

# Micro-mobilité partagée : sont-ils devenus fous ?

Par **Henri MOISSINAC**

Co-fondateur de Dott ([www.ridedott.com](http://www.ridedott.com))

Des centaines de millions ont été investis dans des sociétés de micro-mobilité partagée (vélos et trottinettes électriques). Est-ce une nouvelle bulle ? Pourquoi tant d'excitation ? N'a-t-on rien appris de l'explosion puis l'implosion des services de vélos chinois ? Eh bien non ! Préparez-vous au prochain changement majeur dans nos villes. Au cours des cent dernières années, la mobilité terrestre a été principalement guidée par l'évolution des voitures privées et à combustible fossile. Des infrastructures ont été déployées dans le monde entier pour accueillir les voitures : de gigantesques autoroutes ont été construites pour relier les villes. Les rues ont été élargies pour permettre la circulation des voitures. De vastes zones ont été allouées au stationnement urbain. Toute une chaîne d'approvisionnement (stations-service, raffineries, pétroliers, etc.) a été mise en place. Et des centaines de milliards d'euros ont été prêtés pour permettre à chacun d'acquérir un véhicule. Les voitures sont rapidement devenues des signes de statut et de style de vie.

Pourtant, l'ère des voitures privées et à combustion fossile touche à sa fin.

Le premier facteur est un changement culturel. La propriété privée était une aspiration de nos parents. Posséder ses biens, sa voiture, sa maison, etc., donnait une forme de liberté et d'indépendance. Les nouvelles générations pensent différemment. Elles aspirent toujours à la liberté, mais elles n'ont plus besoin de posséder pour pouvoir en profiter. Des plateformes partagées offrent tous les avantages de la propriété sans les inconvénients de devoir entretenir et renouveler ses biens : Spotify, pour la musique, remplace les CDs ; iTunes propose des films à la demande et remplace les DVD ; AirBnb ou Expedia rendent inutile la maison de campagne. Et la voiture ? Pourquoi prendre sa propre voiture pour aller au bord de la mer quand on peut prendre le train et louer un véhicule adapté sur place ? Pourquoi affronter la circulation citadine et se garer en ville quand on peut prendre le métro, louer un scooter électrique ou arrêter un taxi ? L'infrastructure partagée est plus flexible, plus adaptée, plus rapide, moins chère, en particulier dans les transports. Les véhicules partagés ont une utilisation plus élevée et donc un coût par trajet plus bas. Ils apportent de la flexibilité et optimisent les ressources et le budget de chacun.

Le deuxième facteur est le développement de la mobilité électrique. La technologie progresse. Les piles s'améliorent chaque année. Elles stockent plus d'énergie dans moins d'espace. Les moteurs électriques sont plus petits et plus puissants. Les véhicules électriques ne dégagent pas de carbone (quand leur source d'énergie est elle aussi décarbonée, ce qui n'est pas encore partout le cas, sauf dans quelques pays tels que l'Islande, le Costa Rica ou la France, mais tout le monde y arrivera). Il reste des défis à relever : recharger les batteries, par exemple, requiert des infrastructures parfois coûteuses, mais cela progresse également (stations à recharge rapide, batteries échangeables). Le monde de la mobilité passe à l'électricité avec l'explosion des vélos à assistance électrique, des scooters, des voitures, personnels et partagés. L'électricité devient la source d'énergie dominante en ville.

Le troisième facteur est l'essor de l'IoT (*Internet of Things*). Les puces sont de plus en plus petites et puissantes. De plus en plus d'électronique est embarquée, que ce soit dans les voitures, mais aussi dans les vélos ou les motos. L'industrie automobile ne consiste plus juste de la construction

mécanique, c'est aussi du logiciel et de l'électronique. Une grande partie de ces véhicules seront bientôt autonomes, à commencer par l'autodiagnostic, la maintenance et, un jour, la conduite. Cette convergence technologique entre l'automobile, l'électronique et les télécoms a simplement permis l'existence des véhicules partagés tels que les scooters électriques de Cityscoot ou les voitures à la demande d'Uber. Nous l'avons vu d'abord en Chine, où les flottes de dizaines de millions de vélos partagés, connectés au réseau grâce à l'IoT, étaient probablement le premier déploiement à très grande échelle de l'IoT entre les mains des consommateurs, avec des centaines de millions de trajets chaque jour.

