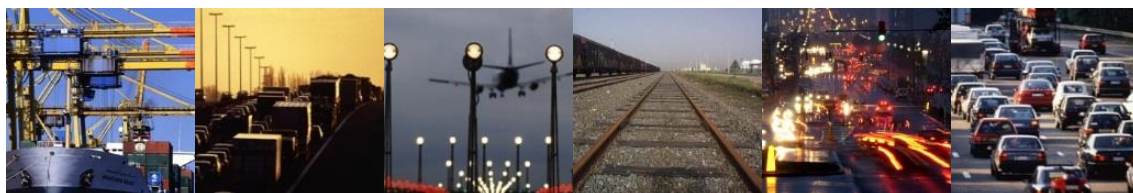

Durabilité des modèles économiques innovants : focus sur les modèles de mobilité – EXECUTIVE SUMMARY

Rapport pour : Conseil fédéral du développement durable

Date : 17/01/2019

Auteur : Bruno Van Zeebroeck



Transport & Mobility Leuven
Diestsesteenweg 57
3010 Louvain
Belgique
<http://www.tmleuven.be>

Langue originale de l'étude: néerlandais

Cette étude est le résultat du travail fourni par le bureau d'étude TML pour le compte du CFDD. L'étude ne représente donc pas le point de vue de ses membres.

1 Résumé exécutif

1.1 Le cadre de l'étude

La question initiale de l'étude commandée par le CFDD : Quels modèles économiques innovants devons-nous soutenir et quelle est la meilleure façon de le faire ?

Le CFDD souhaite mieux se positionner dans le débat autour de Modèles Économiques Innovants (MEI). Les questions d'étude posées à cet effet par le CFDD ont donc été les suivantes :

Quel modèle économique innovant les pouvoirs publics doivent-ils soutenir pour parvenir le plus efficacement possible à une société durable ?

Comment les pouvoirs publics doivent-ils soutenir ce modèle économique innovant ?

Pour obtenir des résultats pertinents avec des moyens limités, le CFDD a également proposé de concentrer les analyses sur le secteur de la mobilité. Mais avant de mettre l'accent sur le secteur de la mobilité, nous avons adopté une vue plus générale pour placer le phénomène des MEI dans une perspective plus large.

La question d'étude reformulée : Quelles mesures *no regret* devons-nous adopter en tant que pouvoirs publics ?

Sur la base d'une vision plus large de la société et de l'évolution des modèles économiques, il nous a semblé difficile d'apporter une réponse aux questions initiales de l'étude. Un principe de base important de l'économie circulaire, l'un des MEI, consiste par exemple à utiliser les matières premières de la façon la plus efficace qui soit. Mais un travail efficace est aussi un principe de base d'organisations actives dans l'économie « linéaire classique ». La ligne de démarcation entre l'économie « circulaire » et l'économie « linéaire classique » n'est donc pas toujours très claire et c'est également le cas pour d'autres MEI.

Si l'objectif consiste à choisir un seul modèle économique à promouvoir, la ligne de démarcation imprécise entre des modèles économiques complique les choses. En outre, il est risqué de choisir aujourd'hui déjà un modèle qui semble prometteur mais qui est encore relativement marginal. Il se pourrait en effet que ce modèle ne s'avère pas du tout intéressant dans une phase de développement ultérieure.

Nous avons donc élargi le regard porté sur l'étude et nous nous sommes demandé s'il existait des mesures 'no regret'. Nous entendons par « *mesures no regret* » des mesures qui orientent avec presque 100% de certitude la société dans la bonne direction ou, autrement dit, des mesures qui orientent aussi dans tous les cas des modèles classiques dans la bonne direction au lieu de promouvoir un ou plusieurs des modèles marginaux qui existent aujourd'hui. Pour connaître la façon d'influencer la société et des modèles économiques, nous avons analysé les facteurs qui exercent une influence. Nous avons trouvé cinq facteurs qui influencent l'économie.

