

3ème CONCOURS D'ADMINISTRATEUR TERRITORIAL

SESSION 2020

**Note de synthèse et de propositions soulevant un problème
d'organisation ou de gestion rencontré par une collectivité territoriale**

EPREUVE N° 9

Durée : 4 h
Coefficient : 5

SUJET :

Vous êtes chargé(e) de mission au sein de la direction de l'espace public d'une ville de plus de 200 000 habitants au riche patrimoine historique. Mme la Maire est sollicitée par une partie de la population qui veut développer les nouvelles mobilités libres afin de renforcer l'image de modernité et l'attractivité de la Ville. Mais elle subit également des pressions d'habitants hostiles à un « envahissement » de l'espace public.

Afin d'objectiver la situation, elle vous demande d'identifier le cadre réglementaire et conventionnel pour développer, en toute sécurité, l'usage des vélos, des trottinettes ou autres deux roues avec ou sans assistance électrique en libre accès. Afin de prévenir toute extension de ce questionnement, elle souhaite aussi que la réflexion porte sur les services d'automobiles en mobilité partagée. Elle souhaite surtout que vous lui proposiez des solutions à mettre en œuvre localement.

DOCUMENTS JOINTS

Document n°1	Assemblée Nationale, Question écrite n°18235 de M. Bastien Lachaud au Ministre de l'intérieur	Page 1
Document n°2	Livre Blanc de la mobilité en Free floating édité par l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie et le Cabinet 6t-bureau de recherche (résumé de l'étude), publiée en novembre 2019	Page 5

Document n° 3	Code des transports, articles L1231-14 et suivants, Légifrance	Page 16
Document n°4	Comment les collectivités peuvent accompagner le free floating, article publié dans La Gazette des Communes le 13 novembre 2019	Page 19
Document n° 5	Délibération portant adoption d'une redevance d'occupation du domaine public pour les activités de locations de scooters, de vélos et de trottinettes en libre-service, sans station sur le territoire de la ville de Lyon, 20 mai 2019	Page 21
Document n° 6	Vers une réglementation des vélos en libre-service, article de Pierre Le Galloudec publié dans Mobilités Magazine d'avril 2018	Page 25
Document n°7	Loi d'orientation des mobilités : décryptage des principales propositions, publiée par le Groupement des Autorités Responsables de Transport, janvier 2020 (avant-propos et chapitre mobilités partagées)	Page 29 Page 34
Document n° 8	L'avenir de la voiture est dans la mobilité partagée, article de Adeline Tissier publié dans la revue Pulse, magazine du groupe Keolis	
Document n°9	Mobilisation pour le covoiturage du quotidien, Ministère de la transition écologique et solidaire, 28 novembre 2019	Page 37

NOTA :

- 2 points seront retirés au total de la note sur 20 si la copie contient plus de 10 fautes d'orthographe ou de syntaxe.
- Les candidats ne doivent porter aucun signe distinctif sur les copies : pas de signature ou nom, grade, même fictifs.
- Les épreuves sont d'une durée limitée. Aucun brouillon ne sera accepté, la gestion du temps faisant partie intégrante des épreuves.
- Lorsque les renvois et annotations en bas d'une page ou à la fin d'un document ne sont pas joints au sujet, c'est qu'ils ne sont pas indispensables.

15ème législature

Question
N° 18235

de M. Bastien Lachaud (La France
insoumise - Seine-Saint-Denis)

Question
écrite

Ministère interrogé > Intérieur

Ministère attributaire > Transition
écologique et solidaire

Rubrique > transports
urbains

Titre > Régulation des
moyens de déplacement
en libre

Question publiée au JO le : 26/03/2019 page : 2719

Réponse publiée au JO le : 27/08/2019 page : 7752

Date de changement d'attribution: 17/07/2019

Texte de la question

M. Bastien Lachaud attire l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur l'accaparement de l'espace public par la présence croissante de moyens de déplacement en libre-service. La période récente a vu se multiplier les moyens de locomotion, bicyclettes ou trottinettes, dits en *free-floating* ou *dock-less*, déployés par divers opérateurs privés dans un nombre croissant de villes françaises - la ville de Paris compterait par exemple à elle seule huit opérateurs au moins. Or la présence dans l'espace public de ces flottes de véhicules pose des questions d'utilisation de l'espace public, d'ordre public et de sécurité et partant, de réglementation. Du fait de leur nature même, ces outils privatisent l'espace public : ils sont déployés en libre-service, sans stations ou bornes d'attache. Ces véhicules ponctuent donc l'espace urbain d'une présence

2

envahissante et incontrôlée. Abandonnés n'importe où par les utilisateurs, cette facilité faisant partie du *marketing* de ces engins, les piétons doivent les contourner sur des trottoirs parfois déjà bien étroits, devant passer sur la chaussée. Un tel encombrement sur une voie passante ne peut que poser des problèmes de sécurité de la circulation piétonne. Ceci est d'autant plus vrai que les opérateurs ne sont bien souvent pas à même d'assurer la maintenance et le stationnement ordonné des véhicules abandonnés par leurs usagers. Utilisés en dehors de tout respect du code de la route et, bien souvent, sur les trottoirs, ils mettent en danger tant leurs usagers que les piétons. En témoignent la multiplication des accidents de trottinettes électriques - 284 blessés auraient ainsi été dénombrés au cours de la dernière année en France (+ 23 % en un an), dont 49 à Paris (+ 19,5 %), 33 en Seine-Saint-Denis (+ 50 %) et 26 dans les Hauts-de-Seine (+ 13 %). Contrairement aux bicyclettes, ces trottinettes ne sont pas soumises au port obligatoire du casque. Pourtant, ces engins peuvent atteindre la vitesse de 25 à 35 km/h voire 40 km/h pour certains modèles, et pouvant atteindre jusqu'à 50 km/h pour des trottinettes à selle, rendant très dangereux pour les passagers toute chute ou accident alors qu'ils sont tête nue. Face au défi que pose la présence nouvelle de ces engins dans l'espace public, la réponse des autorités paraît avoir, jusqu'à présent, manqué de coordination et de fermeté. Il semble qu'elle ait, jusqu'à présent, reposé essentiellement sur les initiatives dispersées des municipalités - à l'image du faisceau de mesures proposées en novembre 2018 par la mairie de Paris. Les problèmes récurrents que continuent de poser ces véhicules semblent cependant apporter la démonstration que ces mesures sont insuffisantes. M. le député estime donc que l'on ne saurait se satisfaire de réponses jusqu'ici isolées, et s'interroge sur l'action régulatrice plus globale qui devrait être mise en œuvre, en concertation avec les collectivités territoriales. Il souhaite donc apprendre de sa part quelles mesures il compte prendre pour garantir l'ordre public et la sécurité des usagers des véhicules en *free-floating* comme celle des piétons.

Texte de la réponse

Le Gouvernement est attentif à la sécurité des piétons, qui sont les usagers les plus vulnérables de la voie publique, en vue de réduire l'accidentalité en agglomération. C'est un des axes importants du plan de lutte contre l'insécurité routière présenté par le Premier ministre lors du comité interministériel de sécurité routière du 9 janvier 2018 ainsi que du plan gouvernemental « vélo et mobilités actives » lancé le 14 septembre 2018. Ces plans ont acté plusieurs

3

mesures pour protéger les piétons qui nécessitent d'adapter le droit existant. Les gyropodes, gyroroues, skates électriques, trottinettes électriques comme les autres engins de déplacement personnels motorisés se multiplient et peuvent se révéler être une alternative à l'autosolisme mais ne disposent pas de règles adaptées. En France les utilisateurs d'engins non motorisés (trottinettes, skateboards, rollers) sont actuellement assimilés à des piétons par l'article R. 412-34 du code de la route et peuvent donc circuler sur les trottoirs et sur les autres espaces autorisés aux piétons. En revanche, les engins de déplacement personnels électriques n'appartiennent à aucune des catégories de véhicules actuellement définies dans le code de la route et leur circulation dans l'espace public n'est ainsi pas réglementée ni autorisée, de sorte que leur usage est en principe limité aux espaces privés ou fermés à la circulation. Le Gouvernement propose de créer, pour les engins de déplacement personnels motorisés ne dépassant pas 20 km/h, une nouvelle catégorie de véhicule dans le code de la route. Ils pourront circuler sur les pistes et bandes cyclables et les zones à 30 km/h mais pas sur les trottoirs. L'accès à la chaussée pourrait être conditionné au port obligatoire d'équipements de protection individuel et au respect par les engins d'exigences en matière de sécurité. Le statut de ces engins, leurs équipements, leurs règles de circulation ainsi que les éventuelles obligations d'équipements de leurs utilisateurs seront ainsi précisées dans un décret en cours de finalisation. Les choix opérés tiennent compte des enjeux de sécurité routière des enjeux de sécurité des usagers vulnérables (cyclistes, piétons, personnes à mobilité réduite), des utilisateurs de ces engins, également usagers vulnérables, et des enjeux de cohabitation et de partage de l'espace public entre les différents usagers. Il est envisagé une sortie du décret relatif à ces engins de déplacement personnels motorisés d'ici fin 2019. Par ailleurs, il n'est pas envisagé d'obliger les conducteurs de ces nouveaux engins à porter un casque. Le Gouvernement est résolument opposé à l'obligation du port du casque sur les trottinettes, comme à l'obligation du port du casque à vélo pour les plus de 12 ans. Il est obligatoire en vélo pour les enfants de moins de 12 ans. L'utilisation des trottinettes électriques sera interdite aux moins de 12 ans. Si la détermination de ces éléments relève du pouvoir réglementaire, le projet de loi d'orientation des mobilités entend également offrir aux maires, dans le cadre de leur pouvoir de police de la circulation, la possibilité de réglementer l'usage de ces nouveaux modes de déplacement sur les voies en fonction des situations locales. Enfin, les dispositions relatives à l'encadrement des services en free floating du projet de loi d'orientation des mobilités inscrivent cette régulation dans un cadre général d'autorisation préalable avec paiement d'une redevance d'occupation du domaine public. Les modalités de délivrance de cette

4

autorisation s'appuieront sur le code général de la propriété des personnes publiques et seront donc délivrées par les autorités chargées du domaine public. Elles comporteront des prescriptions particulières, notamment pour s'assurer du respect des règles de circulation et de stationnement. Dans la poursuite des travaux engagés entre les opérateurs et certaines collectivités, des recommandations relatives à ces prescriptions seront élaborées avec les acteurs dans les six mois qui suivent la promulgation de la loi. Cela permettra aux collectivités et aux opérateurs de disposer de références pour le développement de ces services. Au-delà des questions liées à l'occupation de l'espace, ces activités sont avant tout des services de mobilité. Dès lors il convient d'assurer un lien avec la politique de l'autorité organisatrice de la mobilité. Cette dernière donnera son avis avant la délivrance de l'autorisation et permettra d'orienter les préconisations présidant à la délivrance du titre, et contribuera donc à la cohérence des autorisations sur le territoire de l'autorité organisatrice de la mobilité.

LIVRE BLANC DE LA MOBILITE EN *FREE-FLOATING* POUR UNE REGULATION EFFICACE ET PERTINENTE DES SERVICES

Regards croisés entre collectivités
et opérateurs

ÉTUDE

Une étude réalisée par 6t-bureau de recherche sur un
co-financement 6t et ADEME

RÉSUMÉ

Dans la lignée du développement de la mobilité partagée et de la diffusion des TIC (progression du taux d'équipement en *smartphone*), de nouvelles offres de transport ont récemment émergé : il s'agit de **véhicules en libre-service sans station ni borne d'attache**, dits en « *free-floating* », que l'utilisateur peut prendre et restituer où il le souhaite au sein du périmètre couvert par le service, via une application dédiée. Initialement né en Chine, le phénomène du *free-floating* a ensuite essaimé un peu partout dans le monde.

En France, des vélos en *free-floating* sont d'abord apparus, dès la fin de l'année 2017. La croissance rapide et massive de cette offre de vélos en libre-service sans station a donné au phénomène du *free-floating* un important écho. À partir de l'été 2018, ce sont les trottinettes électriques qui se sont multipliées dans les rues des grandes villes françaises, de manière plus rapide et massive encore que les vélos, ce qui a accru l'attention politique et médiatique accordée à ce phénomène. Entre octobre 2017 et septembre 2018, près de 15 000 vélos en *free-floating* ont été déployés en France (6t, 2018), et, à Paris, la trottinette en *free-floating* a atteint en un an une part modale au moins équivalente à celle de Vélib' après deux ans d'existence : les services en *free-floating* font donc partie intégrante de l'écosystème de mobilité urbain. Si ces deux modes - vélo et trottinette - sont devenus symboliques de l'essor du *free-floating*, certains opérateurs proposaient déjà des scooters (électriques, essentiellement) ou de l'autopartage en *free-floating*.

Le système du libre-service sans station offre aux utilisateurs flexibilité, liberté et praticité. S'agissant d'un mode partagé, ils n'ont plus à subir les contraintes associées à la possession d'un véhicule personnel : risque de vol – difficulté à trouver une place de stationnement encombrant – et ont la possibilité de réaliser facilement des déplacements intermodaux (prendre le métro à une station plus lointaine sans s'inquiéter de laisser son vélo personnel garé près de cette station toute la journée par exemple). L'absence de station permet en outre de réaliser des trajets porte-à-porte, en déposant le véhicule au plus proche de sa destination au lieu de chercher une station, puis de marcher. En plus de ces avantages offerts aux utilisateurs, les services en *free-floating* opérés par des sociétés privées apparaissent pour la collectivité comme une offre de mobilité supplémentaire, sans investissement financier (du moins direct) de sa part.

