

Encadrement du free-floating en France : l'émergence d'une nouvelle politique locale de mobilité ?

Analyse de la mise en œuvre par le bloc communal du cadre réglementaire prévu par la LOM

Timothée Mangeart (LVMT, GART)

Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM),
Esch-sur-Alzette, 9 juin 2022



Développement du free-floating en France et enjeux

- Mobilité partagée

« Usage partagé et à la demande d'un véhicule »

- + usager-conducteur >> **Véhicules en libre-service**

« Véhicules mis à disposition d'un usager-conducteur non-rémunéré pour une utilisation de courte durée et à la demande »

- + sans stations >> **Free-floating**

« 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 » (LOM, article 41)

Développement du free-floating en France et enjeux

- L'exemple de Paris :

Avant le free-floating : vélos en libre-service, autopartage

2016 : Cityscoot (scooters en free-floating)

2017 : vélos classiques en free-floating (Mobike, Ofo, oBike, Gobee.bike...)

2018 : trottinettes en free-floating (12 opérateurs), autopartage en free-floating

2019 : vélos électriques en free-floating

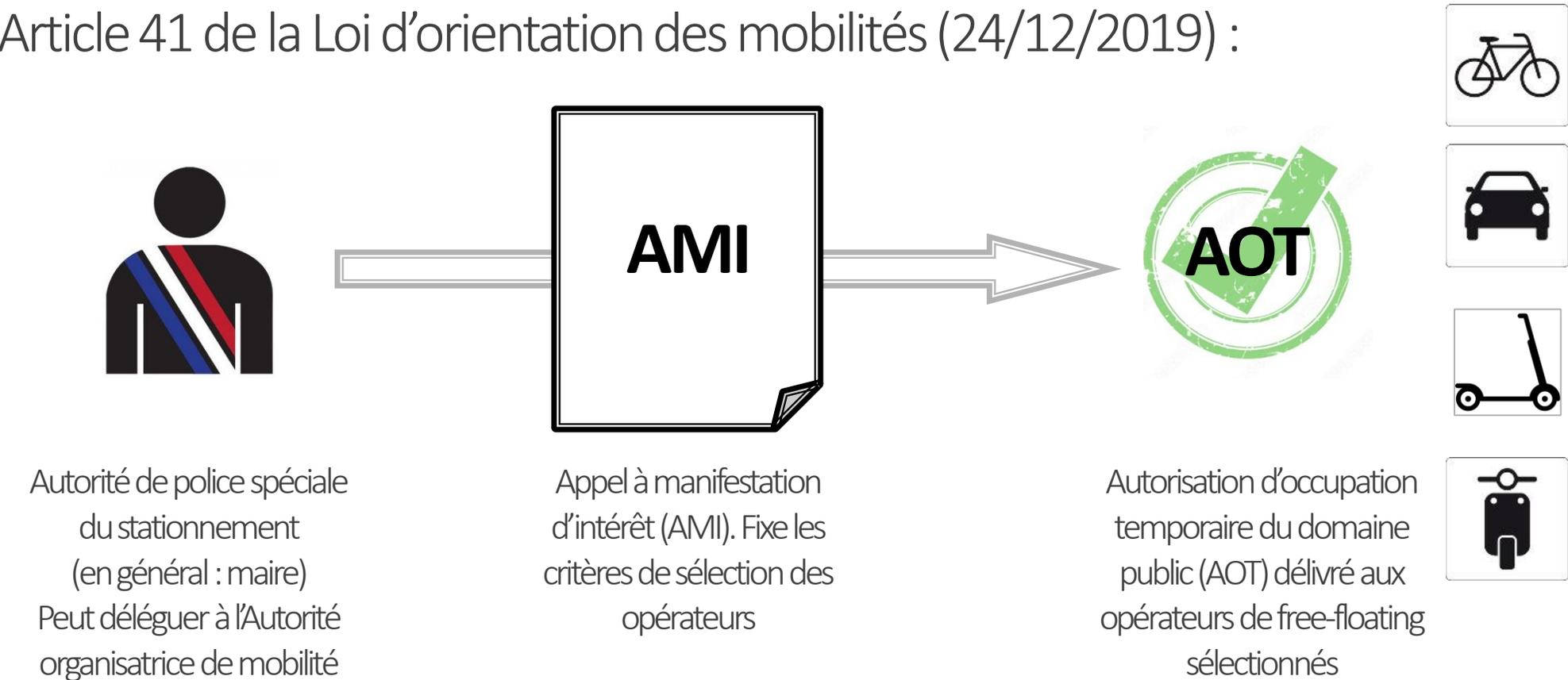
2021 : nouveaux scooters en free-floating



