

4 Ecosystème

4.1 Fonctionnement du service en lien avec *La Plato*

Lorsqu'ils ne sont pas acquis en « pleine propriété » par des particuliers, les véhicules intermédiaires *La Plato* ne peuvent être considérés comme des produits autonomes : ils sont dans ce cas **indissociables du panel de services qui les accompagnent**. A ce titre, nous pensons que c'est la capacité des véhicules innovants à « faire système » qui pourra les rendre attractifs et concurrentiels face aux véhicules classiques (voitures). Si la non-disponibilité permanente et immédiate, la vitesse réduite ou la spécification à un usage dédié sont autant « d'inconforts objectifs », beaucoup d'entre eux peuvent être contrebalancés, absorbés ou compensés par une **organisation amont efficace**, autrement dit, un **service-support efficace**. La synergie entre véhicule lui-même, les infrastructures et les services complémentaires, qu'ils soient physiques ou dématérialisés, représente un enjeu majeur.

Bien que non-exclusives et intégrant d'autres services liés à d'autres modes, les **Stations des Mobilités** sont les **relais principaux** du réseau des véhicules intermédiaires *La Plato*. A ce titre, elles intègrent des places de stationnement dédiées, des stations de dépose et recharge des batteries ainsi que les informations relatives au service (affiches, écrans, borne d'appel, etc.).

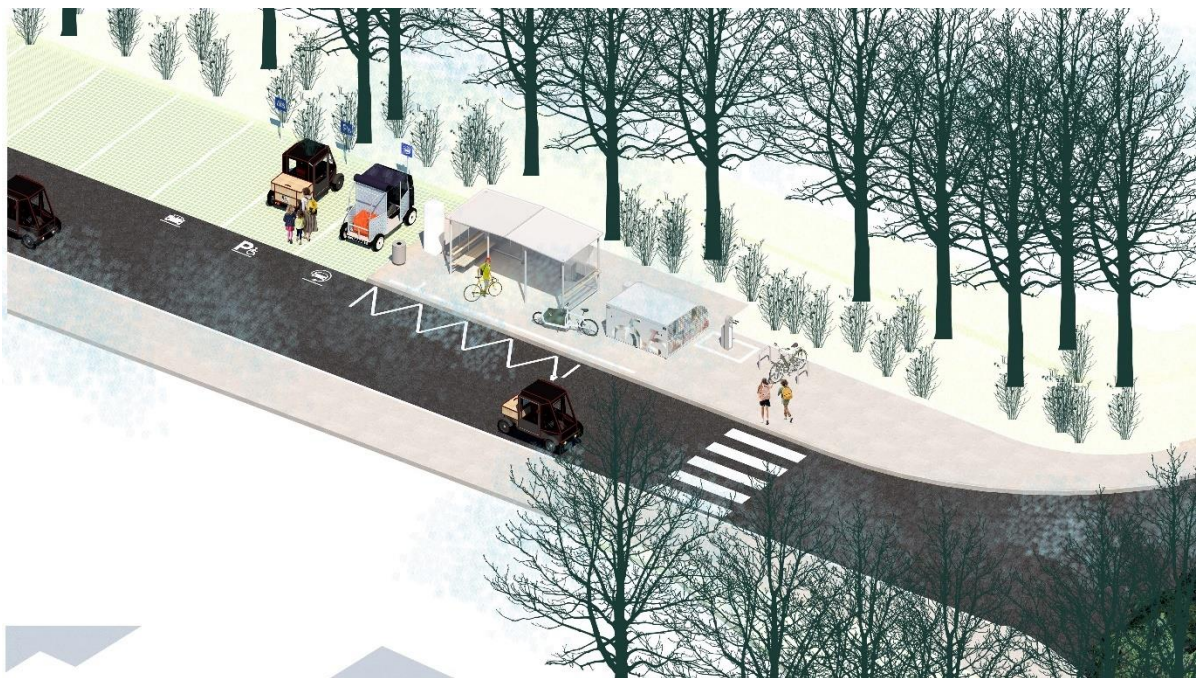


Illustration d'une Station des Mobilités types, avec différents véhicules intermédiaires *La Plato*