Malgré ces atouts, les services partagés en *free-floating* ont rapidement suscité la polémique. En effet, la présence de ces véhicules dans l'espace public se révèle source d'externalités négatives pour la collectivité. Ce sont notamment des problèmes d'encombrement et d'occupation anarchique de l'espace public qui sont pointés. Les flottes ont aussi pu subir dégradations et vandalisme, renforçant l'image de désordre associée au *free-floating*. Des parallèles ont ainsi pu être dressés avec la tragédie des communs (Hardin, 1968 ; Ostrom et al., 1999). Des problématiques environnementales (durée de vie des véhicules et recyclage des batteries pour les véhicules électriques) mais aussi sociales (précarité des emplois associés à ces nouveaux services) ont également émergé. Ces tensions ont été exacerbées par la rapidité et l'ampleur du phénomène du *free-floating*, largement relayé dans les médias, d'autant plus que le déploiement des flottes a aussi pu se faire, dans certains cas, sans concertation préalable avec les autorités locales.

Les diverses problématiques soulevées par la présence dans l'espace public de flottes de véhicules partagés sans station soulèvent ainsi l'enjeu de la régulation de ces offres privées par la puissance publique.

Cette étude vise alors à objectiver la façon dont les collectivités locales appréhendent aujourd'hui les services de véhicules partagés en *free-floating* et la façon dont elles les encadrent, afin de tirer le meilleur parti de la présence de ces flottes sur leur territoire. Le défi nouveau posé par les offres privées

7

en *free-floating* appelle en effet une transition sociotechnique, afin d'assurer un équilibre optimal entre technologies, infrastructures, usages et politiques publiques (Geels, 2005, 2011).

Méthodologie

Afin de mieux comprendre l'articulation entre collectivités locales et services de mobilité en *free-floating* proposés par des opérateurs privés, cette étude s'appuie sur les dispositifs méthodologiques suivants :

■ État des lieux international sur les politiques publiques en matière de *free-floating*

Il s'agit de recenser la diversité des positions tenues par les acteurs publics au sujet de la problématique du *free-floating*, aussi bien en Europe et aux États-Unis qu'en Asie, où a émergé ce phénomène. Cela permet en effet d'élargir la réflexion au-delà du seul contexte français, en prêtant toutefois attention à la répliquabilité des « bonnes pratiques » identifiées.

■ Enquête qualitative auprès des acteurs concernés en France : collectivités mais aussi opérateurs

Une série d'entretiens semi-directifs a ainsi été menée avec des responsables des questions de mobilité au sein des services techniques des collectivités locales dans une vingtaine d'agglomérations, que celles-ci disposent de services en *free-floating* au moment de l'enquête (Lyon, Marseille, Toulouse, Bordeaux, Nice, Strasbourg, Grenoble, Tours, Angers, Metz et Perpignan), qu'elles n'en disposent plus (Lille, Nantes, Montpellier et Reims) ou qu'elles n'en aient encore jamais disposé mais aient été approchées par des sociétés proposant ces services (Rennes, Rouen et Orléans).

En complément des entretiens auprès des collectivités locales, des opérateurs de services de mobilité partagée en *free-floating* ont également été interrogés, ces deux types d'acteurs présentant en effet des mécanismes d'arbitrage décisionnel très différents. Des entretiens ont été menés avec des responsables de sept sociétés proposant des vélos, des trottinettes, mais aussi des scooters et de l'autopartage en *free-floating* (Pony Bikes, Limé, Dott, JUMP, Cityscoot, Ciliz, Share Now).

Enfin, un entretien avec le cabinet *Parallèle Avocats*, a permis d'apporter un éclairage et une expertise sur les subtilités juridiques soulevées par la problématique traitée, d'autant plus que cette étude s'inscrit dans les débats autour de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), non encore promulguée au moment de l'enquête.

Perception générale de la problématique du *free-floating* par les collectivités locales

Comment les services de véhicules partagés en *free-floating* sont-ils perçus par les collectivités locales, que celles-ci aient vu des flottes s'implanter sur leur territoire, les quitter, ou qu'elles ne disposent pas, au moment de l'enquête, de telles flottes ?

Les perceptions associées au *free-floating* varient selon les modes. L'autopartage en *free-floating* est généralement perçu comme plus cadré, en raison de la taille des véhicules et de la nécessité pour les opérateurs d'obtenir des places de stationnement pour leurs utilisateurs et, dans le cas de l'autopartage électrique, d'utiliser le réseau de bornes de recharge. Cette image est aussi associée, dans une moindre

mesure, aux scooters.

Les vélos, et plus encore les trottinettes, sont par contre plus souvent perçus comme générant des externalités négatives, notamment en matière d'occupation anarchique de l'espace public. Cela s'explique par la diffusion plus rapide et massive de ces deux types de services mais aussi par la fragilité des véhicules et leur stationnement initial sur les trottoirs. De plus, s'il existe des arceaux vélos dans la plupart des villes, la question du stationnement des trottinettes apparaît plus problématique.

Les personnes interrogées au sein des collectivités témoignent ainsi bien souvent d'*a priori* négatifs associés au *free-floating*, évoquant les images des monceaux de vélos inutilisés en Chine ou encore des trottinettes à Paris. Une dimension innovante peut cependant y être associée : celle de nouvelles mobilités connectées représentant l'avenir de la mobilité en ville.

Les avantages et bénéfices identifiés par la collectivité

Les collectivités évoquent divers bénéfices et avantages offerts par les services de mobilité partagée en *free-floating* :

- Un service supplémentaire pour la population, une option de plus dans l'éventail de solutions de mobilité alternatives à la voiture personnelle, qui peut alors s'inscrire dans la politique de mobilité de la collectivité, notamment en promouvant la pratique cyclable dans le cas des vélos en *free-floating* (principal bénéfice identifié) ;
- Un service proposé par des opérateurs privés et ne nécessitant pas d'investissement de la part de la collectivité, à la différence de systèmes de VLS en station exploités en DSP par exemple, très onéreux pour la puissance publique (les services en *free-floating* ne coûtent *a priori* rien à la collectivité, si ce n'est le temps et les moyens humains associés à la gestion de ces offres, et d'éventuels investissements pour la réalisation d'espaces de stationnement par un marquage au sol) ;
- Un argument de marketing urbain avec la présence d'un service de mobilité innovant sur le territoire, témoignant de la volonté locale de promouvoir les nouvelles mobilités.
- Des capacités d'investissement et d'innovation de la part des opérateurs pouvant être supérieures à celles des collectivités, soumises à un cadre réglementaire plus formalisé ;

Les risques et inconvénients identifiés par la collectivité

A l'inverse, les risques et inconvénients identifiés par les collectivités locales sont les suivants :

- Des risques d'encombrement et d'occupation anarchique de l'espace public, notamment pour les vélos et trottinettes, ce qui constitue l'inconvénient majeur pour les collectivités ;
- Une concurrence potentielle pour les services de mobilité soutenus par la collectivité, notamment les systèmes de VLS locaux. Cependant, quand certains signalent un risque de concurrence, d'autres identifient plutôt un rapport de complémentarité, les services répondant à des besoins distincts et pouvant desservir des territoires différents ;

- 9
- Un impact négatif sur la part modale de la marche et des transports en commun, notamment pour les modes motorisés en *free-floating* (autopartage, scooter, trottinette électrique), ce qui irait à l'encontre des objectifs des collectivités ;
 - Des questionnements environnementaux associés à la **durée de vie des véhicules**, notamment les plus légers (vélos et trottinettes), ainsi que le recyclage des batteries des véhicules électriques ;
 - Des inquiétudes sur la **nature des emplois** générés par les services en *free-floating* (les collectivités souhaiteraient que les opérateurs proposent des emplois non précaires et locaux) ;
 - Un modèle économique qui, pour certains, reposerait davantage sur la **captation de données** que sur l'utilisation des véhicules ;
 - Enfin, des doutes émis sur la **pérennité** de ces services, avec parfois la crainte qu'ils disparaissent aussi vite qu'ils sont arrivés.

Bien que largement relayées dans les médias, les questions de sécurité routière (accidents impliquant des véhicules en *free-floating*) ne ressortent par contre pas comme un risque majeur identifié par les collectivités. Plus encore, bien que parfois évoquées dans les chartes, les questions d'assurance (assurance responsabilité civile) sont rarement mentionnées par les collectivités (alors que seuls certains opérateurs de trottinettes en proposent à leurs utilisateurs).

Beaucoup de collectivités confrontent ces risques potentiels, listés de manière non hiérarchisée, à l'aspect innovant d'une offre qui vient par ailleurs s'ajouter aux offres alternatives à la voiture personnelle sur le territoire, sans subvention de la collectivité. Certaines adoptent une posture attentiste, attendant la LOM pour agir. Une certaine **méconnaissance des outils et leviers d'action à leur disposition** peut par ailleurs être notée. Néanmoins, pendant que les collectivités attendent la nouvelle loi pour cimenter le cadre réglementaire, les opérateurs apprennent à connaître le territoire et ses habitants, collectent des données sur les pratiques de mobilité et développent une expertise territoriale dont la collectivité devrait se saisir. Dans ce contexte de réinvention totale du régime sociotechnique des transports urbains, la collectivité doit elle aussi réinventer son fonctionnement pour garder la main sur la mobilité sur son territoire.

Mesurer les impacts potentiels (*ex ante*) ou effectifs (*in itinere* ou *ex post*) d'un service de mobilité en *free-floating* permettrait en effet de réaliser des arbitrages pertinents et fondés, qu'il s'agisse d'interdire les services ou de limiter la taille des flottes à un certain seuil par exemple. Sans produire ces données, les collectivités risquent de prendre des décisions peu propices à des services dont elles voient les atouts, ou des décisions pas assez affirmées pour en limiter réellement les éventuelles externalités négatives. Cette étude passe en revue l'ensemble des modalités de régulation expérimentées par des collectivités en France et dans le monde, en évalue l'efficacité et propose des orientations d'action pour l'avenir.

Typologie des actions entreprises par les pouvoirs publics : une boîte à outils au service des collectivités locales

Face au défi que représente la présence de véhicules en *free-floating* sur leur territoire, les collectivités peuvent mobiliser une diversité de leviers pour tenter de mettre à profit cette nouvelle offre pour leur population tout en limitant les externalités négatives. L'état des lieux international et l'enquête

Interdire

Pour éviter les externalités négatives qui y sont associées, certaines villes font le choix de prohiber les services en *free-floating*. Cette interdiction peut intervenir *ex ante*, de manière préventive, mais aussi *ex post*, avec demande de retrait de flottes déployées sans accord (position initiale de Nantes, Bordeaux, Toulouse par exemple) ou face aux trop nombreux dysfonctionnements engendrés par la présence des véhicules (Austin, Amsterdam, Londres par exemple). Les interdictions restent parfois temporaires, dans l'attente de la mise en place de modalités d'encadrement (Milan). Dans certains cas, sans qu'une interdiction soit prononcée de fait, la réglementation drastique mise en place a pour effet de rebuter les opérateurs (Vienne, Melbourne). En France, les cas de déploiement sans accord semblent d'ailleurs relever d'incompréhensions initiales, faisant ressortir la nécessité du dialogue.

Réguler les conditions d'opération du service

Plutôt que de prohiber totalement les services en *free-floating*, certaines collectivités choisissent de les autoriser sur leur territoire tout en fixant certaines conditions pour en assurer le bon fonctionnement. Il peut alors s'agir de mesures préventives ou correctives.

Cet accueil encadré peut prendre la forme d'expérimentations sous forme de programmes pilotes, notamment aux États-Unis et en Asie (Portland, Seattle, Shanghai) et, plus rarement, en France (trottinettes à Perpignan).

Des procédures de sélection permettent également de limiter le nombre d'opérateurs pouvant s'implanter : appels à manifestation d'intérêt (Toulouse, Grenoble, Nantes et Nice par exemple). Enfin, les chartes de bonne conduite permettent aussi, bien que de manière souple, d'encadrer les services (Londres, Paris, Bordeaux, Lyon par exemple). Si elles demeurent incitatives et non pas coercitives, les chartes font souvent l'objet de discussions entre les différentes parties prenantes et constituent donc une occasion de dialoguer entre opérateurs et collectivités.

Afin d'autoriser les offres privées tout en les régulant, les villes peuvent délivrer des autorisations, sous forme de licences aux États-Unis ou de conventions d'occupation temporaire du domaine public en France. La LOM devrait par ailleurs permettre aux collectivités de délivrer des « titres » aux opérateurs (art. 18), sans toutefois rendre l'opération de tels services conditionnelle à l'obtention d'un titre. Si la LOM offre de nouvelles possibilités de régulation, elle n'impose aucune obligation aux opérateurs. Le métier d'opérateur de services de mobilité en *free-floating* ne devient pas une profession réglementée.

Réguler la place des véhicules dans l'espace public

Par le biais des autorisations, procédures de sélection ou chartes, les collectivités peuvent établir des mesures visant à réguler la place occupée par les véhicules en *free-floating* dans l'espace public, limitant ainsi les principales externalités négatives associées à ces services. Ces règles concernent une diversité de points :

- L'utilisation du *geofencing* pour interdire certaines zones à la circulation (une technologie qui n'est à ce jour pas assez précise pour contrôler le stationnement sur des emplacements spécifiques) ;

- 11
- L'instauration, au moyen de systèmes GPS suffisamment précis de limites de vitesse de circulation dans certaines zones pour les trottinettes (Lyon, Paris) pour assurer une bonne cohabitation dans l'espace public (notamment avec les piétons). Cela pourrait avoir, selon certains opérateurs, un effet désincitatif indirect à la pratique dans ces zones, en y rendant l'usage du mode peu attractif ;
 - La désignation d'emplacements spécifiques dans l'espace public pour le déploiement des véhicules par l'opérateur et le stationnement par les utilisateurs (*bike corrals* à Shanghai, Austin ou Chicago par exemple, emplacements désignés par marquage au sol à Paris ou Bordeaux) ;
 - La tarification de l'occupation de l'espace public par un système de redevance, redevance dont l'absence ou le faible montant peut revêtir une dimension incitative et qui peut conditionner l'accès au stationnement comme dans le cas de l'autopartage ;

Organiser la transition sociotechnique

La transition sociotechnique introduite par l'arrivée d'offres de mobilité en *free-floating* appelle une réinvention des mécanismes d'action publique afin de s'adapter à ce nouveau paradigme. Au sein des collectivités, cela appelle peut-être la création de nouveaux postes, dédiés à la prise en compte des questions soulevées par les services en *free-floating* : la gestion de ce nouveau défi et le dialogue avec les opérateurs fait en effet émerger la nécessité de désigner des référents pertinents.