Le schéma 1 clarifie les choses. Le cadre rouge représente l'économie dans son ensemble qui renferme certains modèles économiques. Les lignes pointillées autour de ces modèles indiquent clairement qu'il n'existe aucune ligne de démarcation stricte entre les modèles. Les cadres orange autour de l'économie représentent les facteurs qui influencent le fonctionnement de l'économie. Il

s'agit des valeurs et motivations des consommateurs et organisations (1), des prix relatifs des produits et services (3), de l'évolution technologique (4), de la disponibilité des ressources (5) et du cadre réglementaire (2).

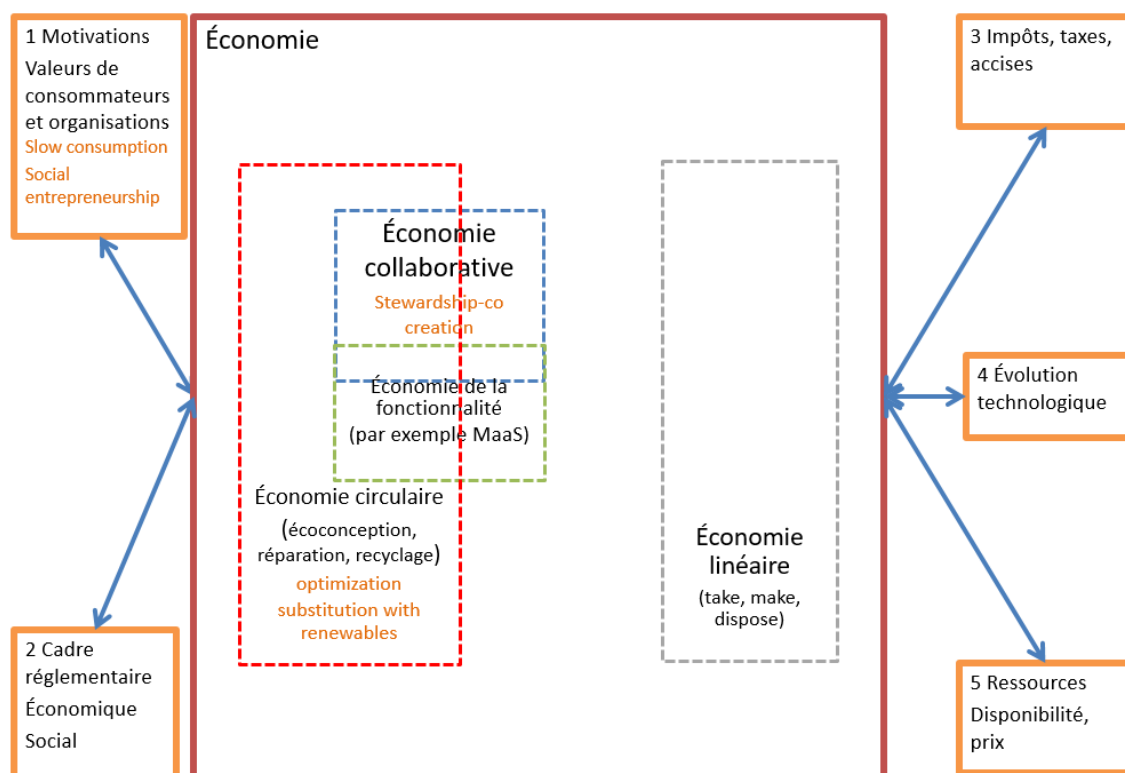


Schéma 1 : Aperçu des modèles économiques et des facteurs qui influencent l'économie

Un examen de la littérature, des études de cas et des interviews aident à trouver des réponses

Après avoir adapté la question étudiée, nous nous sommes à nouveau concentrés plus spécifiquement sur le secteur de la mobilité, et plus particulièrement sur les systèmes de l'autopartage et du covoiturage, à la recherche de mesures 'no regret'. À cet égard, nous avons utilisé des études précédentes menées sur ce thème chez TML, nous avons consulté une littérature supplémentaire et nous avons organisé des interviews. En outre, nous avons réalisé trois études de cas concrets des organisations suivantes :

CozyCar : un système de partage de voitures privées entre voisins ;

Rezopouce : des trajets organisés, une formule à succès dans les zones rurales en France qui permet de covoiturer spontanément et d'améliorer la mobilité ;

Molenbike : une coopérative bruxelloise de coursiers à vélo qui est spécialisée dans le transport de produits locaux et respectueux de l'environnement.