➤ Aujourd'hui : free-floating dans la plupart des grandes villes françaises et dans de nombreuses villes plus petites (pas de recensement exhaustif)

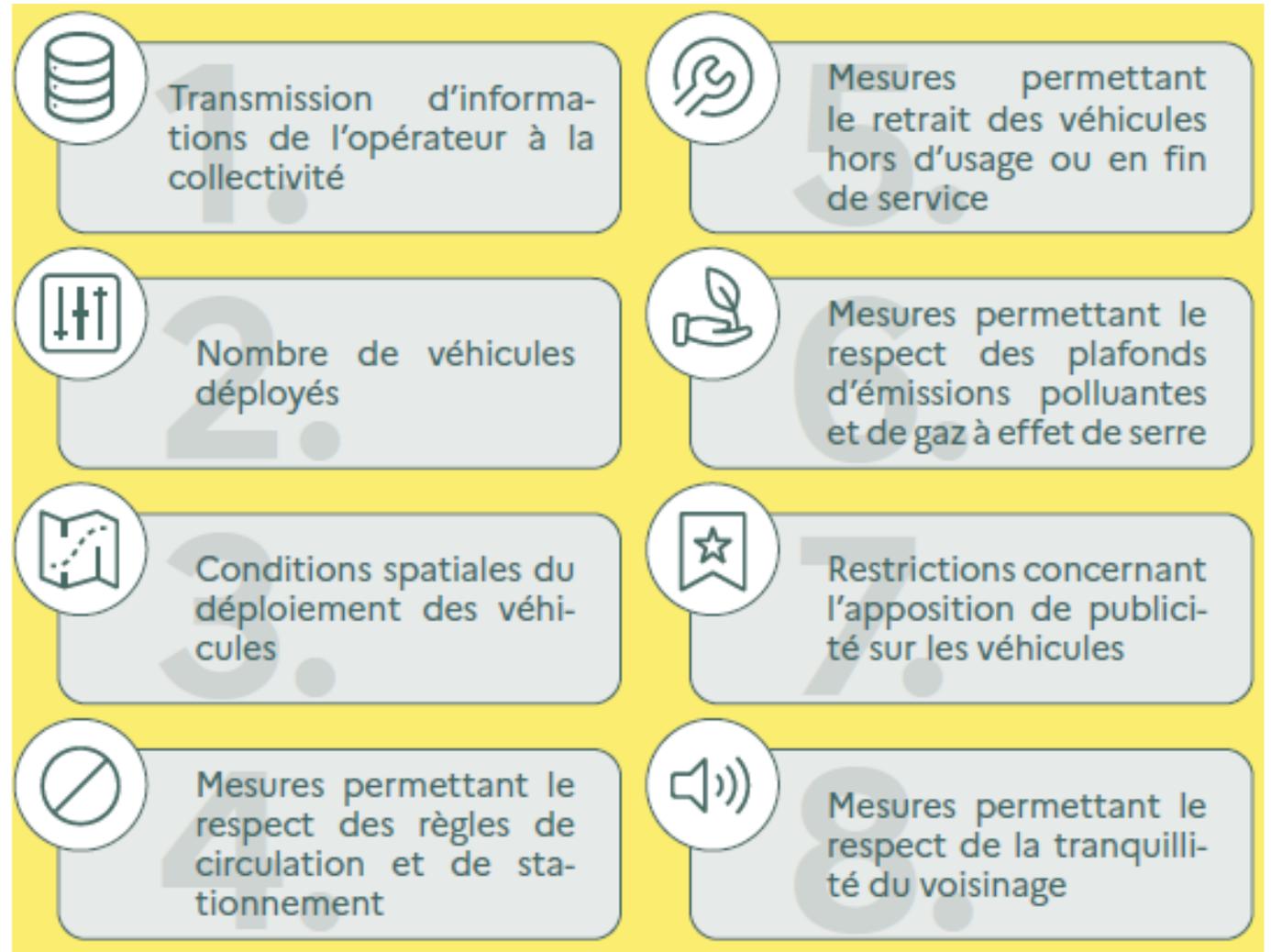
La LOM (2019), un cadre réglementaire pour le free-floating (1/2)