Cela passe aussi par l'utilisation par la collectivité des données collectées par les opérateurs, mises au service des politiques de mobilité. Si les opérateurs sont aujourd'hui engagés, par les diverses chartes et le règlement européen du 31 mai 2017 relatif à la mise à disposition de services d'informations sur les déplacements multimodaux, à partager leurs données avec la collectivité, la manière dont l'acteur public se saisit de cette donnée reste encore peu claire. Cela apparaît néanmoins capital pour que les collectivités puissent continuer à réguler et orienter la mobilité sur leurs territoires. Concernant la répartition spatiale de la flotte, ces informations peuvent aussi être mobilisées pour assurer l'équilibre socio-spatial de l'offre de mobilité, en demandant aux opérateurs de couvrir certains quartiers peu pourvus en solutions de déplacement (à Seattle ou Portland par exemple). Si les villes américaines apparaissent pionnières sur ce sujet (outil *open data* MDS mis en place à l'initiative de Los Angeles), les collectivités locales françaises semblent moins avancées et se saisissent encore peu des données concernant la mobilité et le *free-floating*.

La présence dans l'espace public de flottes opérées par des opérateurs privés appelle également de nouveaux modes de gouvernance. Les collectivités locales peuvent tirer profit du partage de connaissances et d'expériences entre collectivités sur cet enjeu nouveau auquel elles se trouvent confrontées : aux États-Unis, l'échange de bonnes pratiques semble structuré (Open Mobility Foundation, autour de l'outil MDS) mais demeure informel en France (échanges ponctuels entre techniciens).

Dans le cas français, se pose également la question de l'échelle d'action pertinente en matière de *free-floating* et notamment de l'articulation entre communes (pouvoir de police du maire sur l'espace public et le stationnement) et métropoles (gestion globale des questions de mobilité via le statut d'AOM). Cette articulation peut être facilitée par la désignation d'un référent au sein de chaque échelon territorial concerné.

Le point de vue des opérateurs proposant des services de mobilité en *free-floating*

des deux parties prenantes peuvent en fait se recouper. En complément de l'enquête auprès des collectivités locales, des opérateurs proposant des services de mobilité en *free-floating* ont eux-aussi été interrogés.

Des opérateurs ouverts au dialogue

Les opérateurs témoignent d'une volonté affichée de dialoguer et de travailler en bonne intelligence avec les villes dans lesquelles leur service est implanté. Les échanges en amont de tout déploiement sont ainsi mis en avant.

La capacité à coopérer avec la collectivité peut aujourd'hui constituer un élément différenciant sur un marché très concurrentiel : c'est un réel enjeu, auquel l'ensemble des opérateurs accorde désormais une importance spécifique.

Soucieux de respecter la volonté publique, ces derniers sont en attente d'un cadre précis (ils déplorent par exemple le flou juridique qui a pu exister dans le cas des trottinettes électriques). Ils prônent néanmoins la mise en place de règles concertées, appuyées sur les modalités et les usages de leur service.

Perception par les opérateurs des différentes mesures mises en place par la collectivité

Quel regard les opérateurs de services en *free-floating* portent-ils sur la façon dont les collectivités locales encadrent le déploiement et le fonctionnement de leur offre ?

- En termes de stationnement, les enjeux apparaissent différenciés selon les modes : l'autopartage en *free-floating*, plus encore s'il concerne des véhicules électriques, apparaît fortement dépendant des possibilités de stationnement ;
- Les opérateurs sont aujourd'hui de plus en plus nombreux à développer une réflexion sur des modalités de stationnement plus cadrées, notamment dans le cas des trottinettes, mode pour lequel de vives polémiques sur l'occupation de l'espace public ont éclaté ;
- Ils ne se montrent pas réfractaires à la mise en place d'emplacements dédiés, à condition que l'infrastructure présente un maillage suffisant pour assurer l'attractivité du service, et précisent également qu'ils n'ont qu'une prise limitée sur le comportement des utilisateurs ;
- Ils prônent alors l'utilisation des redevances mises en place par certaines villes pour réaliser des emplacements de stationnement. Cette charge supplémentaire à intégrer à leur modèle économique est en effet d'autant mieux acceptée qu'elle est mise au service de l'amélioration des conditions de fonctionnement de leur offre ;
- Les opérateurs présents sur plusieurs communes au sein d'une même agglomération pointent le risque de multiplication des redevances, préconisant une unique redevance appuyée sur le nombre de véhicules effectivement en circulation et non sur la flotte théorique ;
- La sélection d'un nombre limité d'opérateurs, dans la mesure où elle implique un engagement de la collectivité vis-à-vis de ces opérateurs sur une certaine durée, est perçue plutôt favorablement. En effet, elle permet aux sociétés autorisées d'avoir une meilleure visibilité sur les conditions d'opération de leur service et de réaliser des investissements ;

- Par contre, la limitation de la taille des flottes est identifiée comme un risque puisque les services en *free-floating* ont besoin d'atteindre une masse critique pour être attractifs et viables, un nombre trop faible de véhicules autorisés pouvant ainsi être rédhibitoire pour un opérateur et l'amener à ne pas déployer de flotte sur le territoire en question (seuls les plus petits opérateurs semblent pouvoir tirer profit d'une limitation de la taille des flottes puisque cela leur évite d'être écrasés par la concurrence de sociétés aux capacités d'action sans commune mesure avec les leurs).

Outils d'aide à la décision pour les collectivités locales

Les services de mobilité en *free-floating* peuvent être source d'externalités négatives. A ce titre, les collectivités proposent principalement de limiter le nombre de véhicules, le nombre d'opérateurs ou encore le périmètre. Pour autant, elles appuient rarement leur choix sur des données objectives. L'enjeu est donc d'évaluer ces externalités pour proposer les mesures les plus adaptées. En fonction des objectifs qu'elles souhaitent prioriser, les collectivités peuvent alors répondre à chaque enjeu par les principes d'action présentés ci-dessous.

- **Encombrement de l'espace public** : celui-ci doit être objectivé et quantifié par une étude dédiée, de manière à permettre un dialogue productif avec les opérateurs. L'objectif serait alors de répondre aux questions suivantes : Comment l'encombrement est-il défini ? Où l'encombrement est-il observé ? Quelle est sa nature ? Quel est son volume ? À quoi le compare-t-on (ex : encombrement d'un deux-roues motorisé garé sur le trottoir) ? Des valeurs seuils devraient également être définies : si dépassées, elles justifieraient des sanctions ou le retrait du titre. La production de telles données permettrait d'encadrer de manière claire et lisible les activités des opérateurs.
- **Concurrence potentielle pour les services de mobilité soutenus par la collectivité**, notamment les systèmes de VLS locaux : les études menées par 6t-bureau de recherche sur les vélos en *free-floating* (2018) et les trottinettes en *free-floating* (2019) font émerger des usages très différents. Ces usages pourraient néanmoins évoluer dans le temps. Un suivi régulier doit donc être mis en place pour définir les mesures de régulation pertinentes (par exemple, imposer une desserte des zones peu couvertes par les VLS). Par ailleurs, si le service privé se substitue de manière efficace à un service public coûteux, pourquoi ne pas envisager de nouveaux rapports avec les opérateurs privés, voire une contractualisation ? Sans données objectives sur les pratiques, ces questions restent ouvertes.
- **Impact négatif sur la part modale de la marche et des transports en commun** : de la même manière, ces impacts doivent être non seulement mesurés, mais objectivés : si le mode remplace des trajets qui auraient été réalisés à pieds, a-t-il néanmoins facilité l'intermodalité ? Dans le cadre d'un réseau de transports en commun saturé, quel est l'impact réel de ce report modal sur l'efficacité économique du réseau de transports publics ?
- **Questions environnementales** (durée de vie des véhicules, recyclable des batteries) : si ces questions sont moins facilement maîtrisables par la collectivité, celle-ci peut définir des critères de durabilité auxquels l'obtention du titre prévu par la LOM serait conditionnée, et commander des études indépendantes pour objectiver les déclarations des opérateurs.
- **Nature des emplois générés par les services en *free-floating*** : de la même manière, des critères peuvent être définis dans les conditions d'obtention du titre.

les informations sur la mobilité sur son territoire, il est en effet nécessaire qu'elle puisse non seulement collecter ces données, mais également les analyser. Cela implique la création de nouveaux métiers de *data scientists* au sein de la collectivité.

- **Craintes vis-à-vis de la pérennité des services** : assurer cette pérennité sur le territoire impliquerait que la collectivité contrôle la santé financière de l'opérateur, de manière à identifier des opérateurs plus 'fragiles' et susceptibles de quitter rapidement le territoire. Si la santé financière de l'opérateur n'est pas vérifiable, la collectivité pourrait également décider d'offrir une subvention, ou de s'engager à partager les risques.
- **Sécurité routière** : de la même manière, des données objectives devront être produites, suivant le même protocole, pour tous les modes disponibles sur le territoire. Cela permettra d'objectiver rapidement le danger causé par de nouveaux services, en le mettant en perspective avec les risques associés à l'usage d'autres modes. Cette objectivation impliquerait non seulement de comparer les données d'accidentologie entre modes, mais aussi d'aller au-delà des valeurs absolues pour mettre en regard le nombre d'accidents avec le nombre de trajets réalisés, le nombre d'utilisateurs du service, les distances parcourues, etc. En lien avec les enjeux de sécurité routière, les questions d'assurance (couvrant les utilisateurs en cas d'incident) devront également être davantage prises en compte.

Chacune de ces démarches doit contribuer à calibrer l'offre acceptable (nombre d'opérateurs, de véhicules, périmètre de desserte). Une fois les différentes craintes objectivées, et les critères d'opération des services définis de manière rigoureuse, d'éventuelles limites au dimensionnement des flottes seront plus acceptables et intelligibles pour les opérateurs.

L'ensemble de ces principes met donc en lumière que, quelles que soient les modalités de régulation choisies, assurer la bonne opération d'un service de *free-floating* sur un territoire implique un certain nombre de coûts pour la collectivité qui pourraient/deveraient être quantifiés et mis en regard avec les autres modes de transports.

Conclusion : la nécessité du dialogue pour une régulation efficace et pertinente des services de mobilité en *free-floating*

Mettre à profit les services de mobilité partagée en *free-floating* au service du bien commun nécessite d'en capter la « valeur publique » tout en limitant les externalités négatives que ceux-ci peuvent générer. Il s'agit alors d'assurer la transition sociotechnique, en mettant en place de nouveaux modes de gouvernance permettant à la puissance publique de tirer parti d'offres proposées par des sociétés privées, pouvant s'intégrer dans la politique de mobilité des collectivités locales. Les services en *free-floating* reposant sur l'utilisation d'applications *smartphone* et intégrant des outils de géolocalisation, se saisir des leviers technologiques permet la mise en place des modes de régulation les plus adaptés aux usages des services (collecte et exploitation des données). De même, les données ainsi captées offrent à la collectivité la possibilité d'évaluer l'impact des services en *free-floating* sur son territoire et ainsi d'objectiver ses positions (interdiction ou mesures de régulation).

Le dialogue apparaît alors essentiel pour assurer une bonne intégration des services de véhicules partagés en *free-floating* dans l'écosystème de mobilité. Tout d'abord, le dialogue entre collectivités

15

encore, c'est le dialogue entre collectivités et opérateurs qui apparaît nécessaire pour mettre en place des mesures de régulation compréhensives des enjeux et contraintes propres à chacune des parties prenantes : à travers l'échange et la concertation, collectivités et opérateurs peuvent œuvrer à enrichir l'offre de solutions de déplacement à la disposition des citoyens. Des mesures de régulation efficaces et pertinentes peuvent alors être appuyées sur l'exploitation de données d'usage des services ou de données relatives au territoire, ces dernières permettant d'objectiver les choix effectués.



Chemin :

Code des transports :

▶ PARTIE LEGISLATIVE

▶ PREMIERE PARTIE : DISPOSITIONS COMMUNES

▶ LIVRE II : LES PRINCIPES DIRECTEURS DE L'ORGANISATION DES TRANSPORTS

▶ TITRE III : L'ORGANISATION GENERALE DES SERVICES DE MOBILITE

▶ Chapitre unique : Principes

Section 4 : Dispositions relatives à l'usage partagé de véhicules terrestres à moteur et aux mobilités actives

Article L1231-14

Modifié par LOI n°2019-1428 du 24 décembre 2019 - art. 8 (V)

L'activité d'auto-partage est la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules. Chaque abonné ou utilisateur habilité peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée.

Les autorités mentionnées à l'article L. 1231-1 ou l'autorité mentionnée à l'article L. 1231-3 peuvent délivrer un label "auto-partage" aux véhicules affectés à cette activité. A cet effet, elles fixent les caractéristiques techniques des véhicules au regard, notamment, des objectifs de réduction de la pollution et des gaz à effet de serre qu'elles déterminent et les conditions d'usage de ces véhicules auxquelles est subordonnée la délivrance du label. En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, elles peuvent créer un service public d'auto-partage. L'exploitant de ce service n'est pas soumis à l'obligation prévue à l'article L. 1421-1.

Article L1231-15

Modifié par LOI n°2019-486 du 22 mai 2019 - art. 11 (V)

Les entreprises d'au moins deux cent cinquante salariés et les collectivités territoriales facilitent, autant qu'il est possible, les solutions de covoiturage pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail de leurs salariés et de leurs agents.

