera demain gigantesque. Google, Facebook, Foursquare... dont les valorisations capitalistiques frôlent la bulle (100 milliards de dollars pour Facebook) rappellent que la donnée peut se transformer en valeur. La veine collaborative avec Open Street Map (cartographie collaborative), Walkscore (marchabilité), Dein Bus¹⁶ ou Comuto (covoiturage) rappelle qu'une économie parallèle apporte aussi son lot considérable de bénéfices. A partir de cela, tous les modèles de mobilité de demain restent à construire par les opérateurs de transport. ■

> L'AMORCE D'UN CHANGEMENT DANS LES COMPORTEMENTS DE MOBILITÉ

53% des individus sont dans une posture de changement à l'égard de l'automobile.

82% pensent qu'il faut diminuer le nombre de voitures circulant dans les villes.

-12% de kilomètres parcourus à l'année par voiture vs 1995.

25% déclarent avoir réduit ou renoncé à l'usage de la voiture ; la principale raison évoquée, le prix du carburant.

60% et **47%** des personnes perçoivent respectivement le covoiturage et l'autopartage comme des modes d'avenir.

SOURCE : Etude Auto-Mobilités 2010, TNS Sofres Chronos

¹⁵ Etude Xerfi, l'autopartage en France à l'horizon 2015.

¹⁶ La DB perd son procès contre une petite compagnie d'autocar.

BIBLIOGRAPHIE

- Fédération du e-commerce et de la vente à distance (FEVAD), Bilan 2010
- Ipsos, 3^e édition de l'observatoire Europcar du transport et de la mobilité, Enquête auprès de 6000 personnes, âgées de 18 ans et plus, dans 7 pays européens, janvier 2011
- Innovcity, "A Portland, les habitants modèlent eux-mêmes leurs quartiers", 1^{er} avril 2011
- Kantar Media, Etude SIMM, 2009
- Mobigis, "Retour d'expérience : élaboration du PGD du Pays Tolosan", 13 avril 2011
- Mobivia Groupe et SNCF, Baromètre de l'opinion des Français sur la mobilité durable, Sondage Ateliers de la Terre, octobre 2010
- Rue 89, "Stuttgart, on pense que le progrès ne fait plus le bonheur", 22 avril 2011
- The CityFix.com, "Smarter Traveler" App Manages Traffic Flow, 18 avril 2011
- Tissot et OpinionWay, Etude menée auprès de 1 154 salariés des secteurs public et privé, 2011
- TNS Sofres – Chronos, Etude Auto-Mobilités, Méthodologie : étude postale réalisée auprès de 10000 foyers représentatifs de la population, issus du Panel Métascope de TNS Sofres, 2010
- Ville Rail et Transports, La DB perd son procès contre une petite compagnie d'autocar, 20 avril 2011
- Wired, "How smartphones can improve public transit", 8 avril 2011
- Wired, "IBM App Predicts How Your Commute Will Go", 13 avril 2011
- Xerfi, L'autopartage en France à l'horizon 2015, novembre 2010

Toutes les sources Internet sont accessibles sur :

http://veoliatransdevlab.com/publication/Pointdevue_Futurs_Mobilites_fr/

AUTEUR



• Bruno Marzloff

Sociologue, Directeur du cabinet d'études et de prospectives Chronos, animateur des programmes : Groupe Chronos (Mobilités), de Datact (Données) et de Do It City (Aire numérique urbaine) ; membre du Think Tank du Mobility LAB.
bruno.marzloff@groupechronos.org

COMITÉ DE RÉDACTION

Le Mobility LAB mène, avec son Think Tank, une investigation sur les mobilités de demain. L'objectif est de trouver des pistes d'innovation de service en rupture avec les pratiques actuelles de mobilité.

• Marie-Catherine Beaudoux

Directrice du Mobility LAB, Direction Innovation et Développement Durable.
marie-catherine.beaudoux@veoliatransdev.com

• Sandrine De-Boras

Chef de Projets, Mobility LAB, Direction Innovation et Développement Durable.
Doctorante au Laboratoire d'Economie des Transports.
sandrine.deboras@veoliatransdev.com



POUR DES MOBILITÉS SOCIALEMENT RESPONSABLES

Le Mobility LAB observe et analyse les tendances liées à la mobilité sur un grand nombre de pays. Point de rencontre et d'échange entre recherche et expériences du terrain, il enrichit sa vision des attentes des citoyens et des collectivités pour définir de nouvelles réponses à leur apporter.

Contact : Marie-Catherine Beaudoux (+33) 01 41 09 24 90 / mobilitylab@veoliatransdev.com
Mobility LAB, Direction Innovation et Développement Durable
9, rue Maurice Mallet – 92445 Issy-Les-Moulineaux Cedex • www.veoliatransdevlab.com



Imprimé sur papier
Cyclus Print 100% recyclé.