- Article 41 de la Loi d'orientation des mobilités (24/12/2019) :



La LOM (2019), un cadre réglementaire pour le free-floating (2/2)

- 8 prescriptions autorisées :



Véhicules, cycles et engins en free-floating. Cahier de recommandations. Article 41 de la loi d'orientation des mobilités (LOM), Ministère chargé des transports, février 2021

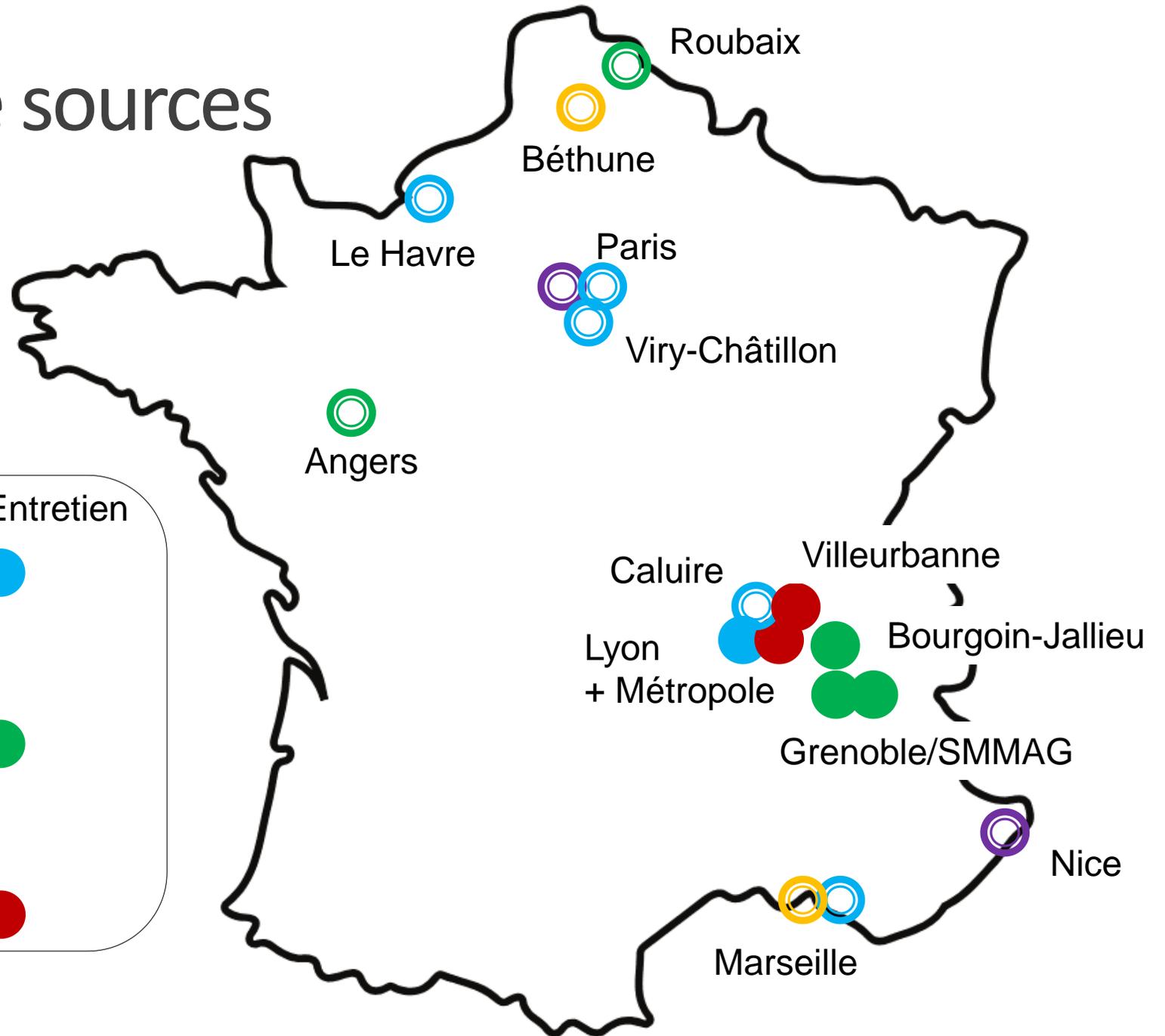
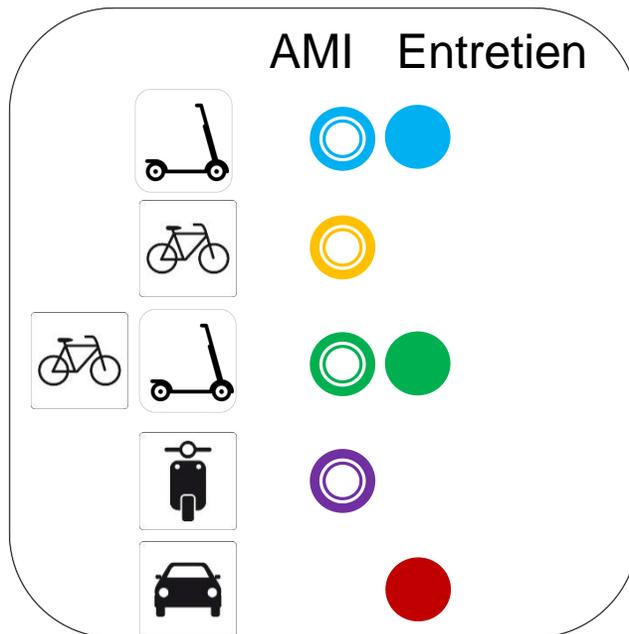
Comment les collectivités mettent-elles en œuvre l'article 41 de la LOM ?

- Quelles sont les collectivités qui organisent le free-floating ?
- Quelles stratégies poursuivent-elles ?
- Comment utilisent-elles les outils à leur disposition pour y parvenir ?
- Avec quels résultats ?