Les autorités mentionnées aux articles L. 1231-1 et L. 1231-3, seules ou conjointement avec d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités intéressés, établissent un schéma de développement des axes de covoiturage destinés à faciliter la pratique du covoiturage. En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, elles peuvent mettre à disposition du public des solutions de covoiturage pour faciliter la mise en relation de conducteurs et de passagers. Elles peuvent créer un signe distinctif des véhicules utilisés dans le cadre d'un covoiturage. Dans ce cas, elles définissent au préalable les conditions d'attribution de ce signe.

Les autorités mentionnées aux mêmes articles L. 1231-1 et L. 1231-3 peuvent verser directement ou indirectement une allocation aux conducteurs qui effectuent un déplacement ou ont proposé un trajet en covoiturage au sens de l'article L. 3132-1 ou aux passagers qui effectuent un tel déplacement. Pour le passager, l'allocation perçue ne peut excéder les frais qu'il verse au conducteur dans le cadre du partage des frais mentionné au même article L. 3132-1.

Pour le conducteur, pour un déplacement réalisé en covoiturage, l'allocation perçue vient en déduction des frais pris en considération dans le cadre du partage des frais mentionné au même article L. 3132-1. Les conditions dans lesquelles les déplacements réalisés peuvent donner lieu au versement d'une allocation au conducteur qui a proposé un trajet en covoiturage en l'absence de passagers sont déterminées par décret en Conseil d'Etat.

Par dérogation au cinquième alinéa du présent article, le montant de l'allocation versée au conducteur dans le cadre d'un déplacement réalisé en covoiturage peut excéder, pour les déplacements dont la distance est inférieure à un seuil défini par décret et dans la limite de deux déplacements par jour et par conducteur, les frais pris en considération dans le cadre du partage des frais mentionné à l'article L. 3132-1.

Pour l'application du présent article, l'effectif salarié et le franchissement de seuil de deux cent cinquante salariés sont déterminés selon les modalités prévues à l'article L. 130-1 du code de la sécurité sociale.

NOTA : Conformément au XIV de l'article 11 de la loi n° 2019-486 du 22 mai 2019, les dispositions entrent en vigueur le 1er janvier 2020.

Article L1231-16

17

Modifié par LOI n°2019-1428 du 24 décembre 2019 - art. 8 (V)

En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, les autorités mentionnées à l'article L. 1231-1 ou à l'article L. 1231-3 peuvent organiser un service public de location de bicyclettes. L'exploitant de ce service n'est pas soumis à l'obligation prévue à l'article L. 1421-1.

Article L1231-17

Créé par LOI n°2019-1428 du 24 décembre 2019 - art. 41 (V)

I.-Le titre délivré aux opérateurs de services de partage de véhicules, cycles et engins permettant le déplacement de personnes ou le transport de marchandises, mis à disposition des utilisateurs sur la voie publique et accessibles en libre-service, sans station d'attache, est établi dans les conditions définies au titre II du livre Ier de la deuxième partie du code général de la propriété des personnes publiques.

Il est délivré de manière non discriminatoire, après avis de l'autorité organisatrice de la mobilité mentionnée à l'article L. 1231-1 du présent code concernée ou, sur le territoire de la région d'Ile-de-France, de l'autorité mentionnée à l'article L. 1241-1 et de l'autorité chargée de la police de la circulation et du stationnement, lorsque cette autorité n'est pas compétente pour le délivrer. Ces avis sont émis dans un délai de deux mois à compter de la transmission à ces autorités du projet de titre. Passé ce délai, les avis sont réputés favorables.

L'autorité compétente pour délivrer le titre n'est tenue que de procéder à une publicité préalable à la délivrance du titre, de nature à permettre la manifestation d'un intérêt pertinent et à informer de manière non discriminatoire les candidats potentiels sur les conditions générales d'attribution, lorsqu'au moins une des conditions prévues au second alinéa de l'article L. 2122-1-1 du code général de la propriété des personnes publiques est remplie.

II.-Le titre mentionné au I du présent article peut comporter des prescriptions portant exclusivement sur :

- 1° Les informations que doit transmettre l'opérateur, relatives au nombre et aux caractéristiques des véhicules, cycles et engins pouvant être mis à disposition des utilisateurs ;
- 2° Le nombre de véhicules, cycles et engins, sauf dans le cas prévu au second alinéa de l'article L. 2122-1-1 du code général de la propriété des personnes publiques où le nombre de titres délivrés n'est pas limité ;
- 3° Les conditions spatiales de déploiement des véhicules, cycles et engins ;
- 4° Les mesures que doit prendre l'opérateur afin d'assurer le respect, par lui-même ou ses préposés, et par les utilisateurs des véhicules, cycles et engins des règles de circulation et de stationnement édictées par les autorités compétentes, notamment les règles assurant l'accessibilité de la voie publique aux personnes handicapées ou à mobilité réduite et garantissant la sécurité des piétons ;
- 5° Les mesures que doit prendre l'opérateur pour assurer le retrait des véhicules, cycles et engins lorsque ceux-ci sont hors d'usage ou en cas d'interruption ou d'arrêt définitif du service ;
- 6° Les caractéristiques des véhicules, cycles et engins mis à disposition au regard de leurs plafonds d'émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre, de leurs conditions de durabilité ainsi que de leurs modalités d'entretien ;
- 7° Les restrictions totales ou partielles d'apposition de publicité sur les véhicules, cycles et engins, à l'exception de la publicité concernant le service lui-même ;
- 8° Les mesures nécessaires pour assurer le respect de la tranquillité du voisinage, notamment en encadrant l'émission de signaux sonores de nuit.

Ces prescriptions peuvent être adaptées aux types de véhicules, de cycles et d'engins et sont compatibles avec les conditions de délivrance du label "auto-partage" mentionné aux articles L. 1231-14 et L. 1241-1 du présent code.

III.-Le stationnement des véhicules des services mentionnés au I du présent article n'est pas soumis aux modalités de la tarification et de la gestion matérielle du stationnement des véhicules sur la voie publique prévues à l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales. Le titre mentionné au I du présent article donne uniquement lieu au paiement, par l'opérateur, de la redevance mentionnée à l'article L. 2125-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

IV.-L'autorité compétente pour délivrer le titre mentionné au I du présent article peut déléguer par convention la délivrance du titre à l'autorité organisatrice de la mobilité mentionnée à l'article L. 1231-1 compétente sur le territoire concerné et, sur le territoire de la région d'Ile-de-France, à l'autorité mentionnée à l'article L. 1241-1.

Chaque convention définit les compétences déléguées ainsi que les modalités de cette délégation et de son contrôle.

Article L1231-18

Créé par LOI n°2019-1428 du 24 décembre 2019 - art. 41 (V)

L'autorité organisatrice de la mobilité mentionnée à l'article L. 1231-1 concernée ou, sur le territoire de la région d'Ile-de-France, l'autorité mentionnée à l'article L. 1241-1 peut organiser une concertation avec les communes

relevant de son ressort territorial ainsi qu'avec les autorités chargées de la police de la circulation et du stationnement portant notamment sur les prescriptions mentionnées au II de l'article L. 1231-17.

DOSSIER : Les collectivités vent debout face aux trottinettes

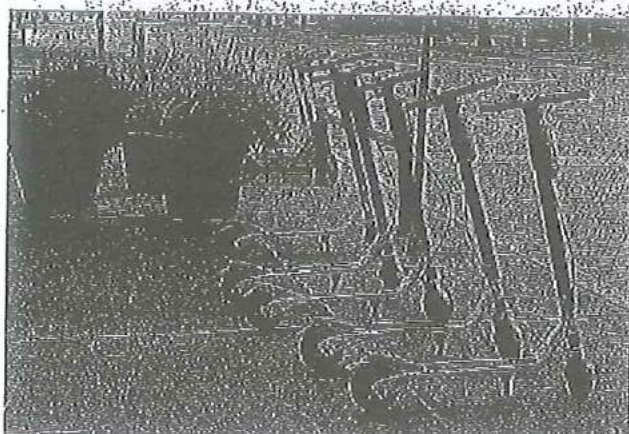
Dossier publié à l'adresse <https://www.lagazettedescommunes.com/648549/comment-les-collectivites-peuvent-accompagner-le-free-floating/>

MOBILITÉ

Comment les collectivités peuvent accompagner le free-floating

Cyrille Pac | A la une | Actus experté technique | France | Publié le 13/11/2019

En partenariat avec l'Ademe, le bureau d'études 6t a publié un livre blanc à destination des collectivités pour les aider à mieux appréhender le free-floating. Car au delà des nuisances induites par ces nouveaux usages, il pourrait aussi être une chance pour les politiques de mobilité.



Le bureau d'études 6t, spécialisé dans les questions de mobilité et de modes de vie, a publié, en partenariat avec l'Ademe, un livre blanc sur la mobilité en free-floating [1]. L'objet de cette étude est d'apporter des outils aux collectivités pour ne plus subir trottinettes, vélos ou scooters en libre-service et de les aider à encadrer ces nouveaux usages.

En se basant sur un état des lieux de l'activité économique du secteur et à partir d'échanges avec les responsables des collectivités et des opérateurs, le bureau d'études est parti de ce constat : si ces nouvelles mobilités charrient leur lot de contraintes (arrivée des opérateurs sans concertation avec les collectivités, encombrement de l'espace public ...), elles apportent aussi de nouvelles offres de transport à moindre frais pour les pouvoirs publics, puisqu'il s'agit d'opérateurs privés.

« Posture attentiste »

Dans les faits, les quelques avantages enregistrés ont pâti d'inconvénients – plus nombreux – qui ont forcé les collectivités à réagir. En plus du risque d'encombrement anarchique de l'espace public ou de la concurrence que ces services peuvent représenter pour les services de mobilité soutenus par les collectivités, ces dernières ont également signalé un impact négatif sur la part modale de la marche et des transports en commun, sur l'environnement (durée de vie des véhicules et des batteries), la précarité des emplois et le modèle économique de ces secteurs. Beaucoup ont d'ailleurs adopté une « posture attentiste » en s'en remettant à la loi d'orientation des mobilités, ce qui a fait le jeu des opérateurs.

• Le free-floating cherche sa place [2]

Le rapport précise ainsi : « Pendant que les collectivités attendent la nouvelle loi pour cimenter le cadre réglementaire, les opérateurs apprennent à connaître le territoire et ses habitants, collectent des données et développent une expertise territoriale ». Or, la loi tant attendue est loin de résoudre les problèmes puisqu'elle « devrait permettre de délivrer des titres aux opérateurs sans toutefois rendre l'opération de tels services conditionnelle à l'obtention d'un titre. »

Que les collectivités se réinventent

Cette étude tente donc d'apporter des solutions. La première concerne l'occupation de l'espace public. « Par le biais des autorisations, procédures de sélection ou chartes, les collectivités établissent des mesures visant à réguler la place occupée par les véhicules partagés en free-floating ». Dans les faits, certaines villes ont ainsi interdit les opérateurs de s'installer ou leur ont demandé de se retirer (Nantes, Bordeaux, Toulouse...). D'autres commencent à lancer des procédures de sélection pour limiter le nombre d'opérateurs (Toulouse, Grenoble...). Autre levier d'action : les chartes de bonne conduite. Si celles-ci n'ont aucun caractère coercitif, elles permettent aux différents acteurs de nouer des relations et, ainsi, d'arriver à se mettre d'accord sur les modalités de déploiement.

Pour aller encore plus loin, les collectivités peuvent user d'autres pouvoirs : utiliser le geofencing (gardiennage virtuel) pour interdire certaines zones à la circulation (mais la technologie ne semble pas encore assez précise) ; instaurer des limitations de vitesse ; délimitations spécifiques pour le stationnement ; mise en place d'une redevance pour inciter les opérateurs à respecter les règles imposées.

- Trottinettes et « free-floating » : ce que prévoit la future réglementation [3]

Dans le même temps, l'arrivée du free-floating offre, selon l'étude, la possibilité aux collectivités de réinventer « des mécanismes d'action publique afin de s'adapter ». La gestion des données collectées par les opérateurs doit ainsi leur permettre d'assurer « l'équilibre socio-spatial de l'offre de mobilité ». En clair, de demander aux opérateurs de couvrir les quartiers les moins pourvus en transport en commun. L'étude reconnaît toutefois que « la manière dont l'acteur public se saisit de cette donnée reste peu claire ».

De plus, l'arrivée de cette activité oblige les collectivités concernées (les communes pour l'espace public et le stationnement, et les intercommunalités pour les questions de mobilité) à articuler leurs politiques : « Il s'agit de créer de nouveaux postes au sein des collectivités, dédiés à la prise en compte des questions soulevées par les services de free-floating ».

Enfin, il vaut mieux aujourd'hui accompagner ces services pour ne plus les subir et profiter de leurs avantages. Le rapport propose ainsi un calendrier idéal de déploiement tout en précisant les mesures d'encadrement. La réussite passe donc par des échanges réguliers entre les techniciens territoriaux et les managers de ces sociétés. « Ces échanges constants permettent alors de réajuster les mesures fixées ex ante afin de les adapter au fonctionnement effectif des services », conclut le rapport.

