



# KARNEWMOB

## Knowledge And Regulation of NEW Mobility

---

| 2017

- Participant LAET : Guillaume Monchambert
- Partenaires : Aucun
- Financement : PALSE (IMPULSION)

Chaque mois, en France, plus d'un million de passagers sont transportés grâce à la plateforme leader du covoiturage, et environ 350 000 déplacements interrégionaux sont effectués via des autocars dont le marché a été libéralisé par la loi Macron en juillet 2015. En dépit de ce succès croissant, la connaissance de ces nouvelles formes de mobilité reste limitée, et par conséquent les outils de régulation le restent aussi.

Le projet KARNEWMOB a pour principal objectif d'améliorer la connaissance des mécanismes économiques liés aux nouvelles mobilités, afin de proposer des outils de politique publique pertinents. Pour cela, trois sous-objectifs sont considérés.

1. Analyse et monétarisation des caractéristiques des déplacements interurbains effectués en covoiturage et par autocar, c'est-à-dire que nous attribuerons une valeur monétaire à des caractéristiques telles que le temps de transport, la flexibilité des horaires de départ, la fiabilité des horaires d'arrivée, la sécurité...
2. Comparaison des valeurs obtenues avec celles des modes dits classiques (voiture personnelle, rail, transport aérien). Cette analyse reposera sur un modèle de choix modal calibré à l'aide des estimations obtenues dans la première phase et des valeurs fournies dans la littérature.
3. Identification d'outils de régulation utiles à l'organisation du marché du transport interurbain. Ces outils pourront prendre différentes formes : voie de circulation dédiée, tarification fine des autoroutes, bonus-malus écologiques...

La base de données clef de ce projet reposera sur la réalisation d'une enquête auprès d'utilisateurs actuels et potentiels de ces modes qui constituera le principal pôle de dépenses du projet « KARNEWMOB ». Cette enquête sera conçue pour mesurer la disposition à payer des individus entre différents déplacements impliquant des temps de trajet, des niveaux de confort, de flexibilité, de fiabilité, de sécurité et des coûts monétaires différents. Pour mesurer efficacement les préférences, ces scénarii doivent être dynamiques (une question dépend des réponses aux

questions précédentes), et aléatoires (les valeurs des coûts et temps de trajet doivent être générées aléatoirement pour résoudre les problèmes d'endogénéité).

Cette enquête sera complétée par une comparaison internationale du transport interurbain, avec un focus sur les pays où ces nouveaux modes de transport occupent déjà une place prépondérante (Allemagne, Chili, États-Unis...).

Enfin, le choix modal des individus sera modélisé en fonction des caractéristiques de l'offre existante et de la demande potentielle, et nous évaluerons l'impact de l'introduction de différents outils de régulation.

## **Publications**

---

Monchambert, G. (2020). Why do (or don't) people carpool for long distance trips? A discrete choice experiment in France. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 132, 911-931. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0965856419305920>