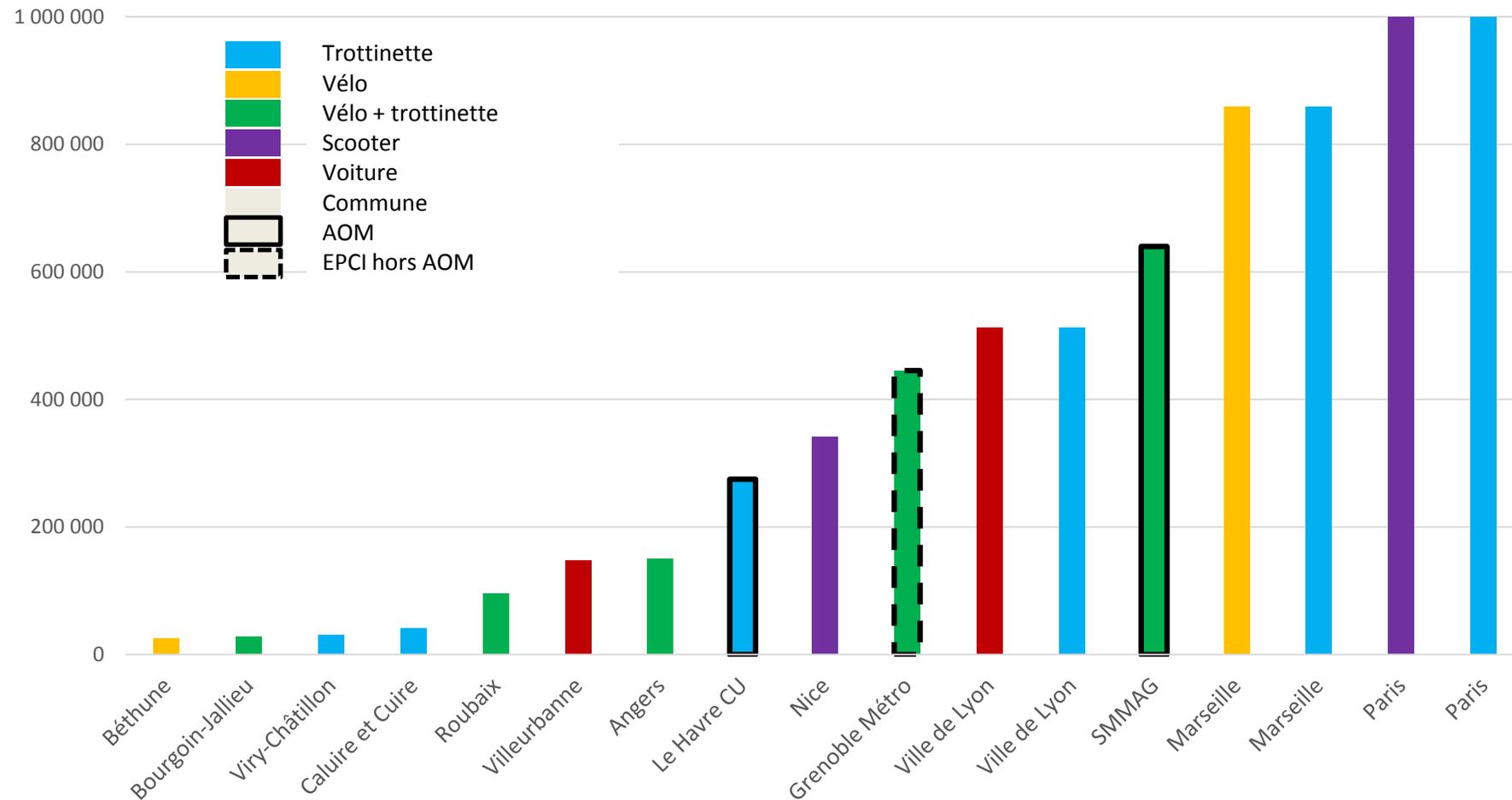
Méthodologie

Deux types de sources

- 17 AMI (2020-2021)
 - 5 entretiens (02/22)
- ↳ 10 RT AOM
- ↳ 4 types de véhicules



Collectivités émettrices des 17 AMI analysées



Résultats

Pourquoi ouvrir un AMI ?

- Restreindre, organiser, ou attirer (suivant collectivités et types de véhicules)
- Contexte de forte sollicitation des opérateurs
 - ↳ « L'AMI c'est vraiment une volonté d'encadrer suite à des sollicitations plutôt qu'un intérêt particulier dans ces micromobilités » (entretien collectivité)
- Pourquoi pas ?
 - ↳ « un service de mobilité qui non seulement ne coûte rien, mais va rapporter [à la collectivité] ! » (entretien collectivité)
- En tout cas pas par pour les finances locales : redevances faibles
 - ↳ Redevances faibles : 20 à 30 €/veh/an en général, maximum: 245€/veh/an (voiture)
 - ↳ Faible importance du critère financier : 20 à 30% en général, maximum 40% et souvent 0%