POUR ALLER PLUS LOIN

- Free-floating : à Paris, les opérateurs devront payer

VILLE DE LYON



EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL

(Direction des Assemblées)

2019/4712

Adoption d'une redevance d'occupation du domaine public pour les activités de locations de scooters, de vélos et de trottinettes en libre-service sans station sur le territoire de la Ville de Lyon

Direction Déplacements Urbains

Rapporteur : M. SECHERESSE Jean-Yves

SEANCE DU 20 MAI 2019

COMPTE RENDU AFFICHE LE : 22 MAI 2019

DATE DE CONVOCATION DU CONSEIL MUNICIPAL : 13 MAI 2019

NOMBRE DE CONSEILLERS MUNICIPAUX EN EXERCICE AU JOUR DE LA SEANCE : 73

RECU AU CONTRÔLE DE LEGALITE LE : 27 MAI 2019

DELIBERATION AFFICHEE LE : 31 MAI 2019

PRESIDENT : M. COLLOMB Gérard

SECRETAIRE ELU : Mme HAJRI Mina

PRESENTS : M. COLLOMB, M. KEPENEKIAN, Mme DOGNIN-SAUZE, M. BRUMM, Mme AIT MATEN, M. SECHERESSE, Mme GAY, M. CORAZZOL, Mme BOUZERDA, M. GRABER, Mme CONDEMINE, M. GIORDANO, Mme REYNAUD, M. CLAISSE, Mme RIVOIRE, M. DURAND, Mme RABATEL, M. LE FAOU, Mme BESSON, M. CUCHERAT, Mme FRIH, M. LEVY, M. DAVID, Mme NACHURY, Mme LEVY, Mme CROIZIER, M. BLACHE, Mme BALAS, M. LAFOND, Mme ROUX de BEZIEUX, Mme BLEY, M. PHILIP, Mme CHEVALLIER, M. MALESKI, M. KISMOUNE, Mme BRUGNERA, Mme PICOT, M. BRAILLARD, M. TOURAINE, M. COULON, Mme FONDEUR, M. PELAEZ, Mme HOBERT, Mme FAURIE-GAUTHIER, M. RUDIGOZ, M. JULIEN-LAFERRIERE, Mme HAJRI, Mme SANGOUARD, M. HAVARD, M. TETE, M. KIMELFELD, Mme PALOMINO, M. GEOURJON, Mme TAZDAIT, M. GUILLAND, Mme de LAVERNEE, M. ROYER, M. BROLIQUIER, M. HAMELIN, Mme PERRIN-GILBERT, Mme GRANJON, M. REMY, M. BERNARD, Mme MADELEINE, Mme BAUME

ABSENTS EXCUSES ET DEPÔTS DE POUVOIRS : Mme SERVIEN (pouvoir à M. BRUMM), Mme ROLLAND-VANNINI (pouvoir à M. MALESKI), Mme BERRA (pouvoir à Mme NACHURY), M. BERAT (pouvoir à Mme BALAS), Mme BURIÏLON (pouvoir à Mme CONDEMINE), Mme MANOUKIAN (pouvoir à Mme RABATEL), Mme BAUGUIL (pouvoir à M. BROLIQUIER), M. BOUDOT

ABSENTS NON EXCUSES :

2019/4712 - ADOPTION D'UNE REDEVANCE D'OCCUPATION DU
DOMAINE PUBLIC POUR LES ACTIVITES DE LOCATIONS
DE SCOOTERS, DE VELOS ET DE TROTINETTES EN
LIBRE-SERVICE SANS STATION SUR LE TERRITOIRE DE
LA VILLE DE LYON (DIRECTION DÉPLACEMENTS
URBAINS)

Le Conseil Municipal,

Vu le rapport en date du 7 mai 2019 par lequel M. le Maire expose ce
qui suit :

Au sein de la Métropole de Lyon, la Ville de Lyon est engagée dans une politique de
développement d'une mobilité durable alternative à la voiture individuelle.

Dans le cadre de leur politique publique de mobilité et de l'usage de la rue, la Ville de
Lyon et la Métropole de Lyon encouragent ainsi depuis plusieurs années la pratique du
partage de tous types de véhicules sur leur territoire, comme un complément de l'offre de
mobilité existante et comme un des leviers du report modal au profit des modes de
déplacements les plus respectueux de l'environnement.

Forte de cette dynamique en faveur du partage de tous types de véhicules, la Ville de
Lyon a accueilli ces nouveaux opérateurs et modes de déplacements.

Ces services innovants mettent à disposition des vélos, trottinettes et scooters en libre-
service dépourvus de bornes ou de supports fixes. Ils sont complémentaires des services
déjà mis en place par la Métropole de Lyon.

Toutefois, la Ville de Lyon, consciente des dysfonctionnements que ces nouveaux
services peuvent engendrer sur le domaine public, a proposé aux opérateurs des chartes
ainsi que des rencontres régulières avec ceux-ci pour cadrer le fonctionnement. Elle a
également proposé des zones d'exclusion pour la circulation et ou le stationnement, tout
ceci afin de réguler au maximum de ce qu'il est possible juridiquement dans l'attente de
la Loi d'Orientation des Mobilités et la création de futures licences permettant d'avoir le
droit de se développer sur notre territoire.

Ces vélos, trottinettes et scooters en libre-service sans station ont vocation à être
stationnés sur l'espace public. Pour le stationnement sur l'espace public, l'activité n'est
donc possible que par une utilisation privative du domaine public, soumise à la délivrance
d'un titre, conformément à l'article L.2122-1 du code général de la propriété des
personnes publiques.

Il est proposé au Conseil municipal de fixer le montant de la redevance due pour
l'occupation du domaine public au titre du stationnement par tout opérateur proposant ces
services, conformément aux dispositions de l'article L.2125-1 du code général de la
propriété des personnes publiques.

En application des dispositions de l'article L.2125-3 du code général de la propriété des
personnes publiques, la redevance due pour l'occupation du domaine public tient compte
des avantages de toute nature qu'elle génère pour l'occupant et de la possibilité pour lui

de jouir de manière purement privative d'une partie du domaine public lors du parcage et du remisage des vélos, trottinettes et scooters en libre-service sans station.

Aussi, je vous propose de fixer le montant de la redevance pour l'activité de vélos, trottinettes et scooters partagés en libre-service sans station sur le territoire de la commune de Lyon.

Je vous propose de fixer l'entrée en vigueur de la redevance à compter du 1^{er} septembre 2019. La redevance due par les opérateurs qui s'installeraient sur le territoire de la Ville de Lyon en cours d'année sera calculée prorata temporis.

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code général de la propriété des personnes publiques ;

Vu le code des transports ;

Vu la délibération du Conseil municipal n° 2018/4085 du 24 septembre 2018 relative à l'adoption d'une charte de bonne conduite pour les activités de location de vélos en libre-service sans station sur le territoire de la Ville de Lyon ;

Vu la délibération du Conseil municipal n° 2019/4571 du 25 mars 2019 relative à l'adoption d'une charte de bonne conduite pour les activités de location de trottinettes en libre-service sans station sur le territoire de la Ville de Lyon ;

Vu la délibération du Conseil municipal n° 2019/4711 du 20 mai 2019 relative à l'adoption d'une charte de bonne conduite pour les activités de location de scooters en libre-service sans station sur le territoire de la Ville de Lyon ;

Où l'avis de la commission urbanisme - logement - cadre de vie - environnement - politique de la ville - déplacements - sécurité - voirie ;

Vu le rectificatif mis sur table :

Dans le point 1- du DELIBERE, lire :

- lire :

- « 24 euros par vélo classique ou à assistance électrique et par an ;
- 30 euros par trottinette classique et électrique et par an jusqu'à 1 999 trottinettes ;
- 45 euros par trottinette classique et électrique et par an à partir de 2 000 trottinettes ;
- 80 euros par scooter électrique et par an ;
- 120 euros par scooter thermique et par an. »

- au lieu de :

- « 24 euros par vélo classique ou à assistance électrique et par an ;
- 30 euros par trottinette classique et électrique et par an ;
- 80 euros par scooter électrique et par an ;
- 100 euros par scooter thermique et par an. »

DELIBERE

- 1- A compter du 1^{er} septembre 2019, sont instituées les redevances d'occupation du domaine public suivantes, pour les activités de locations de scooters, de vélos et de trottinettes en libre-service sans station sur le territoire de la Ville de Lyon, au titre du stationnement :
 - 24 euros par vélo classique ou à assistance électrique et par an ;
 - 30 euros par trottinette classique et électrique et par an jusqu'à 1 999 trottinettes ;
 - 45 euros par trottinette classique et électrique et par an à partir de 2 000 trottinettes ;
 - 80 euros par scooter électrique et par an ;
 - 120 euros par scooter thermique et par an.
- 2- Ces redevances sont valables pour un an, du 1^{er} septembre de l'année N au 31 août de l'année N+1, et seront payées une fois l'an. Elles seront appliquées sur le nombre maximum de vélos, trottinettes ou scooters déployés dans l'année de référence. Elles seront calculées prorata temporis pour les opérateurs s'installant en cours d'année.
- 3- Chaque opérateur devra fournir à la Ville de Lyon avant le 1^{er} septembre de chaque année, un récapitulatif mentionnant le nombre de vélos, trottinettes et scooters mis en service chaque mois au cours de l'année.
- 4- La recette en résultant sera inscrite au budget, au programme GESTAT, opération STATVOIR, article 70383, fonction 112.

(Et ont signé les membres présents)
Pour extrait conforme,
Pour le Maire, l'Adjoint délégué,

Jean-Yves SECHERESSE



GOBEE.BIKE QUITTE LA FRANCE

L'annonce aurait pu faire l'effet d'une douche froide pour les adeptes de la mobilité douce, elle est pourtant passée relativement inaperçue.

Le 24 février, Gobee.bike, l'entreprise de vélos en libre-service, a annoncé son départ immédiat, et définitif de la France. En quatre mois, « *plus d'un millier de vélos ont été volés ou privatisés, et près de 3400 endommagés* », précisait le communiqué de l'entreprise qui, début janvier, avait déjà mis un terme à ses services à Lille, Reims et Bruxelles. « *Sur les mois de décembre et janvier, la destruction en masse de notre flotte s'est amplifiée, en devenant le nouveau passe-temps d'individus, le plus souvent mineurs* », explique l'entreprise. Un triste constat qui en dit long sur « *l'incivilité* », un des freins non négligeables au développement serein de ces mobilités alternatives. A moins que Gobee.Bike n'ait tout simplement pas réussi à trouver le bon modèle économique.

P.C.

des vélos en libre-service ?

Ils sont verts, jaunes, oranges ou blancs. Déposés un beau jour sur les trottoirs parisiens, ils apparaissent bien libres sans station d'attache, sans contrainte de lieux de dépose et surtout, sans encadrement ou lien contractuel avec les Autorités Organisatrices de la Mobilité. A l'heure où Elisabeth Borne, ministre chargée des Transports, appelle de ses vœux « *une réelle politique en faveur du vélo* », la question de l'organisation des vélos en libre-service (VLS) se pose plus que jamais.

Libres. La jeune histoire des vélos en libre-service débute avec cette idée. En 1965 à Amsterdam, Provo, un mouvement contestataire et libertaire lance sa cinquième provocation : peindre en blanc des vélos dans la capitale néerlandaise pour les rendre libres d'utilisation. La police intervient, saisit les vélos et met fin à ce qui sera la première initiative en la matière. Il faudra attendre 1995 - soit trente ans après les événements d'Amsterdam - pour qu'un service de vélos en libre-service soit organisé durablement à une échelle métropolitaine. Copenhague fait alors le constat qu'un nombre élevé de vélos privés sont volés chaque année, non pas pour être revendus, mais simplement pour des usages uniques. Visant à répondre à cette « demande », la municipalité se dote alors de 1000 Bicyklen mis à disposition dans 120 stations. Elle marque le début du vélo en libre-service. L'initiative se répand en Europe du Nord et en Asie, d'abord sous l'impulsion timide d'universités, puis de manière accélérée sous l'effet des innovations portées par des opérateurs tels que Clear Channel et son « *vélo à la carte* », ou encore de la Deutsche Bahn et son service « *Call a bike* ». Dans cette première

course aux vélos en libre-service, c'est JCDecaux qui emporte la mise en signant les contrats de Vélo'V à Lyon en 2005, et celui de l'émblématique Vélib' à Paris en 2007. Se déploie ainsi le service tel que nous le connaissons aujourd'hui dans 38 villes françaises.

La révolution du *free floating*

Dix ans plus tard, en novembre 2017, une troisième révolution survient. La ville de Paris renouvelle son contrat d'exploitation, non pas avec JCDecaux, mais avec Smovengo. Contrainte entre un recours au tribunal administratif et des difficultés techniques de mise en place du nouveau service, la passation du nouveau contrat d'exploitation peine grandement, et profite à une nouvelle génération d'opérateurs venus de Chine : les sociétés de *free floating*.

Vélos sans bornes, géolocalisés et accessibles par application mobile sur la base du versement d'une caution et d'un prix à la demi-heure modeste, ces nouveaux vélos s'émancipent des points d'attache : ils peuvent être déposés dans n'importe quel endroit d'une zone définie par les opérateurs. Sur le papier, l'initiative a tout pour plaire à un public urbain devenu habitué des déplacements doux et insatis-



Elisabeth Borne, ministre chargée des Transports.

faits par les difficultés d'exploitation des vélos en station. Elle permet de s'affranchir des points d'attache, de fluidifier les déplacements, de localiser précisément les vélos et de payer au prix réel des déplacements réalisés. Attractif, ce système est pourtant confronté à d'importantes difficultés :

- ⊗ une concurrence féroce entre les cinq opérateurs (GoBee.bike, ofo, oBike, Indigo Weel et Mobike), les plus petits n'ayant pas survécu ;
- ⊗ un nombre élevé de dégradations et vols, ayant conduit notamment GoBee.bike à se retirer de Lille et de Reims (où 80% et 90% de son parc a été rendu inutilisable en quelques semaines) ;
- ⊗ une pression des collectivités qui souhaitent encadrer l'occupation parfois anarchique de l'espace public par des vélos en plus ou moins bon état. Entre liberté et chaos, l'équilibre de l'organisation de cette nouvelle offre est à trouver.

Quel modèle économique pour ces nouveaux services ?