Ces cas sont tous des exemples de la façon dont des modèles économiques innovants peuvent rendre la société plus durable. Ils nous ont également permis de tirer les leçons nécessaires.

Évaluation des MEI en fonction de critères de durabilité

L'autopartage, le covoiturage et, dans une moindre mesure, l'économie de plateformes ont été évalués en fonction de critères environnementaux, sociaux et économiques. En guise de critères environnementaux, nous avons évalué l'impact sur les émissions (climat et qualité de l'air), sur l'espace et sur l'utilisation des matières premières. En guise de critères sociaux, nous avons évalué la congestion et les accidents, le nombre et la qualité des emplois ainsi que l'inclusion. En guise de critères économiques, nous avons évalué le pouvoir d'achat et la création d'une valeur monétaire. Si possible, nous avons également établi le lien avec les *Objectifs de développement durable (ou sustainable development goals – SDG)*. Le cadre d'évaluation est décrit en détail au point 3.5 du rapport complet.

L'analyse se base en majeure partie sur l'autopartage et le covoiturage, avec quelques éléments de réflexion en ce qui concerne l'économie de plateformes.

1.2 Les résultats de l'étude

Tableau d'aperçu des impacts aujourd'hui et dans le futur en fonction de la politique menée		Critères d'évaluation des impacts						
		Environnementaux		Sociaux		Économiques		
		Utilisation de l'espace et des matières premières (ODD12)	Émissions (ODD13)	Congestion / accidents	Qualité et quantité des emplois (ODD8)	Inclusion	Pouvoir d'achat / prix de la mobilité (ODD1)	Création d'une valeur monétaire (ODD8)
Aujourd'hui	Autopartage							
	Autopartage round trip station based, par exemple Cambio	++	++	++	+/-	+/-	+	+
	Autopartage peer to peer avec intermédiaire, par exemple CarAmigo	++	+	++	+/-	+/-	+	+
	Autopartage peer to peer entre voisins, par exemple Cozycar	++	++	++	+/-	+	++	+/-
	Autopartage free floating, par exemple DriveNow	+	?	?	+/-	+/-	+	+
	Covoiturage							
	Covoiturage courte distance, par exemple Taxistop (domicile-travail)	+/-	++	++	+/-	+	+	+
Covoiturage longue distance, par exemple BlaBlaCar	+/-	+	+	+/-	+/-	++	+	
Leviers	Système de valeurs plus durable ; plus d'importance à l'environnement et moins au statut	++	++	++	+/-	++	+	-
	Taxes voiture individuelle	++	++	++	?	-	-	?
	Taxes voiture individuelle avec réduction des coûts du travail-corrrections sociales	++	++	++	+	+	+/-	+
	Subventionnement autopartage/covoiturage	+	+	+	?	?	?	?
	Réglementation voiture individuelle peu attractive	++	++	++	?	?	+/-	+
	Réglementation covoiturage ou autopartage attractive	++	+	+	?	?	+/-	+
	Développements technologiques qui facilitent des MEI	+	?	?	?	?	+	+

Tableau 1 : Aperçu des impacts de différents MEI et de différentes formes de politique

Le tableau indique schématiquement dans sa moitié supérieure les impacts pour différents modèles d'autopartage et de covoiturage (« lignes Aujourd'hui »).

Les impacts sont indiqués dans les colonnes de droite. Chaque grande catégorie d'impacts est répartie en deux ou trois sous-catégories pour pouvoir mieux nuancer l'impact. Certains d'entre eux coïncident (en partie) avec des Objectifs de développement durable (ODD) comme l'indique la ligne supérieure du tableau. Ces catégories et sous-catégories sont analysées sous le point 3.5.1 du rapport complet. Chaque critère d'évaluation peut évoluer d'une façon très positive (++), positive (+), négative (-) ou très négative (--), mais aussi d'une façon quasi-nulle (+/-). Un point d'interrogation (?) signifie que cet impact précis est vague. Une évolution positive au niveau du pouvoir d'achat/du prix de la mobilité signifie que la mobilité devient moins chère.

