Communautés de Transition Energétique et de Mobilité douce

Structuration

Poudou, Jean-Christophe (UM, MRE)

Problématiques

- Etats des lieux des expériences en cours sur les communautés de mobilités douces (CMD)

- Transposer les analyses récentes sur les performances des communautés d'énergie (organisation, efficacité) aux nouveaux concepts de communautés de mobilités

- Évaluer les cadres juridiques actuels et proposer des améliorations législatives pour soutenir l'efficacité et la durabilité de ces communautés.

- Examiner les mécanismes d’incitation aux investissements et de répartition des gains au sein des communautés pour garantir une distribution équitable et maintenir un niveau optimal d'engagement des membres.

- Evaluer les dispositions à l’engagement dans des communautés de mobilités (enquêtes ; entretiens semi-directifs ou des récits de vie)

Survols d'expériences

Le tableau ci-dessous compare 8 initiatives selon plusieurs critères : localisation, type d'initiative, modes de transport, financement, impacts, défis et technologies utilisées.

Initiative	Localisation	Type d'initiative	Modes de transport	Financement	Impacts	Défis	Technologies
Clean Cities	États-Unis (Seattle)	Hub de mobilité	VE, vélos électriques, covoiturage	Subventions fédérales	Réduction des émissions, adoption accrue des VE	Coût initial élevé, réplicabilité limitée	Bornes de recharge rapide, plateformes numériques
MobiCascais	Cascais, Portugal	Plateforme de mobilité intégrée	Bus, vélos partagés, covoiturage, train	Taxes municipales (stationnement, véhicules)	-20 % trajets en voiture, 8,8M passagers (2022)	Accès limité en périphérie	Application mobile, gestion en temps réel
MyWheels	Amsterdam, Pays-Bas	Coopérative d'autopartage	VE, voitures partagées	Cotisations des membres, investisseurs privés	1 voiture partagée = 8-12 privées, réduction des émissions	Investissements pour expansion	Application de réservation, transpondeurs
Magliano Alpi	Magliano Alpi, Italie	Communauté énergétique avec mobilité	VE, recharge communautaire	Subventions européennes, municipales	-15-20 % coûts énergétiques, réduction émissions	Faible densité de population	Panneaux solaires, smart charging
Barr River	Écosse, Royaume-Uni	Projet pilote énergie-mobilité	VE, recharge communautaire	Subventions publiques, fonds locaux	Adoption accrue des VE, économie locale stimulée	Coût infrastructure hydroélectrique	Hydroélectricité, bornes de recharge
Superblocks	Barcelone, Espagne	Redesign urbain communautaire	Piétons, vélos, transports publics	Budget municipal	-20 % émissions CO2, meilleure qualité de l'air	Résistance des commerçants	Signalisation, espaces verts
E-Mobility Community	Utrecht, Pays-Bas	Autopartage avec V2G	VE partagés	Subventions municipales, privées	-30 % usage voitures individuelles, coûts énergétiques réduits	Coût V2G élevé	V2G, panneaux solaires, application
MOVE21	Oslo, Norvège	Hub de mobilité intégré	Vélos/scooters électriques, transports publics, logistique	Fonds UE, municipalités, entreprises	-15 % trajets en voiture, réduction émissions logistique	Adoption limitée en zones peu denses	Application, bornes solaires

Analyse économique *(Chercheurs MRE)*

- *Objectif*: réduire la consommation excessive de modes de transport individualisés qui génèrent des externalités négatives (pollution, congestion)

- Comparaison avec les communautés d'énergie et problématiques de durabilité :
  - un bien *vs* un service
  - revente des surplus *vs* autoconsommation collective seulement
  - Conflit d'usage ex ante *vs* ex post

- Cost-sharing *vs* (in)-disponibilités des véhicules ou modes de transports : dimension collective et gestion d'un bien commun avec agents hétérogènes ; tarification interne dynamique

- Stabilité des communautés et complémentarité avec les REC (véhicules électriques)

- Papier théorique + *policy paper*,

Défis & réflexions juridiques *(Malo Depincé, LICeM)*

- Absence d'un cadre juridique clair, comparable aux directives européennes pour les communautés d'énergie, complique leur formalisation (Fjeldstad & Ketels, 2021)
- Mise en perspective avec les cadres juridiques existants (exemple temps partagé immobilier)
- Revue de littérature en cours : le laboratoire Innovation Communication et Marché (LICeM, UR_UM213) mobilise ses étudiants cet été pour présenter un rapport relatif aux solutions juridiques de partage des biens.
- Une première restitution sera réalisée entre septembre et octobre 2025

Perceptions usagers *(Pauline Folcher, MRM)*

- **Revue de littérature et métanalyse : Consommation collaborative et durabilité**
  - Système de consommation basée sur « l'accès » et non la propriété (Eckhardt et al., 2019; Reynolds-Pearson & Hyman, 2020).