Le quatrième facteur est social et politique. Avec le réchauffement climatique menaçant notre mode de vie, les villes veulent réduire les émissions de carbone et la pollution. Les municipalités construisent des voies vertes, des voies cyclables, des espaces de stationnement pour les véhicules verts et légers (vélos et scooters électriques, par exemple). Elles agissent pour réduire l'utilisation des voitures : multiplication des taxes sur les voitures, des zones sans voitures ou des incitations fiscales favorisant des solutions moins polluantes. Cet environnement conduit progressivement à une évolution vers des véhicules verts, mais il reste beaucoup à faire pour offrir un environnement sécurisé à la mobilité légère.

La convergence de ces quatre tendances :

- 1) la propriété partagée,
  - 2) le développement des véhicules électriques,
  - 3) la convergence des industries de l'électronique, des télécommunications et de l'automobile,
  - 4) l'investissement dans les infrastructures pour des villes sans carbone,
- crée un changement massif dans la mobilité urbaine.

Cette révolution urbaine axée sur les véhicules partagés, pratiques et écologiques, sera massive, et aussi porteuse de changement pour les villes que l'arrivée du téléphone mobile dans notre vie. Velib et Uber : c'est Blackberry. La batterie électrique : l'écran tactile. Les trottinettes et vélos électriques partagés : les premiers iPhones.

La plupart des investisseurs ont compris cela. Ils y vont tous. La question suivante est de savoir quelles entreprises auront un impact et sauront conquérir ce marché.

Premièrement, l'industrie automobile traditionnelle. Elle sait construire un équipement de qualité avec des micro-logiciels intégrés. Certains acteurs ont déjà migré vers des infrastructures partagées (BMW & Drive Now, Bosch & Coup, Ford & Spin). La vitesse à laquelle ce marché évolue représente un défi constant. Le développement de ces nouvelles activités en ville est trop rapide pour eux. Par exemple, la recharge et la maintenance de la flotte de véhicules en ville est un nouveau métier. Certains font des progrès. Certains commencent par créer des entités distinctes combinant le meilleur de leur expertise passée avec la rapidité des jeunes entreprises en contact direct avec le consommateur.

Deuxièmement, les entreprises d'électronique. Pourquoi des entreprises telles que Foxconn ou Apple ne se lanceraient-elles pas dans ce domaine ? Elles maîtrisent l'électronique et les logiciels embarqués. Elles peuvent appliquer leur expertise pour construire ou créer des partenariats en vue de développer des concepts de véhicules mécaniques. Jusqu'à présent, aucun service n'a été lancé par ces acteurs, mais cela pourrait changer.

Troisièmement, les entreprises de covoiturage (Uber, Grab, Taxify, etc.). Elles ont une importante base d'utilisateurs préexistante et des relations établies avec les villes. Elles paraissent bien placées pour se positionner sur le marché de la mobilité partagée. Pourtant, il existe une différence essentielle : ces acteurs gèrent des places de marchés virtuelles entre consommateurs et chauffeurs (*marketplace business model*), et non pas des relations entre des consommateurs et des actifs

physiques (*retail business model*). Ce sont presque les mêmes clients, mais ce n'est pas du tout le même métier. Tout un défi.

Quatrièmement, les *pure players* dédiés à ces nouveaux services (Bird, Dott, Lime, Mobike et autres). Ils sont spécialisés, ils apprennent rapidement. Ils ont un objectif clair et défini et sont très rapides pour l'obtenir. Ils n'ont pas les mêmes ressources financières, ils manquent parfois de l'expertise présente chez ces autres acteurs, mais beaucoup d'experts venant des trois premiers types d'acteurs les rejoignent et pourraient leur permettre de tout avoir à l'arrivée.

Alors... qu'en pensez-vous ? Sommes-nous fous d'investir autant dans le partage de véhicules électriques ? Non, bien sûr ! Nous sommes à l'aube d'une révolution de la mobilité et de nouveaux acteurs comme Dott vont émerger partout en Europe et ailleurs.