Les lignes inférieures indiquent les impacts de facteurs environnementaux qui influencent positivement l'évolution de l'autopartage et du covoiturage. Nous les qualifions de *leviers* dans le tableau. Ces facteurs correspondent aux cadres « orange » du Schéma 1 et sont précisés au point 3.3 du rapport complet. Il s'agit en grande partie de facteurs entre les mains de responsables politiques.

Cette représentation schématique dans un tableau est un exercice délicat vu qu'elle simplifie fortement la réalité. En outre, les impacts dépendent de nombreux facteurs externes. Pour cette raison, certains impacts pourraient fournir dans des circonstances spécifiques un résultat différent

de celui indiqué dans le tableau. Le tableau indique les impacts les plus probables sur la base des connaissances accumulées. Surtout pour la moitié inférieure du tableau, il est important de lire le tableau en tenant compte des explications fournies ci-dessous sur les impacts du covoiturage et de l'autopartage (voir 1.2.1.) pour nuancer la codification du tableau.

1.2.1 **Impacts du covoiturage et de l'autopartage**

L'impact environnemental varie en fonction du modèle économique

Une analyse des différents modèles d'autopartage et de covoiturage nous apprend que l'impact environnemental varie d'*aucun impact* à un *impact fortement positif*. Vous trouverez plus de détails sur les impacts environnementaux au point 4.4.1 du rapport complet.

Les systèmes d'autopartage *round trip station based* exercent un impact environnemental fortement positif.

Les systèmes d'autopartage *round trip station based* sont des systèmes comme Cambio et des systèmes peer-to-peer où la voiture partagée part toujours d'un même endroit et est ramenée à cet endroit. Des systèmes peer-to-peer sont des systèmes où des personnes d'un même quartier partagent des voitures via un intermédiaire comme CarAmigo ou sans aucun intermédiaire comme Cozycar. Ces systèmes permettent de réduire les kilomètres parcourus, les émissions et le nombre de véhicules nécessaires, ainsi qu'une économie aux niveaux des matières premières utilisées et de l'espace public. La raison de ces impacts est le changement de comportement qui est associé au choix de ce type de systèmes d'autopartage. Les personnes qui choisissent des systèmes d'autopartage *station based* réduisent le nombre de kilomètres qu'elles parcourent.

Les systèmes *free floating* exercent une influence plus limitée ou n'exercent aucune influence sur le nombre de kilomètres parcourus. Ils réduisent toutefois l'impact sur l'espace public.

Des systèmes d'autopartage conviviaux comme les systèmes *free floating*, par exemple DriveNow, sont des systèmes où la voiture partagée n'a pas de lieu de stationnement fixe et peut être laissée dans un endroit au choix, le plus souvent dans une zone précise. Actuellement, les impacts de ces systèmes sont variables. Souvent, ils ne font pas diminuer le nombre de kilomètres parcourus. Pour nous faire une idée des impacts lors d'un déploiement plus important, nous nous sommes intéressés à des simulations consacrées à l'impact de véhicules autonomes partagés car il s'agit d'une forme extrêmement attirante d'autopartage. Ces simulations indiquent que le nombre de kilomètres parcourus par le véhicule et donc aussi la consommation d'énergie *peuvent* augmenter par rapport à la situation actuelle sans une politique appropriée. Le nombre de voitures nécessaires sera inférieur dans ces scénarios. Mais en raison de l'utilisation plus intensive de ces véhicules, le besoin de matières premières ne sera pas moins élevé. Le nombre de places de parking nécessaires sera toutefois inférieur. Pour indiquer l'impact incertain exercé sur les kilomètres parcourus par le véhicule, le tableau mentionne un point d'interrogation pour les émissions et la congestion dans le tableau d'aperçu.