Dans le cas d'une **location de courte durée**, le service d'autopartage fonctionne en **boucle** : un véhicule emprunté doit être ramené à son point de départ. Dans le cas d'une **location de longue durée**, le véhicule est **stocké chez l'acquéreur**. Bien que de multiples déclinaisons de forfait puissent être imaginées, nous définirons le cadre de l'offre commerciale du service comme suit :

- Location de courte durée : **24h** maximum en semaine / **48h** maximum en weekend.
- Location de longue durée : **3, 6 ou 12 mois** renouvelables.

Dans les deux cas, les membres du service peuvent profiter du réseau de stations ainsi que d'une **application mobile commune** qui les articule (localisation des véhicules, places de stationnement ou batteries disponibles). L'application est étroitement liée à d'autres systèmes, en particulier dédiés à l'autopartage et la mise en relation (covoiturage / autostop organisé) afin de faciliter et promouvoir ces pratiques solidaires.

Dans le sens d'un **discernement technologique et d'une frugalité des véhicules *La Plato***, il convient de rappeler qu'ils ne possèdent pas de système embarqué complexe ; seul le téléphone personnel de l'utilisateur permet une articulation avec le service digital et joue le rôle d'ordinateur de bord (carte GPS, capacité des batteries, etc.).

4.2 Promotion du service en lien avec *La Plato*

Comme évoqué précédemment, la visibilité et la promotion d'un service de mobilité innovant reste capital à son implantation dans des territoires, en particulier ruraux. De nombreux exemples pourraient illustrer ce phénomène, comme la sous-utilisation des services de transport à la demande (TAD). Même à des tarifs très modestes, ces services, pourtant souples et confortables, peinent à émerger, souvent faute de connaissance des habitants eux-mêmes qui se rabattent sur des services mieux identifiés comme les taxis traditionnels (source : études AREP pour SNCF, Direction Technologies, Innovation & Projets Groupe).

Pour satisfaire cette exigence, nous prendrons pour référence les initiatives menées par certaines communes visant à promouvoir l'utilisation du vélo (vélos personnels, en libre-service, vélo-cargo partagés, etc.). Ces exemples nous montre qu'une réelle adhésion de la population peut émerger mais au prix d'une **sensibilisation appuyée**. Certes, ces résultats ont pu être constatés dans des contextes urbains ou péri-urbains. La marche à franchir n'est donc pas à sous-estimer, dans des territoires où le recours à la voiture « classique » reste un réflexe solidement ancré faute d'alternative claire et efficace. Cependant, nous retiendrons pour notre étude quelques principes forts, dont nous pouvons supposer l'efficacité, y compris dans des territoires moins denses :

- Les moyens de promotion du service en lien avec *La Plato* sont pris en charge par un pouvoir public à l'échelle locale (communes, communautés de communes).
- Des contacts soutenus et réguliers sont à maintenir auprès des habitants (événements festifs, inauguration de la Station des Mobilité, ateliers de promotion et de démonstration auprès des habitants, des parents d'élèves, etc.).
- Les associations locales doivent servir de relais à l'utilisation et la promotion du service (centres aérés, groupes de seniors, associations sportives).
- Une partie des freins à l'utilisation doivent être levés par **l'utilisation concrète et le test empirique du service**, même sur un temps très court. L'expérimentation s'avère souvent être un levier propice aux prises de conscience (dissiper des inquiétudes, révéler des bénéfices insoupçonnés, permettre une projection à plus long terme) pour finalement, faire rentrer une nouvelle pratique dans le quotidien d'un public visé.
- La sensibilisation doit viser les utilisations où la voiture « classiques » est objectivement suboptimale : déplacements courts, à vitesse moyenne réduite, véhicule en sous capacité, etc.