Il n'existe pas un, mais une variété de modèles économiques applicables aux vélos en libre-service, qu'il s'agisse de services organisés par une personne publique, ou de services d'initiatives privées

A la Une

exempts de toute gestion publique. Dans le premier cas, la collectivité évalue en amont les besoins, détermine les coûts et étudie les modes de gestion envisageables. Ils sont de plusieurs ordres :

① la régie, qu'elle soit directe (Saint-Etienne) ou rattachée à une régie de transport (La Rochelle). Le service est financé par la collectivité qui en assure la gestion commerciale et en perçoit les recettes tarifaires. Celles-ci sont marginales dans le financement des coûts réels, le service étant principalement financé par les ressources fiscales, dont notamment le Versement Transport ;

② la délégation de service public, propre au service (Strasbourg, Vannes) ou intégrant plusieurs aspects de la mobilité (Bordeaux, Lille). Dans ce cadre, l'exploitant est intéressé aux recettes d'exploitation du service, mais la collectivité contribue sensiblement au financement par une « subvention d'équilibre » (service structurellement déficitaire) ;

③ les marchés publics de fournitures courantes et de services. L'exploitant peut être rémunéré à travers l'exploitation du mobilier urbain publicitaire (Lyon, Paris, Dijon, Besançon), reversant à la collectivité une redevance d'occupation du domaine public, si les recettes générées dépassent les coûts d'exploitation et d'investissement. Le service de vélos peut être dissocié de l'exploitation du mobilier urbain : l'exploitant est alors payé par la collectivité sur la base d'un prix contractuel.

Pour ces services organisés par une collectivité, le coût d'investissement et de fonctionnement varie entre 1100 et 3200 euros HT par an et par vélo, suivant le dimensionnement du service et la nature des équipements.

La couverture des charges par les



IL EST ENCORE TROP TÔT POUR ÉVALUER L'IMPACT DES VÉLOS EN FREE FLOATING SUR LES ÉQUILIBRES CONTRACTUELS, ET CE ALORS QUE CETTE NOUVELLE OFFRE N'EST PAS STABILISÉE ET QUE LES COLLECTIVITÉS S'ARMENT DE DISPOSITIONS VISANT À EN ENCADRER LA GESTION.

recettes commerciales ne permet pas, à ce stade, d'atteindre un équilibre économique : les réseaux ayant le coût net le moins élevé pour la collectivité sont généralement associés à la gestion par l'opérateur du mobilier urbain publicitaire. En revanche, le Commissariat général au développement durable (CGDD) faisait état en 2010 d'un bilan général « globalement équilibré » sur ce type de service, compte tenu des externalités positives sur la décongestion des réseaux de transports des grandes agglomérations et sur l'environnement urbain.

Un modèle économique fragile

A l'inverse des services organisés par les collectivités, le *free floating*, dans la mesure où il ne fait à ce jour pas l'objet d'une convention entre l'opérateur privé et la collectivité, renvoie à un modèle économique différent. Le service ne bénéficie pas de subventions publiques, mais d'investissements privés. Il vise à s'équilibrer par ses recettes directes, qu'elles soient liées au prix payé par l'utilisateur, aux recettes des encarts publicitaires

sur les vélos ou encore des éventuelles données d'usage qui pourraient être commercialisées auprès des investisseurs.

Mais ces services, bien qu'ils ne nécessitent pas d'installations fixes, génèrent des coûts élevés, au premier rang desquels se situent :

④ l'entretien et le renouvellement des vélos faisant l'objet d'un nombre important de vols et de dégradations ;

⑤ les moyens humains et matériels nécessaires à la régulation de l'offre, afin de répartir les vélos sur les zones et de retirer ceux stationnés anarchiquement ;

⑥ le centre d'appel et de gestion des litiges et réclamations des usagers.

Si aujourd'hui, les opérateurs du *free floating* sont largement financés par des investisseurs privés, ils nécessiteraient que chacun de leurs vélos soient loués cinq à six fois par jour pour être rentables dans la durée. Mais, l'importante concurrence et le taux élevé de renouvellement du parc ne permettent pas, à ce jour, d'atteindre cet équilibre.

Un risque de rupture des équilibres contractuels

Ainsi, pour les titulaires de contrat d'exploitation de service public, les opérateurs du *free floating* constituent une menace sérieuse sur l'équilibre économique de certains contrats. Dans le cadre des services de vélos gérés en délégation de service public, les opérateurs déterminent leurs hypothèses économiques sur la base de tarifs et de prévisions de fréquentation. Ces hypothèses de recettes dimensionnent la « subvention d'équilibre » versée par la collectivité. En étant concurrencés par une nouvelle offre abondante, ces opérateurs se voient ainsi soumis à un risque de déficit d'ex-

exploitation qui, s'il est propre à ce type de contrat, peut détériorer la qualité et l'offre de services.

Notons toutefois que sur 12 services de vélos en libre-service gérés en délégation de service public (DSP), dix sont intégrés à l'exploitation de l'ensemble d'un réseau de transports urbains. De plus, dans la plupart des cas, les contrats prévoient une clause de renégociation des mécanismes financiers lorsqu'est constatée une variation de plus ou moins 5% de la fréquentation réelle au regard des prévisions.

En marché public, le prix payé est dimensionné au regard des charges d'exploitation, les recettes - et donc le risque commercial - étant supporté par la collectivité. En revanche, certains contrats prévoient des mécanismes financiers d'intéressement et de pénalité afin d'intéresser l'exploitant à la qualité du service et à l'amélioration des recettes commerciales. Dans ces cas, la concurrence peut nuire aux équilibres financiers, aussi bien pour la collectivité que pour le prestataire. A noter toutefois que sur 26 marchés publics de gestion de vélos en libre-service, 15 sont couplés avec l'exploitation du mobilier urbain, permettant pour ces contrats d'assurer un niveau de recettes distinct des aléas économiques du seul marché de location de vélos.

Il est encore tôt pour évaluer l'impact des vélos en *free floating* sur les équilibres contractuels, et ce alors que cette nouvelle offre, en proie à une forte concurrence, n'est pas stabilisée, et que les collectivités s'arment de dispositions visant à en encadrer la gestion.

Collectivités, quels moyens d'encadrement de l'offre en *free floating* ?

Qu'il s'agisse de faire face à l'occupation anarchique du domaine

public, à la gestion des vélos hors d'usage et à la préservation des conditions d'exploitation des services publics de vélos en libre-service, les collectivités réfléchissent à des mécanismes d'encadrement du *free floating*. Plusieurs options sont envisageables, de la plus douce à la plus stricte :

④ **la mise en place d'une charte de bonne conduite** : plusieurs villes (Paris, Lyon) travaillent avec les opérateurs du *free floating* sur les modalités d'organisation de ces services afin d'en limiter les nuisances sur l'espace public. Des règles non juridiques sont ainsi à l'étude, visant à répartir de manière équilibrée l'offre sur le territoire, à retirer efficacement les vélos encombrants la circulation, à constituer des systèmes de points pour favoriser les bonnes utilisations et à définir finement les zones de stationnement possibles pour ces deux-roues. Si cette forme de droit souple permet d'organiser les relations et l'activité, elle ne génère qu'une faible contrainte sur les opérateurs qui restent libres dans leurs choix et capacités de s'y conformer.

Notons également l'expérience messine par laquelle Indigo Wheel définit des zones de stationnement autorisées pour ses vélos. Le résultat a porté ses fruits, l'opérateur n'ayant pas eu les problèmes de casses et vols rencontrés par ses concurrents ;

⑤ **la redevance d'occupation commerciale du domaine public** : « toute occupation ou utilisation du domaine public d'une personne publique [...] donne lieu au paiement d'une redevance » (art. L.2125-1 du Code général de la propriété des personnes publiques). Hors, une brève occupation de la voie publique ne peut entraîner le versement d'un droit de stationnement (CE, 15 mars 1996,



n° 133080, Syndicat des artisans). De plus, si les contrats de vélos en station font l'objet d'une redevance d'occupation du domaine public, elle se fonde sur l'utilisation d'installations fixes disposées sur la voirie, ce qui n'est pas le cas des vélos en *free floating*.

En l'absence d'un cadre juridique spécifiquement prévu, la question de la légalité d'une redevance pour occupation commerciale du domaine public dans les conditions d'un service de *free floating* reste à l'étude ;

⑥ **le paiement d'une licence** : elle existe pour les taxis, en application de l'art. L.3121-2 du Code des transports, sous la forme d'une Autorisation de Stationnement, temporaire et non cessible depuis 2014. En marge des Assises de la Mobilité se pose la question d'une extension de ce système aux opérateurs de vélos en libre-service ;

⑦ **l'arrêté d'interdiction** : autre option, le maire dispose, dans le cadre de son pouvoir de police, de la faculté de limiter, voire d'interdire, la circulation ou le stationnement quand les circonstances le justifient (art. L. 2213-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales). Son arrêté de restriction ou d'interdiction ne peut être total : il doit être motivé et réserver ou interdire le stationnement qu'à certaines heures et pour certains usagers. Le juge administratif appréciera la légalité de l'arrêté d'interdiction. Entre volonté de développer la part modale du vélo en ville et absence de cadre juridique clair pour l'encadrement des services en *free floating*, la prochaine Loi d'orientation des mobilités et le « Plan national vélo » souhaité par Elisabeth Borne auront donc la difficile tâche de répondre à ces enjeux de manière équilibrée. ■

PIERRE LE GALLOUDEC

Loi d'orientation des mobilités : décryptage des principales dispositions

AVANT-PROPOS

La promulgation de la loi d'orientation des mobilités, le 24 décembre 2019, est l'aboutissement d'un long processus de concertation entre les parties prenantes et l'État, suivi d'un long travail parlementaire.

Le GART y a pris toute sa part en co-organisant les États Généraux de la Mobilité Durable avec ses partenaires (UTP, FNTV, Régions de France, FNAUT et TDIE), en participant très activement aux Assises de la Mobilité et en rédigeant pas moins de 150 amendements proposés aux parlementaires tout au long de la discussion du texte.

Parti d'un texte doté d'une centaine d'articles, le projet de loi, singulièrement raccourci après le passage en Conseil d'État aboutit, finalement, à une loi d'orientation de 189 articles.

Bien sûr, toutes les demandes du GART n'ont pas été retenues par le Parlement mais de nombreuses mesures, fondamentales, sont maintenant gravées dans une loi de la République.

Parmi elles, nous en retenons notamment quatre qui peuvent être mises en exergue :

- La couverture à 100 % du territoire national par une autorité organisatrice de la mobilité. De ce fait, 900 communautés de communes devront se positionner avant la fin de l'année sur la prise de la compétence « mobilité » ;
- Le passage d'une logique de transports à une logique de mobilité mobilisant pleinement le potentiel de toutes les mobilités (autopartage, covoiturage, vélo, engins de déplacement personnel...) ;
- Le principe d'ouverture des données et la mise en place d'une gouvernance et d'une régulation de cette ouverture qui permettront d'accélérer la mise en œuvre d'une véritable mobilité servicielle ;
- La généralisation des zones à faibles émissions « mobilité » (ZFE) qui sont un outil indispensable à l'amélioration de la qualité de l'air, avec un effet direct sur la santé publique, et qui favoriseront la transition énergétique.

Il n'en reste pas moins que certaines dispositions sont complexes voire difficiles à appliquer. Elles nécessiteront un gros travail de pédagogie auprès des collectivités et parties prenantes concernées. Le GART participera pleinement à cet accompagnement.

Le document que nous publions aujourd'hui est un guide de décryptage qui constitue la première pierre apportée par le GART à ce travail.

Bonne lecture !

LES MOBILITÉS PARTAGÉES

La LOM s'est fixée comme objectif d'agir comme un catalyseur pour accélérer la pratique du covoiturage. Pour cela, elle s'appuie sur plusieurs piliers.

Subventions accordées aux covoitureurs

Articles 35 et 40

Tout d'abord, elle prévoit qu'un décret vienne déterminer quels frais peuvent être pris en charge dans le cadre du calcul du coût d'un trajet en covoiturage. Ces précisions réglementaires sont importantes dans le sens où ces critères permettront de mieux définir jusqu'à quels montants les conducteurs peuvent être défrayés, sans pour autant être considérés comme étant rémunérés. Sinon, le risque serait que la pratique soit requalifiée comme professionnelle.

Par ailleurs, la LOM donne la possibilité aux AOM de subventionner les usagers d'un service de covoiturage, qu'ils soient conducteurs ou passagers. Ces subventions, exonérées d'impôt, peuvent être délivrées soit directement aux usagers, soit indirectement via l'intermédiaire d'une plateforme de covoiturage.

De plus, dans des conditions bien particulières qui seront explicitement définies par décret :

- Un trajet réalisé par un automobiliste en l'absence d'un passager peut tout de même donner lieu à indemnisation du conducteur par l'AOM en tant que déplacement « covoituré »,
- le montant de l'allocation versée aux conducteurs peut dépasser les frais qu'ils ont engagés. Notons que ces allocations ne seront plus exonérées d'impôt à compter du 31 décembre 2022.

POINT DE VIGILANCE

L'encadrement réglementaire de ces mesures revêt une importance considérable, car les décrets d'application ne devront pas avoir pour effet de rendre le covoiturage « conducteur » beaucoup plus intéressant que les transports en commun ou que le covoiturage « passager ».

Il existe donc un enjeu important en matière de complémentarité de ces pratiques avec les objectifs des politiques de mobilité durable.

Le but de ces dispositions dérogatoires est, pour les AOM qui le souhaitent, de favoriser la constitution d'une offre de covoiturage suffisamment importante pour encourager le recours à ce mode de déplacement (atteinte de la « masse critique »). Le postulat sous-jacent est, qu'en créant une offre robuste, davantage d'usagers seront incités à devenir covoitureurs « passagers ».