Selon les informations (limitées) disponibles, le **covoiturage sur une courte distance remplace surtout l'autosolisme**. Un exemple typique de covoiturage sur une courte distance est le covoiturage pour les déplacements domicile-travail. Il serait bon de pouvoir confirmer cet impact grâce à d'autres études menées dans d'autres contextes, surtout aussi pour la Belgique. Le nombre

de voitures ne diminuerait pas grâce au covoiturage car les personnes qui covoiturent sur une courte distance possèdent normalement aussi une voiture.

Le covoiturage sur une longue distance exerce un impact positif limité. BlaBlaCar est un exemple de covoiturage sur une longue distance. Il remplace dans de nombreux cas un voyage en train et dans un nombre limité de cas seulement un voyage en voiture. En outre, 25% des chauffeurs qui covoiturent sur une longue distance utiliseraient le train si le covoiturage sur une longue distance n'existait pas. L'impact environnemental du covoiturage sur une longue distance n'est donc positif que dans une mesure limitée. La réduction des émissions est estimée à 12% par trajet.

Impacts sociaux : l'inclusion reste une question prioritaire

Les impacts sociaux plus larges restent limités à moins de congestion, à moins d'accidents, à d'éventuels meilleurs rapports entre les utilisateurs et, indirectement, à une légère augmentation potentielle de l'emploi. Vous trouverez plus de détails sur les impacts sociaux au point 4.4.2 du rapport complet.

Une diminution du nombre de kilomètres parcourus grâce aux systèmes d'autopartage *station based* signifie normalement aussi moins de congestion et d'accidents. Cette caractéristique s'appliquera dans une moindre mesure ou ne s'appliquera même pas du tout aux systèmes *free floating* vu que les kilomètres parcourus avec ces systèmes peuvent aussi augmenter (voir les impacts environnementaux ci-dessus).

L'autopartage et le covoiturage offrent des opportunités pour rendre l'utilisation de la voiture accessible à des personnes qui ne possèdent pas de voiture à l'heure actuelle. Les systèmes d'autopartage et de covoiturage peer-to-peer, surtout, affichent un potentiel suffisant pour renforcer les rapports sociaux. L'acceptation de modèles économiques innovants par des groupes moins bien intégrés socialement reste également un défi. L'inclusion mérite donc une attention toute particulière.

Les systèmes d'autopartage et de covoiturage analysés exercent un impact limité sur l'emploi. Des études révèlent toutefois que ces systèmes pourraient permettre de créer indirectement des emplois supplémentaires. La consommation passe d'une forme de mobilité à une autre, du propre véhicule 'plus cher' à un autopartage ou un covoiturage 'moins cher'. Suite à cela, l'utilisateur de la voiture libère un budget qu'il peut consacrer à une autre consommation. Cette nouvelle consommation crée davantage d'emplois que l'ancienne consommation liée à son propre véhicule. L'impact est donc positif, mais limité.

Mobilité économiquement moins chère, plus durable et croissance supplémentaire

En analysant les impacts économiques, nous pouvons conclure que la mobilité peut devenir moins chère et qu'une croissance supplémentaire ou une création de valeur est enregistrée grâce à l'autopartage et au covoiturage. Vous trouverez plus de détails sur les impacts économiques au point 4.4.3 du rapport complet.

L'autopartage et le covoiturage sont positifs surtout pour les automobilistes qui utilisent leur voiture d'une façon limitée et/ou pour les personnes qui adaptent leur comportement en matière de mobilité. Les utilisateurs font en général la meilleure affaire financière avec des systèmes peer-to-

peer sans intermédiaire vu qu'aucun intermédiaire ne doit être payé. En milieu urbain, des systèmes avec intermédiaire peuvent toutefois être aussi intéressants et même plus intéressants.

Une valeur peut être créée via des plateformes et des offreurs de véhicules partagés. En outre, il s'avère qu'une croissance économique supplémentaire (et des emplois supplémentaires) est créée grâce à l'évolution des modèles de consommation.

