



Journées européennes de la mobilité

Strasbourg – 28 au 30 novembre 2018

Quelle place pour les services partagés dans l'offre urbaine de mobilité ?

Labellisation et partenariats

Sébastien Rabuel – Directeur adjoint du Département Mobilités au Cerema Centre-Est

Maxime Jean – Chargé d'études au Département Mobilités au Cerema Centre-Est

Synthèse

L'apparition de nouveaux services de mobilité suscite la question de leurs relations avec les autorités locales. En effet, certains d'entre eux ne nécessitent pas de contact avec les pouvoirs publics, à l'exemple des plates-formes dématérialisées de covoiturage. D'autres ont, à l'inverse, besoin d'infrastructures sur la voirie (panneaux, bornes de recharge), qui supposent un dialogue. Entre les deux existe une catégorie, notamment dans le champ du *free floating*, au sein de laquelle les opérateurs nourrissent des idées de liberté extrême, qui se heurtent à la volonté de régulation exprimée par les pouvoirs publics. Des discussions s'instaurent alors, qui débouchent généralement sur des résultats fructueux.

Ces services nécessitent de trouver un modèle économique, qui conduit notamment à s'interroger sur l'intervention de la sphère publique dans la couverture des déficits.

Le rôle des collectivités peut s'exprimer de six manières différentes :

- Organiser le service (régie, DSP...) ;
- Faciliter/ soutenir les services privés, par exemple en développant une plate-forme de covoiturage ;
- Encadrer / réguler les services privés au moyen de chartes et de labellisations ;
- Orienter les services privés par une politique de subventionnement ;
- Édicter des interdictions, à l'image de la ville d'Amsterdam qui a interdit les vélos en libre-service pour des questions de stationnement.

Différents outils sont à leur disposition pour accompagner les services d'initiative privée, à l'image des soutiens financiers, des actions de communication institutionnelle, de contraintes à l'utilisation de la voiture individuelle ou encore d'une intégration tarifaire entre le covoiturage et les transports en commun.

En outre, la puissance publique joue un rôle dans la régulation de l'utilisation de l'espace public (places de parking pour covoitureurs, voies de covoiturage, etc.).

Pour leur part, les chartes et labels offrent aux collectivités :

- Un droit de regard sur les services et notamment leur qualité ;
- La possibilité de les articuler avec leurs objectifs en matière de politique de mobilité ;
- L'opportunité de favoriser des offres alternatives à l'autosolisme.

Ainsi, Bordeaux Métropole a édicté une charte du vélo en *free floating* afin de prévenir l'encombrement de l'espace public, un opérateur étant venu compléter le dispositif de vélo en libre-service organisé par la collectivité. Elle précise les zones de déploiement des vélos et acte les engagements de l'opérateur (conformité des vélos, respect des zones d'évolution sous peine d'amende, déplacement des vélos mal stationnés, mise à disposition de données sur l'offre et l'usage du service, versement d'une redevance annuelle). Le non-respect de ces clauses pourrait entraîner la suspension de l'autorisation d'exploiter concédée à l'opérateur. La pratique met en évidence que cette charte permet d'éviter la concurrence entre l'opérateur, les vélos en libre-service proposés par la collectivité et les transports en commun.

D'autres dispositifs ont également été observés, par exemple à Londres (charte de bonne pratique pour les opérateurs) ou Dublin (délivrance d'une licence annuelle en contrepartie du paiement d'une redevance).

Ces différentes approches présentent les points de convergence suivants :

- Des exigences en termes de sécurité des vélos ;
- Un besoin de gestion stricte du stationnement ;
- L'exigence du partage des données d'offre et d'usage.

En revanche, des divergences sont constatées dans le champ de l'intensité de l'encadrement du déploiement du service ou encore en ce qui concerne la mise en place d'un paiement.

La labellisation est également constatée dans le domaine de l'autopartage. Ainsi la ville de Paris a-t-elle lancé un appel à concurrence pour l'attribution de places de stationnement pour les opérateurs d'autopartage en boucle, assorti d'un cahier de charges (type de motorisation, paiement d'une redevance...). Elle mettra également en place en février 2019 un label « autopartage » afin de donner de la visibilité à ce mode de déplacement.

Ce label existe déjà ailleurs en France, tout comme en Allemagne. Pour sa part, la région de Bruxelles Capitale en soumet la délivrance à la condition que l'offre soit combinée avec celles du train et des transports en commun.

Echanges avec la salle

La salle : Les partenariats en matière d'autopartage sont-ils identiques en ville et à la campagne ?

Maxime Jean : L'aspect financier est abordé différemment, les opérateurs perdant généralement de l'argent en milieu rural, alors qu'ils en gagnent en milieu urbain.

Un exemple est notamment fourni par la commune de Tinchebray, dans l'Orne, qui a acquis des véhicules électriques ainsi qu'une station de recharge et confié leur gestion à un opérateur d'autopartage.

Synthèse produite sur la base de la retranscription des journées réalisée par la société Ubiquis