

MOBILITÉ

Le nouveau pari de Blablacar

L'arrivée de Blablacar dans le covoiturage sur courtes distances marque une étape supplémentaire dans la structuration d'un secteur en plein essor.



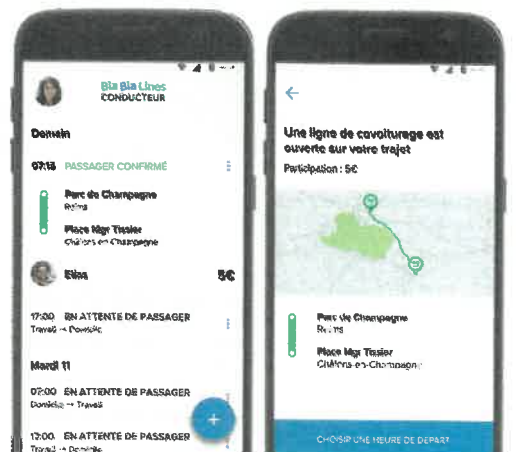
Blablacar

Blablacar se lance un nouveau défi. L'entreprise de Frédéric Mazella s'est déjà largement imposée dans le covoiturage sur longues distances. Avec douze millions de voyageurs par trimestre, pour un trajet moyen de 300 kilomètres, elle fait figure de leader incontestée. Et pour les déplacements - plus courts - du quotidien ? « C'est une question que nous nous sommes toujours posée. Notre service permet de les gérer. Mais, en proportion, il est très peu utilisé pour cela, observe le président de Blablacar. Sur notre plateforme, seuls 8,4 % des trajets effectués sont inférieurs à 80 kilomètres », la catégorie du covoiturage sur courtes distances. C'est la rai-

son pour laquelle Blablacar a lancé en mai une nouvelle offre, Blablalines, destinée spécifiquement à ce segment de marché. L'entreprise se positionne ainsi sur un service où nombre d'applications rivalisent déjà d'initiatives pour étoffer leurs communautés.

Prenez Karos. Avec 50 000 utilisateurs, dont 80 % en Île-de-France, elle développe le covoiturage du quotidien en zone périurbaine et rurale en des transports publics. Essentiellement pour les déplacements domicile-travail. Après l'offre pour les entreprises, « nous venons de lancer un nouveau service, Karos Territoires, qui s'adresse aux collectivités

locales de tous types. Nous l'avons déployé en avril dans une première commune francilienne, Les Molières », explique Olivier Binet, président de Karos. La municipalité a ainsi accès à une



interface de covoiturage personnalisée, aux conseils d'un consultant, à un reporting et à des outils de communication auprès des administrés. « Avec la possibilité de mettre en place des incitations, par exemple la garantie d'un retour en VTC si l'utilisateur ne trouve pas de chauffeur. » Au deuxième trimestre, Karos a aussi testé son service avec le Département de l'Essonne. Petite particularité : c'est le conseil départemental qui finançait jusqu'au 30 juin les trajets en covoiturage avec Karos.

Autre application phare du secteur : WayzUp. Elle a construit un service spécial pour les trajets domicile-travail qu'elle commercialise depuis 2014 et s'est particulièrement développé en s'appuyant sur une clientèle d'entreprises. Comme le technocentre de Renault à Guyancourt, dans les Yvelines. En mai dernier, elle a officialisé son arrivée en Haute-Savoie, dans la vallée de l'Arve. Elle s'y est associée à Green, une association qui réunit les entreprises locales autour des enjeux environnementaux. WayzUp, qui travaille également avec des

collectivités territoriales, voit d'un bon œil l'apparition de Blablacar sur un marché de la courte distance « très très grand, juge Julien Honnart, P-DG de WayzUp. Contrairement à la longue distance, il n'y aura pas de monopole au plan national. Les masses critiques de communautés d'utilisateurs se créent localement. »

L'application Citygoo, elle, ne croit guère au modèle économique du covoiturage domicile-travail. Déployée en 2016, elle cible aussi les déplacements sur courtes distances, en particulier périurbains, mais « nous nous sommes focalisés sur les trajets ponctuels », distingue Hélène Landron, sa cofondatrice. « Par exemple, en Île-de-France, il y a six millions de trajets par jour en transports en commun. En comparaison, il y en a dix millions en voiture sans passager, dont cinq millions de déplacements domicile-travail que nos concurrents convoitent. Nous visons les cinq autres millions », chiffre-t-elle. Outre la région capitale, Citygoo a ouvert cette année son service à Lille, Lyon et Toulouse.

« Il n'y aura pas de monopole sur la courte distance au plan national. »

Dans ce panorama, comment compte s'installer Blablacar ? Avec prudence. Pour l'instant, ce n'est qu'un projet pilote. Frédéric Mazzella le reconnaît lui-même : « Il faut y aller progressivement. » L'application sera testée sur deux axes de déplacements : entre Toulouse et Montauban, d'une part, entre Reims et Châlons-en-Champagne, d'autre part. Ces deux parcours ont le profil idéal pour évaluer l'appétence des usagers. D'une cinquantaine de kilomètres chacun, ils sont très fréquentés pour des allers-retours domicile-travail. « Il y a 6 000 "navetteurs" quotidiens entre Reims et Châlons, et 10 000 entre Toulouse et Montauban », chiffre le président.

Blablacar côtoie sur le marché de la courte distance plusieurs applications (ici, Karos et WayzUp).

Ces premiers essais permettront à Blablacar d'ajuster son offre, de définir des règles de conduite, par exemple. Que doit faire un conducteur en cas de retard d'un passager ? La question est peu sensible pour le covoiturage sur de longues distances. Quand vous partez pour un voyage de plusieurs centaines de kilomètres, vous consentez assez facilement à attendre une dizaine de minutes. Pas au quotidien lorsque vous vous rendez au travail. D'ici à la fin de l'année, BlaBlaCar prévoit d'étendre son service à d'autres axes de déplacement - probablement une dizaine -, puis sur la France entière en 2018.

Thomas Blosseville