Impacts sociaux : attention particulière accordée à l'économie de plateformes

Les systèmes d'autopartage et de covoiturage que nous avons analysés dans le secteur de la mobilité affichent un potentiel pour rendre plus durable notre société, à condition toutefois qu'une politique d'encadrement efficace soit mise en place (voir 1.2.2). Une vigilance supplémentaire est en outre nécessaire pour certains modèles économiques innovants, à savoir les plateformes pour prestataires de services. Ces plateformes offrent certainement de nombreuses opportunités en termes d'innovation et d'emploi. Des activités qui n'auraient pas été possibles auparavant peuvent aujourd'hui être réalisées et ces activités garantissent une innovation et une création d'emplois. Par ailleurs, des risques sont également liés à ces plateformes. Des plateformes ont tendance à créer un monopole et peuvent donc mener notamment à un *nivellement par le bas* en ce qui concerne les conditions de travail. Il est important que les pouvoirs publics ne facilitent pas une dégradation des conditions de travail en créant des statuts sans aucune obligation fiscale et/ou protection sociale. Nous avons observé à la fois les opportunités et les risques lors de l'analyse de l'étude de cas Molenbike, une coopérative bruxelloise de coursiers à vélo pour laquelle une plateforme est cruciale.

Vous trouverez plus de détails sur l'économie de plateformes au point 5 du rapport complet.

1.2.2 Suggestions en matière de gestion des modèles économiques innovants par les pouvoirs publics

Démarginaliser grâce à un ajustement du cadre

L'autopartage et le covoiturage sont aujourd'hui encore des phénomènes marginaux. Si nous voulons pouvoir mieux profiter des effets positifs de ces modèles en tant que société, ils vont devoir être mieux intégrés. Pour ce faire, un changement de comportement sera nécessaire et le cadre devra changer. Nous pouvons nous pencher à cet effet sur les facteurs qui exercent une influence (voir aussi Schéma 1).

Promouvoir des valeurs durables

La durabilisation des valeurs sociales est un travail de longue haleine. Cette durabilisation peut être encouragée par des campagnes de sensibilisation, en prenant comme référence sociale un comportement déterminé de personnes de référence, mais aussi en introduisant plus largement des processus de réflexion autour de la durabilité dans différentes formes d'enseignement et dans la société.

Un système de valeurs plus durable signifie que la relation avec soi-même, avec l'entourage, avec autrui et avec la nature devient plus respectueuse. Un avantage financier n'est alors plus la raison principale qui justifie l'utilisation de modèles économiques innovants.

Les personnes posséderont moins de voitures, parcourront moins de kilomètres en voiture, accorderont plus d'importance à l'inclusion et consacreront moins d'argent à la mobilité. Le niveau de consommation général pourrait aussi baisser.

Rendre l'utilisation de la voiture individuelle peu attrayante

La taxation sur l'utilisation de la voiture individuelle rend l'autopartage et le covoiturage attrayants via un incitatif de prix. Contrairement à la durabilisation des valeurs sociales, l'incitatif de prix est une motivation externe pour changer de comportement tandis qu'un changement du système de valeurs est un incitatif interne. Les impacts environnementaux sont donc similaires, mais les autres impacts sont différents.

Une augmentation de la taxation sans un changement du modèle interne de valeurs peut engendrer une frustration et une incompréhension. La taxation sera aussi très probablement perçue, du moins provisoirement, comme une paupérisation ou une baisse du pouvoir d'achat. Le prix de la mobilité des personnes qui roulent beaucoup augmentera. Pour les plus démunis, cette situation signifiera qu'ils ne peuvent plus se permettre d'acheter une voiture. S'ils n'ont pas d'autres alternatives de mobilité, les plus démunis pourront alors être confrontés à une précarité de la mobilité et à un isolement. Moyennant une politique d'accompagnement appropriée, cette mesure pourra toutefois aussi s'avérer socialement positive.