MISE EN ŒUVRE RÉGLEMENTAIRE

Trois décrets sont prévus afin d'encadrer :

- la nature des frais pris en considération pour le partage de frais entre covoitureurs ;
- les possibilités de dérogation au partage de frais dans le cadre d'une allocation versée pour des courts trajets ;
- les conditions de versement d'une allocation pour des trajets « à vide ».

Facilités de stationnement et de circulation pour les covoitureurs

Article 35

Des mesures sont prises pour que les collectivités puissent accorder des facilités de circulation et de stationnement aux covoitureurs.

Tout d'abord, le détenteur du pouvoir de police de la circulation et du stationnement peut réserver des emplacements de stationnement aux véhicules porteurs d'un signe distinctif de covoiturage, au même titre qu'aux véhicules à très faibles émissions.

POINT DE VIGILANCE

La problématique reste toutefois de définir les critères d'éligibilité à ce signe distinctif, étant entendu que le fait d'être covoitureur ne correspond pas à un statut mais désigne une pratique, qui peut, par définition, évoluer d'un jour à l'autre.

De ce fait, il semble extrêmement complexe de s'assurer qu'un véhicule stationné sur un emplacement réservé aux covoitureurs a bien été utilisé dans le cadre d'un trajet de covoiturage.

En matière de facilités de circulation, le détenteur du pouvoir de police de la circulation est habilité à réserver des voies au covoiturage, de manière temporaire (c'est-à-dire à certaines heures) ou permanente.

MISE EN ŒUVRE RÉGLEMENTAIRE

L'arrêté et l'instruction interministérielle relatifs à la signalisation routière devront être mis à jour pour y insérer un panneau « voie réservée au covoiturage ».

Modalités de contrôle des voies réservées au covoiturage

Article 39

Afin de sanctionner les infractions aux règles de circulation sur les voies réservées aux véhicules de transport en commun, aux taxis, aux véhicules de covoiturage ou aux véhicules à très faibles émissions, des dispositifs de contrôle automatisé (radars) peuvent être mis en place par la police et la gendarmerie nationales, les polices municipales ou les agents de surveillance de Paris.

Plus précisément, dans le cadre du contrôle du covoiturage, les dispositifs peuvent prendre la forme d'outils permettant de compter le nombre de personnes présentes à bord des véhicules. Ils ne doivent toutefois pas avoir pour effet d'identifier les personnes en question.

Dans le cadre du contrôle de l'usage des voies réservées, les collectivités compétentes peuvent accéder à plusieurs bases de données, distinctes du fichier exhaustif des immatriculations (système d'immatriculation des véhicules – SIV) :

- le fichier de classements des véhicules en fonction de leur norme Euro (Crit'Air),
- l'éventuel fichier des véhicules autorisés à circuler sur les voies concernées.

En cas d'échec d'identification du véhicule dans ces deux fichiers, la consultation du SIV est autorisée aux seules fins d'examen des données relatives aux caractéristiques du véhicule et à leur contribution à la limitation de la pollution atmosphérique.

Pour des contraintes de respect des libertés individuelles, cette consultation ne peut en aucun cas avoir pour objet d'identifier le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule.

32

De même, les données obtenues ne peuvent être conservées que dans le cas de la constatation d'une infraction, et pour une durée maximale de 8 jours ouvrés. Dans ce cas, seul le conducteur doit pouvoir être identifié dans les données conservées. Seuls les policiers municipaux et les agents de surveillance de Paris peuvent avoir connaissance de ces données.

Enfin, la mise en place des dispositifs de contrôle est autorisée par arrêté du préfet et l'État peut demander à la collectivité de participer au financement de l'installation de ces outils de contrôle.

Régulation du déploiement des services dits de « *free floating* »

Article 41

La LOM fournit aux collectivités des moyens pour mieux réguler le déploiement sur leur espace public de nouveaux services de location de véhicules en libre-service et sans stations d'attache (trottinettes, vélos,...), plus généralement dénommés « services de *free floating* ».

Cette régulation est dite « *a priori* », c'est-à-dire qu'elle peut être mise en place avant l'implantation des services, et non « *a posteriori* », c'est-à-dire mobilisable une fois le service implanté.

Selon les termes de la LOM, la collectivité en charge de la gestion du domaine public peut conditionner le déploiement de ces services sur son territoire à la délivrance d'un titre d'occupation domaniale.

Ce titre est délivré après avis de l'AOM concernée émis dans un délai de 2 mois, sachant que le silence de cette dernière au terme de ce délai vaut accord.

POINT DE VIGILANCE

L'avis fourni par l'AOM est un avis « simple », et non un avis « conforme ».

Par ailleurs, la loi prévoit que l'AOM puisse se voir déléguer la mission de délivrer le titre d'occupation domaniale.

L'autorité compétente n'est tenue que de procéder à une publicité préalable à la délivrance du titre, qui peut prendre la forme d'un appel d'offres dont le cahier des charges ne peut contenir qu'un certain nombre de critères exhaustivement listés dans la loi. Ces critères sont :

- Les informations que doit transmettre l'opérateur, relatives au nombre et aux caractéristiques des véhicules, cycles et engins pouvant être mis à disposition des utilisateurs ;
- Le nombre de véhicules, cycles et engins pouvant être déployés ;
- Les conditions spatiales de déploiement des véhicules, cycles et engins ;
- Les mesures que doit prendre l'opérateur afin d'assurer le respect, par lui-même ou ses préposés, et par les utilisateurs des véhicules, cycles et engins des règles de circulation et de stationnement édictées par les autorités compétentes, notamment les règles assurant l'accessibilité de la voie publique aux personnes handicapées ou à mobilité réduite et garantissant la sécurité des piétons ;
- Les mesures que doit prendre l'opérateur pour assurer le retrait des véhicules, cycles et engins lorsque ceux-ci sont hors d'usage ou en cas d'interruption ou d'arrêt définitif du service ;
- Les caractéristiques des véhicules, cycles et engins mis à disposition au regard de leurs plafonds d'émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre, de leurs conditions de durabilité ainsi que de leurs modalités d'entretien ;

- 33
- Des restrictions totales ou partielles d'apposition de publicité sur les véhicules, cycles et engins, à l'exception de la publicité concernant le service lui-même ;
 - Les mesures nécessaires pour assurer le respect de la tranquillité du voisinage, notamment en encadrant l'émission de signaux sonores de nuit.

La collectivité compétente peut également conditionner le déploiement de ces engins et véhicules sur son espace public au règlement d'une redevance d'occupation domaniale classique.

POINT DE VIGILANCE

Les engins et véhicules en question ne peuvent pas être soumis à la redevance de stationnement payant sur voirie.

Les autorisations et redevances existant au jour de la publication de la LOM doivent être mises en conformité avec ces nouvelles dispositions dans un délai maximal d'un an après promulgation de la loi (sauf pour celles expirant avant ce délai).

MISE EN ŒUVRE RÉGLEMENTAIRE

Aucun décret d'application n'est prévu pour ces dispositions.

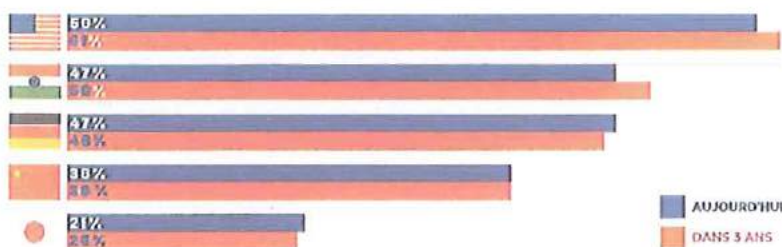
En revanche, des recommandations nationales de mise en œuvre, non prescriptives, doivent être publiées au plus tard six mois après la publication de la LOM.

L'AVENIR DE LA VOITURE EST DANS LA MOBILITÉ PARTAGÉE

par Adeline Tissier

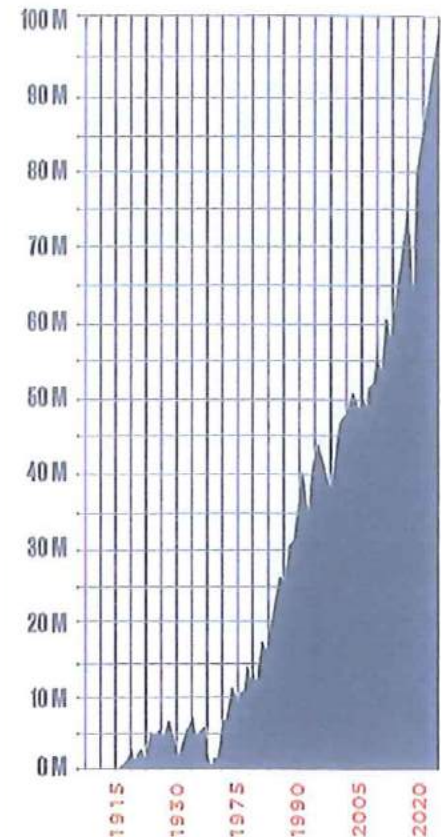
Une  "partagée" permettrait de remplacer jusqu'à 13 voitures individuelles et de baisser jusqu'à 41 % l'émission de gaz à effet de serre par . Et si l'avenir de la voiture, dont le modèle est aujourd'hui remis en cause, était lié à celui du MaaS (Mobility as a Service) ?

PART DES AUTOMOBILISTES UTILISANT CHAQUE JOUR LEUR VÉHICULE



Source : Étude Deloitte Global Automotive Consumer, 2020.

PRODUCTION AUTOMOBILE MONDIALE



Un véhicule individuel est inutilisé en moyenne pendant 90 % du temps.

Source : Shared mobility innovation for livable cities. International Transport Forum, OCDE, 2016.



Source : The Guardian, mars 2018.



Plus d'un demi-siècle de suprématie de la voiture particulière

Elle était synonyme d'indépendance et a contribué au développement de la classe moyenne dans le monde entier. Depuis 70 ans, la voiture déploie ses charmes de puissance et de liberté, et rien n'est venu remettre en cause sa suprématie, pas même les crises économiques qui n'ont fait que ralentir son inéluctable ascension⁽¹⁾.

Aujourd'hui, le nombre de voitures en circulation donne le vertige – elles sont dans le monde plus de 1,250 milliard⁽²⁾ – mais le discours laudateur s'est tari. On ne parle plus d'autonomie mais de dépendance ; d'affranchissement, mais de contraintes ; de conquête de grands espaces, mais de villes polluées. La sémantique des années 2000 reflète une réalité aussi grise que les fumées d'échappement.

Le secteur automobile exprime déjà des signes de faiblesse. Après une décennie de ventes record, la baisse des ventes s'installe pour la deuxième année consécutive. Le recul est estimé à 4,5%⁽³⁾ pour 2019 et touche les trois principaux marchés que sont la Chine (-9% en 2019), les États-Unis (-2,5%) et l'Union européenne (-3%).

Si l'automobile reste dans les campagnes et les périphéries un mode de transport indispensable, les villes, elles, ne veulent plus de leurs voitures. Le modèle social traditionnel est lui aussi en train d'évoluer, notamment auprès des nouvelles générations, qui privilégient aujourd'hui l'usage plutôt que la possession. Alors que 92% des jeunes Américains disposaient d'un permis de conduire il y a 35 ans, ce taux est tombé aujourd'hui à 78%.

Mais ce qui pousse la voiture individuelle vers la sortie, c'est surtout l'urgence environnementale et les enjeux de santé publique. À eux seuls, les moteurs à combustion interne sont responsables de près d'un quart des émissions de CO₂ de la planète. L'Organisation mondiale de la santé estime que 90% de la population respire un air pollué. Celui-ci serait à l'origine de plus de sept millions de décès prématurés chaque année⁽⁴⁾. Tout comme les routes, nos poumons sont saturés.

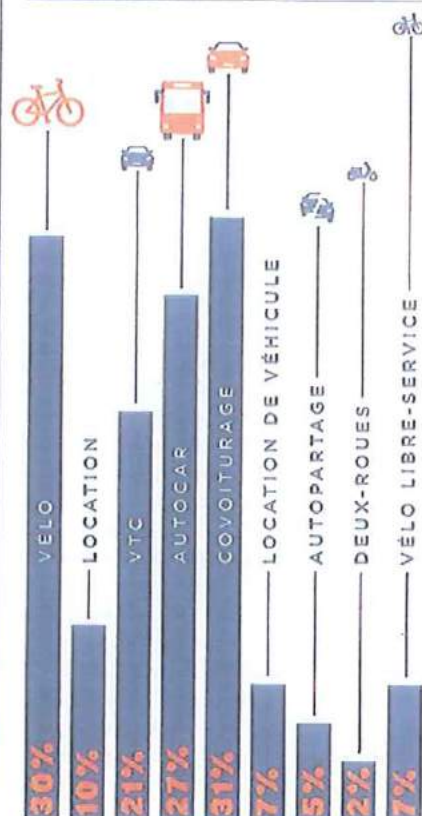
Des motorisations moins polluantes

Les constructeurs s'adaptent aux exigences sociétales et environnementales et proposent des solutions technologiques viables et efficaces. On estime que les technologies hybrides et électriques coexisteront de manière équilibrée d'ici 2040⁽⁵⁾.

Mais le rythme de déploiement reste lent. Bien que les ventes mondiales de véhicules électriques aient, par exemple, progressé en 2019 de 30% (et de 68% en 2018), elles représentent toujours moins de 3% des ventes totales⁽⁶⁾. Et si les consommateurs semblent prêts à sauter le pas, le prix reste un frein à l'achat pour 35% d'entre eux, tout comme le manque d'autonomie (24%). Quant aux véhicules autonomes, bien que leur réussite soit à moyen

➔ suite page 181

➔ RECOURS DES EUROPÉENS AUX PRATIQUES DE MOBILITÉ ÉMERGENTES



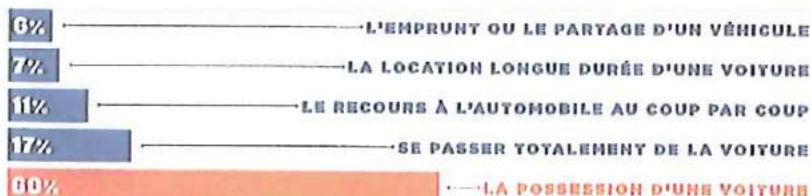
Source : Observatoire des mobilités émergentes, en août 2018. Étude réalisée sur la base d'un questionnaire en ligne auprès d'un échantillon représentatif de 4 000 personnes en France (18 à 70 ans) et de 1 000 Européens basés en Allemagne, au Royaume-Uni et en Espagne.