Formes et nature de la consommation collaborative
1) **Accès Basé sur le Marché** : Il s'agit d'un mode de consommation médiatisé par le marché qui n'implique pas le transfert de propriété du produit (Bardhi & Eckhardt, 2012);
2) **2) Partage entre Pairs (P2P)** : Caractérisé par l'interaction et la communication directes entre les consommateurs (Barnes & Mattsson, 2016; Heinrichs, 2013; Joo, 2017) ou des actifs fournis et détenus par des consommateurs individuels (Kumar et al., 2018);
3) **Systèmes B2C (Business-to-Consumer)** : Les actifs sont principalement fournis et détenus par une entreprise (Möhlmann, 2015)
4) **Événements de Partage Non Monétaires** où les participants partagent et prennent des biens sans attente d'échange financier (Albinsson & Perera, 2012; Ozanne & Ballantine, 2010)

Perceptions usagers : Revue de littérature : Consommation collaborative/partage et durabilité

Facteurs influençant la participation durable à la collaboration

- **Individuel**: La flexibilité, la mobilité (Milanova & Maas, 2017; Möhlmann, 2015; Tussyadiah, 2016), les économies (Bardhi & Eckhardt, 2012),
- **Considérations sociales** (Edbring et al., 2016) et **environnementales** (Edbring et al., 2016; Hamari et al., 2016; Mattia et al., 2019; Möhlmann, 2015; Tussyadiah, 2016; Wilhelms et al., 2017).

➔ Les avantages perçus tels que l'utilité économique, la valeur sociale et le potentiel de durabilité sont déterminants (Li et al., 2024).

➔ Certains types de consommation basée sur l'accès, en particulier ceux médiatisés par le marché, ne sont pas nécessairement pro-sociaux ou altruistes (Bardhi & Eckhardt, 2012), mais peuvent être principalement guidés par l'intérêt personnel et l'utilitarisme (Bardhi & Eckhardt, 2012).

Freins au développement de la consommation de partage

- **Manque de Loyauté** : Les utilisateurs de l'économie du partage peuvent présenter une loyauté moindre envers les fournisseurs de services, ce qui pose un défi pour les entreprises visant à construire une base de clientèle fidèle (Snipp, 2017).
- **Contagion et Dégoût** : La consommation partagée peut entraîner des sentiments de dégoût ou des perceptions de contamination (Argo et al., 2006; Nemeroff & Rozin, 1994), en particulier lorsque le contact physique avec le produit est présent.
- **Responsabilité et Abus** : Dans les systèmes de partage médiatisés par le marché, les utilisateurs peuvent se désengager de la responsabilité envers le produit et les autres utilisateurs, menant à un comportement opportuniste ou à un abus des biens partagés. Les régulations basées sur les amendes sont souvent nécessaires pour contrôler ce comportement (Bardhi & Eckhardt, 2012)

➔ **Consommation collaborative et de partage non envisagée par le prisme d'une communauté formelle et « restreinte » dans la littérature**

Perceptions usagers *(Pauline Folcher, MRM)*

- **Enquêtes terrain envisagées :**

➢ Etude qualitative semi-directive : à l'aide de focus group auprès d'un échantillon diversifié d'usagers potentiels
  - Objectif: envisager les conditions d'acceptabilité pratique et sociale des CMP

➢ Etude qualitative non-directive et longitudinale : récits de vie avec un échantillon composé de membres de plusieurs communautés de mobilité partagée
  - Objectifs: 1) identification des attitudes et comportements vis à vis de la communauté sur le long terme 2) mise en perspective des formes de communauté avec les conditions d'acceptabilité et de durabilité des pratiques

➢ Etude quantitative par questionnaire :
  - Objectif : Evaluation de la satisfaction et de l'engagement dans les communautés de mobilités.