La façon dont les pouvoirs publics vont utiliser les taxes perçues est essentielle en la matière. Des études révèlent que lorsque les taxes perçues sont utilisées pour réduire les impôts sur le travail, cette politique exerce un effet globalement positif. Des corrections sociales restent importantes à cet égard.

Une révision complète de la fiscalité sera importante pour rendre l'utilisation de la voiture individuelle peu attrayante d'une façon cohérente. La suppression des avantages fiscaux sur les voitures-salaire est essentielle. Une voiture-salaire est une voiture de société qui vient compléter le salaire du travailleur. Le travailleur n'a pas réellement besoin de la voiture pour exercer sa fonction. L'introduction d'un budget de mobilité peut constituer une première étape dans la bonne direction. Un avantage offert par la suppression des avantages fiscaux sur les voitures-salaire est que cette démarche épargne généralement les personnes socialement faibles, ce qui n'est pas (ou moins) le cas lors d'une augmentation des accises ou de l'introduction d'un système de taxe kilométrique, par exemple.

Le subventionnement de l'autopartage et du covoiturage n'est pas un remède miracle

Le subventionnement de l'autopartage rendra l'autopartage plus attractif, mais ne rendra pas l'utilisation ordinaire de la voiture moins attrayante. Si le subventionnement exerce l'effet souhaité, il est fort probable que le nombre total de passagers-kilomètres parcourus au niveau de la société augmentera. En ce qui concerne les émissions et la congestion, un effet positif limité est possible à condition qu'une évolution ait lieu de l'utilisation de la voiture individuelle vers l'autopartage et le covoiturage et non pas des transports en commun et du vélo vers l'autopartage et le covoiturage.

Pour pouvoir évaluer correctement les impacts du subventionnement, nous devons à nouveau nous interroger sur le mode de financement de ce subventionnement.

Réduire l'utilisation de la voiture individuelle via une réglementation : bon pour l'autopartage et le covoiturage

Une interdiction de l'utilisation de voitures non partagées dans certaines rues, dans certains quartiers ou durant certaines périodes sera aussi bénéfique pour l'utilisation de MEI. La mise en place d'interdictions de stationnement peut aussi s'inscrire dans ce cadre. Ces mesures peuvent aussi rendre l'offre d'autres formes de transport, comme les transports en commun, plus intéressante.

L'activité économique de l'autopartage et du covoiturage peut alors augmenter.

Les impacts sont donc en grande partie similaires à ceux de la taxation de la voiture individuelle, à la différence près que les taxes génèrent des revenus pour les pouvoirs publics. Les pouvoirs publics peuvent utiliser ces revenus ailleurs, par exemple pour réduire les charges professionnelles.

Une réglementation qui rend l'autopartage et le covoiturage plus attractifs

Les impacts de ce levier sont en partie similaires à ceux d'un subventionnement. Il convient toutefois de se rappeler que l'inclusion reste un défi pour les groupes les plus faibles socialement.

Utiliser positivement les développements technologiques

Les développements technologiques qui rendent les MEI attractifs exerceront en partie des impacts similaires à ceux d'un subventionnement. L'autopartage et le covoiturage deviennent plus attirants sans que l'utilisation ordinaire de la voiture perde de son attrait. Il est alors possible que la mobilité totale, et donc aussi les émissions et la congestion, augmentent si aucune politique supplémentaire n'est menée. Des développements technologiques en dehors de l'autopartage et du covoiturage peuvent aussi entraîner une diminution du nombre d'accidents. Cette évolution est bénéfique pour la sécurité routière, mais nous ne prenons pas cet aspect en considération ici. La technologie peut aussi réduire l'impact environnemental par passager-kilomètre, mais il ne s'agit pas non plus de l'objet de cette étude. Pour ce qui est du pouvoir d'achat et de la création de valeur, nous partons du principe que l'évolution sera positive.