➔ PART DES UTILISATEURS DE VTC QUI S'INTERROGENT SUR LA NÉCESSITÉ DE CONTINUER À POSSÉDER UN VÉHICULE (PAR GÉNÉRATION)

Source : Étude Deloitte Global Automotive Consumer, 2019



➔ LA FORMULE IDÉALE DE RECOURS À LA VOITURE POUR LES EUROPÉENS



Source : Observatoire des mobilités émergentes, en août 2018. Étude réalisée sur la base d'un questionnaire en ligne auprès d'un échantillon représentatif de 4 000 personnes en France (18 à 70 ans) et de 1 000 Européens basés en Allemagne, au Royaume-Uni et en Espagne.

(1) Michel Freyssen, "La production automobile mondiale, des quatre continents et des principaux pays constructeurs", 1999-2018.

(2) Statista, 2015.

(3) Euler Hermes, septembre 2019.

(4) OMS, mai 2018.

(5) Global Automotive Executive Survey, KPMG, janvier 2019.

(6) Euler Hermes, septembre 2019.

et long termes une quasi-certitude⁽⁷⁾, les défis à relever en matière de technologie et d'éthique demeurent importants⁽⁸⁾.

La voiture, nouveau mode de transport collectif

L'évolution des comportements des automobilistes apparaît aussi comme un sujet central pour relever le défi de la mobilité.

Pour limiter l'automobilisme, les Autorités Organisatrices de Mobilité et les opérateurs ont déjà déployé de nombreuses solutions en intégrant la voiture dans leur écosystème de mobilité partagée. Des services de covoiturage, d'autopartage ou de transport à la demande à bord de voitures partagées font déjà leurs preuves dans le monde entier, notamment pour parcourir les premier et dernier kilomètres d'un trajet réalisé en transports en commun. Une étude américaine⁽⁹⁾ estime que si tous les automobilistes consentaient à un usage partagé de leur véhicule, leur nombre pourrait être réduit d'un tiers⁽¹⁰⁾ dans le monde.

Une fois intégrées au MaaS (*Mobility as a Service*), les offres de mobilité gagnent en efficacité en proposant des "possibilités sans précédent en termes de billetterie intégrée, d'information en temps réel, etc.", précise le rapport du Cerre, paru en septembre dernier.

Mais limiter n'est pas dissuader. Pour que les automobilistes quittent le confort de leur véhicule personnel, il faut aller plus loin. Ce même rapport l'affirme : le report modal ne sera possible que "si les règles d'utilisation de la voirie sont orientées vers des incitations fortes à la mobilité partagée" et une vraie "désincitation à l'automobilisme". Autrement dit, il faut réguler. Pour

Xavier Corouge, Directeur Mobilités urbaines d'Europcar Mobility Group, "les AOM⁽¹¹⁾ sont les seules à pouvoir porter une vision claire de la mobilité sur tout le territoire pour intégrer la voiture dans un nouveau schéma de mobilité. Elles sont aussi les seules à être en mesure de piloter l'ensemble des acteurs impliqués dans la maîtrise des enjeux opérationnels", liés par exemple à la logistique, la gestion des flottes ou la digitalisation des services.

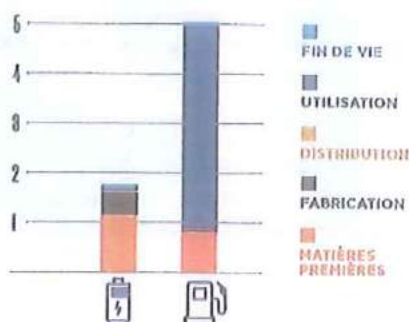
Plusieurs grandes villes ont amorcé le virage. Dans une dynamique incitative, les Autorités Organisatrices de Montréal et Ottawa⁽¹²⁾ proposent déjà une voie réservée aux véhicules occupés par au moins trois passagers. Autre solution, la mise en place d'un péage urbain, comme à Singapour⁽¹³⁾, Londres⁽¹⁴⁾ et bientôt New York⁽¹⁵⁾. À Oslo⁽¹⁶⁾, l'approche est encore plus contraignante, avec l'interdiction des voitures en centre-ville et la suppression des places de stationnement. Les capitales belge et slovène ont, quant à elles, réservé leurs principaux axes aux mobilités douces.

Mais aucune de ces mesures n'est à envisager seule. Chacune suppose une approche globale de la mobilité partagée, intégrant à la fois l'adaptation des infrastructures, l'incitation aux mobilités douces, la création de zones de restriction et le développement de plateformes digitales performantes, pour révéler le MaaS comme un écosystème de mobilité efficient et durable.

Alors, en attendant la solution miracle, chère à Elon Musk, des tunnels souterrains empruntés par des véhicules autonomes et écologiques commencent déjà à voir la voiture autrement, pour modifier les comportements individuels grâce à l'incitation ou la régulation. ●

DIFFÉRENCE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT PENDANT UN CYCLE DE VIE D'UNE VOITURE ÉLECTRIQUE/ESSENCE (x 10⁴ kg eq. CO₂)

Source : CIRIAQ, 2016



RÉPARTITION DES MOTORISATIONS UTILISÉES D'ICI 2040 SELON L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

Source : Global Automotive Executive Survey, KPMG, janvier 2019



VOITURES PARTAGÉES

Source : Cabinet Roland Berger

10% SEULS 10 % DES VÉHICULES PERMETTRAIENT DE MAINTENIR LE MÊME NIVEAU DE MOBILITÉ

LEXIQUE

Autopartage en boucle : offre d'autopartage résidentielle avec place de stationnement et de recharge attribuée à chaque véhicule.

Free floating : autopartage sans place de stationnement attribuée. Location sur de courtes durées et distances.

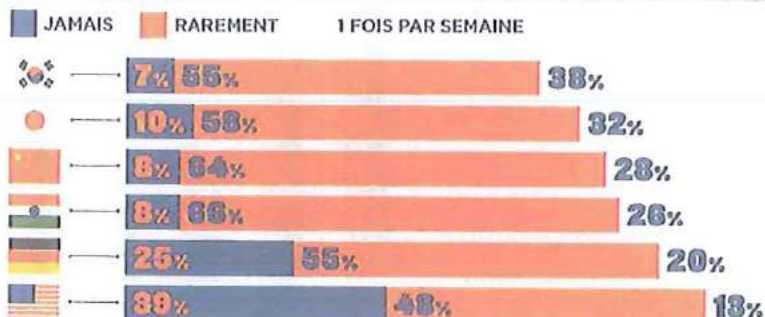
Ubeeqo : solution d'autopartage en boucle - électrique ou hybride - du Groupe Europcar, lancée en 2018, présente à Paris, Berlin, Milan, Madrid, Barcelone et Londres.

80% des utilisateurs d'Ubeeqo utilisent d'autres modes de transport.

80% des utilisateurs d'Ubeeqo n'ont pas de voiture.

60% en achèteraient une s'ils n'avaient pas de service d'autopartage à disposition.

FRÉQUENCE D'UTILISATION DE PLUSIEURS MODES DE TRANSPORT AU COURS DU MÊME VOYAGE



Source : Étude Deloitte Global Automotive Consumer Study, 2019.

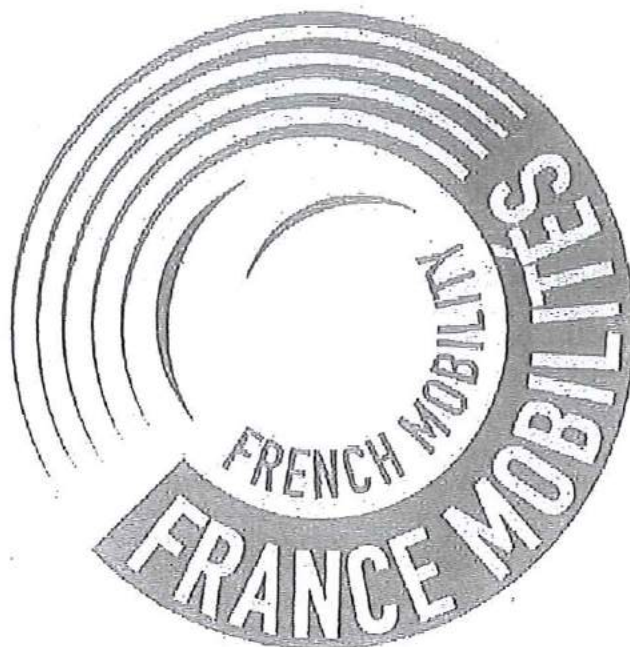
(7) "La voiture individuelle, un nouveau mode de transport collectif ?", Annales des Amériques, Réalités Industrielles, CIRRI Info, mai 2018.

(8) "Global Automotive Executive Survey", KPMG, janvier 2019 et "IoT Moral Machine", Étude IoT, 2018.

(9) "Three Revolutions in Urban Transportation", UC Davis, mai 2017.

(10) Tribune Le Monde, juillet 2017.

(11) Autorités Organisatrices de Mobilité.



Mobilisation pour le covoiturage au quotidien

L'État et les collectivités s'engagent

28 novembre 2019





MOBILISATION POUR LE COVOITURAGE AU QUOTIDIEN

Pour que le covoiturage devienne une évidence
L'Etat et les collectivités s'engagent !

I – Préambule

Le covoiturage est un mode de transport alternatif, aujourd'hui trop peu répandu, qui permettrait pourtant de résoudre de nombreux problèmes en matière de mobilité :

- il permet d'améliorer la qualité de l'air, puisque son objet est d'augmenter le taux d'occupation des véhicules, et donc de réduire le nombre de véhicules sur les routes,
- il permet en urbain dense de réduire la congestion, et donc de réduire le temps passé dans les embouteillages (gain de temps pour la collectivité),
- il permet en zone périurbaine en particulier, d'organiser le rabattement vers les réseaux ferrés ou autoroutiers,
- il permet en zone rurale une mobilité flexible, que n'offrent pas les services réguliers de transport en commun, difficiles à financer lorsque le niveau de fréquentation ne le justifie pas.

Pour faire du covoiturage un mode naturel de déplacement, il faut agir sur plusieurs leviers :

- changer les comportements,
- adapter les solutions aux besoins des territoires et de leurs usagers,
- impliquer les grands bassins d'emplois, pour développer le covoiturage domicile / travail,
- aménager le réseau routier pour faciliter la pratique,
- rendre visible l'offre de covoiturage, l'afficher comme une alternative crédible (information multimodale).

Les signataires de cette charte, conscients des enjeux portés par le covoiturage, tant sur le thème de la santé publique, de l'économie que de la solidarité, s'engagent, sous le regard des citoyens, dans une démarche proactive, en vue de favoriser l'essor du covoiturage dans leur territoire.

II – Engagement de l'État

L'État s'engage à :

- mettre en place un registre de preuve de covoiturage, et à en faciliter l'accès aux territoires,
- développer les outils réglementaires en faveur du covoiturage (possibilité pour les autorités organisatrices de la mobilité de subventionner le covoiturage, favoriser les voies réservées et les stationnements dédiés, créer un forfait « mobilités durables »...),
- flécher des financements en faveur du covoiturage (DSIL, fond ADEME, CEE...),
- favoriser l'ouverture des données des opérateurs à destination des autorités organisatrices pour une intégration dans leurs systèmes d'information multimodaux,
- mettre en place un observatoire national de la mobilité, et le porter à connaissance des territoires pour les aider à évaluer leurs actions,
- mettre en place une « foire aux questions », notamment sur des sujets d'ordre juridique, à destination des signataires de l'engagement.



MOBILISATION POUR LE COVOITURAGE AU QUOTIDIEN

Pour que le covoiturage devienne une évidence
L'Etat et les collectivités s'engagent !

III – Engagement des territoires

Les territoires s'engagent à :

- considérer le covoiturage comme une solution de mobilité alternative à la voiture individuelle et complémentaire aux transports en communs classiques, dans toutes leurs actions publiques en matière de mobilité. Cela peut signifier plusieurs actions, selon les territoires :
 - Introduire le mode covoiturage dans les diagnostics de mobilité : estimer les besoins, les partenariats possibles (trouver la bonne échelle), les générateurs (parc d'activités, d'emplois...),
 - réfléchir à une communication de nature à changer les comportements,
 - travailler à introduire le covoiturage dans l'information multimodale.
- évaluer, le cas échéant, les besoins en matière d'infrastructures : arrêts (y compris, utilisation des arrêts de bus existants), aires de stationnement, voies réservées,
- favoriser les expérimentations sur tout ou partie de leur territoire,
- s'ils développent ou ont développé des plateformes de mise en relation, se mettre en relation avec l'équipe pilote du registre national de preuve, afin de s'y insérer à terme,
- évaluer la possibilité de mettre en place des actions d'incitation au covoiturage, en particulier via les dispositions prévues par la LOM (voies réservées, stationnement dédiés, subventions),
- mettre en place, le cas échéant, les outils d'évaluation adéquats (décompte des emplacements réservés, du nombre de trajets aidés ou réalisés, sondage...), notamment à l'aide du registre de preuve national, d'où l'intérêt pour les territoires d'y souscrire.

Elisabeth BORNE
Ministre de la Transition écologique et solidaire

Louis NEGRE
Président du Groupement
des Autorités Responsables de Transport
(GART)

ÉPREUVE N° 9