4.3 Réseaux d'industriels, d'agenceurs et de réparateurs, un nouveau paysage économique et industriel

Tout occurrence de *La Plato* est composée d'un socle standardisé appelé Skateboard concentrant l'effort d'industrialisation et d'un Aménagement Supérieur pouvant être produit de façon plus artisanale. Nous posons donc comme un principe fort de notre étude le couplage entre **production industrielle centralisée et décentralisée**.

Le Skateboard, pourra être produit par un réseau d'**industriels certifiés** (voir §3.1) plus ou moins denses sur le territoire national. Même si sa fabrication nécessite des moyens industriels relativement conséquents, d'une logistique huilée et d'une chaîne d'assemblage performante, elle reste à la portée de beaucoup d'industriels de par ses principes constructifs simples en terme de procédés et d'assemblages. Bien sûr, les premiers concernés seraient les **constructeurs automobile français**, ce qui permettrait un passage à l'échelle rapide très intéressant. La reconversion du secteur automobile étant inévitable à terme, ces acteurs pourraient s'ouvrir plus massivement vers d'autres modèles de véhicules intermédiaires comme *La Plato* et opérer un rapprochement avec d'autres filières, **en particulier celle du vélo**. Néanmoins, ce ne sont pas les seuls acteurs pouvant répondre au besoin de production du Skateboard : les entreprises de fabrication de véhicules spéciaux, **constructeur-carrossiers**, ou encore **industriels de la micro-mobilité** (producteur de vélos, trottinettes électriques ou encore scooters) sont également en premières lignes. Enfin, il est tout à fait imaginable que des industriels de secteurs complètement différents puissent se reconverter ou étendre leurs activités vers ce genre de production d'avenir.

En complément, l'Aménagement Supérieur laisse place à une **liberté d'appropriation locale** de sa fabrication et de son assemblage (dont nous avons donné deux écritures au §2.4) par des **agenceurs** de différents types : petits équipementiers, assembleurs, ateliers, Fablab, garages automobiles, atelier vélo, coopératives, services municipaux, etc. En effet, son caractère **low-tech et simplifié** doit lui permettre d'être produit (, réparé ou reconditionné) par un **large panel de fabricants, voire des particuliers**, trouvant ainsi une résonance singulière dans le territoire rural (culture du self-made, population « outillée », présence d'ateliers ou de garages personnels). En plus de générer un grand nombre de modèles différents et de profiter de l'intelligence collective, ce scénario permet d'activer un réseau local de petites productions, associées à d'autres services annexes comme la réparation, le nettoyage, le reconditionnement des véhicules ou le retraitement des batteries, créant ainsi **un nouvel écosystème local lié à ce nouveau mode de mobilité**.

4.4 Opportunité d'expérimentation

AREP Design mène depuis des mois des travaux faisant particulièrement écho au narratif développé au §1, notamment dans le cadre d'un programme d'innovation et de recherche porté par la Direction Technologies, Innovation & Projets Groupe de la SNCF : la partie mobilités rurales du programme Tech4Mobility. Ces travaux portent notamment sur deux territoires en zones rurales avec pour objectif particulier de tester courant 2023 deux types de stations qui pourraient s'apparenter aux Stations des Mobilités que nous avons décrites précédemment. Ces expérimentations seront portées par la SNCF en partenariat avec associations et élus locaux. Ce terrain déjà fertile pourrait être un cas d'école et d'expérimentation particulièrement intéressant puisqu'il permettrait de mutualiser des approches convergentes, s'alimentant l'une et l'autre, et surtout de bénéficier d'un investissement infrastructurel. Néanmoins, AREP Design est bien évidemment enclin à expérimenter *La Plato* dans d'autres configurations et avec d'autres territoires partenaires qui lui seraient proposés.