Des plateformes pour une situation 'win-win'

Des plateformes offrent de nombreuses opportunités sociales. Toutefois, il se peut également que des plateformes génèrent des impacts sociaux négatifs lorsque le propriétaire de la plateforme vise surtout son intérêt personnel. Pour cette raison, l'intégration des différentes parties prenantes dans ces plateformes – comme les propriétaires, les utilisateurs, les fournisseurs de services et les parties prenantes sociétales – constitue une piste intéressante pour veiller à ce que les intérêts sociétaux au sens large ne soient pas affectés par les activités des plateformes. Une première étape fondamentale peut être d'impliquer les différents utilisateurs des plateformes pour éviter dans tous les cas que les conditions de travail soient mises sous pression dans un nivellement par le bas en ce qui concerne les conditions de travail. Le service de coursiers à vélo Molenbike est l'exemple d'une plateforme qui est exploitée à la fois par les propriétaires et par les fournisseurs de services-coursiers à vélo.

Des conditions égales pour les MEI en vue de réaliser un profit en termes de durabilité

Des modèles économiques innovants ont beaucoup à offrir à notre société dans les domaines de l'innovation, de la création de valeur et de la création d'emplois. Pour pouvoir exploiter au mieux le potentiel de durabilité des MEI, il est important d'y introduire certains points de réflexion. Il est

important que la tendance à créer un monopole affichée par les MEI n'influence pas négativement les conditions de travail. Ce risque est réel et est visible dans certains secteurs comme celui des coursiers à vélo ou sur les plateformes qui proposent des petits boulots. Ces risques étaient moins visibles dans les secteurs de la mobilité que nous avons analysés. Ce défi se pose toutefois dans le secteur du *ride hailing* où sont actives des entreprises comme Uber. Pour garantir la durabilité des MEI dans le domaine des conditions de travail également et pour ne pas organiser une concurrence déloyale, il est important d'instaurer des conditions égales dans toute l'économie (*level playing field*). Les pouvoirs publics doivent éviter de créer dans la législation des lacunes qui permettent un statut sans aucune protection sociale.

No regret ou politique du meilleur choix : durabilisation des valeurs, révision du cadre fiscal, nouvelles technologies dans des conditions égales

Des modèles économiques innovants *peuvent* contribuer à un système de mobilité durable. Pour veiller à ce que ce soit effectivement le cas, il est important de créer un bon cadre général qui facilite un système de mobilité plus durable. Des caractéristiques essentielles d'un système de mobilité plus durable pour le transport de personnes sont :

- La diminution des déplacements ;
- La diminution de l'utilisation de la voiture individuelle.

Un cadre général ne choisit pas de promouvoir une ou plusieurs solutions qui semblent être les meilleures à l'heure actuelle, mais veille à ce que chaque solution qui entraîne une diminution des déplacements et de l'utilisation de la voiture individuelle obtienne une chance équitable aujourd'hui et dans le futur.

La promotion d'un système de valeurs plus durable et une révision en profondeur du cadre fiscal sont les piliers de ce cadre. Un aménagement du territoire adapté est également un élément important en la matière. Cet élément n'a toutefois pas pu être traité dans cette étude.

Une révision en profondeur du cadre fiscal signifie un prix plus élevé pour l'utilisation de la voiture individuelle. Le subventionnement des voitures-salaire doit disparaître en premier lieu. Des corrections sociales nécessaires sont également associées au prix plus élevé pour l'utilisation de la voiture individuelle. L'introduction d'un budget de mobilité peut constituer une première étape dans la bonne direction. Le développement de nouvelles technologies qui facilitent des modèles économiques innovants et une mobilité en réseau avec des transports en commun performants fait que notre système de mobilité reste attractif et confortable dans le cadre fiscal modifié. Notre mobilité peut évoluer d'un système basé sur la possession d'une voiture vers un système basé sur l'utilisation de services de mobilité. Il est important de réaliser que la technologie, même si elle permet de réduire l'importance de la possession d'une voiture, ne garantit pas à elle seule un système de mobilité durable. Le cadre adéquat – comme décrit ci-dessus – reste une condition indispensable. En plus de faciliter des MEI, la technologie peut réduire l'impact environnemental par kilomètre parcouru et sécuriser le trafic, mais toujours à condition que le cadre adéquat soit adopté.