Les préoccupations des collectivités

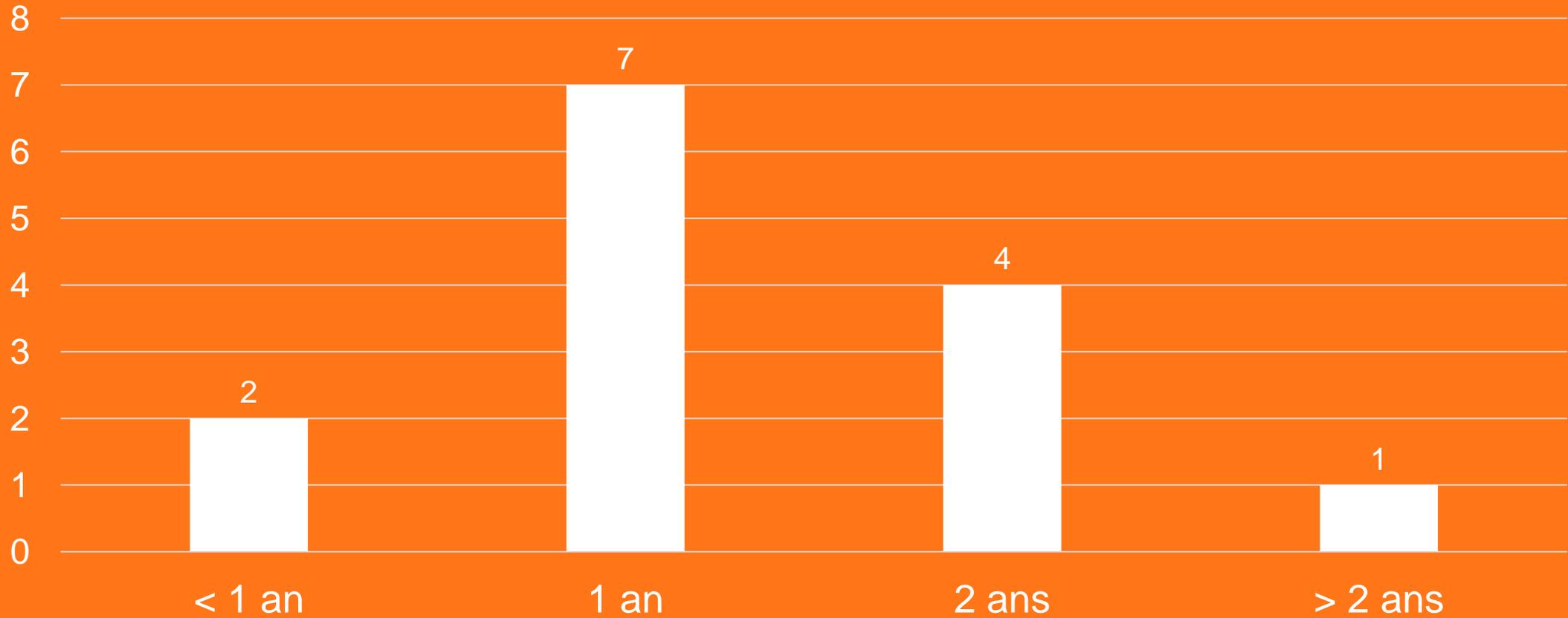
- Mobilité propre & démotorisation
 - ↳ Environnement = 40% de la note dans le cas de l'AMI trottinettes à Paris
 - ↳ « à partir du moment où on autorise un nouveau service, il faut qu'il soit aussi en accord avec certaines valeurs portées par la collectivité, et ça c'est traduit par ces critères environnementaux » (entretien collectivité)
- « Bonne tenue du service » & stationnement ordonné
 - ↳ Nice, Marseille, Bourgoin-Jallieu
 - ↳ Prescription : enlèvement des engins gênants en moins de 4h
 - ↳ Mobilité en free-floating ET individuelle

2 ans après la LOM, l'expérimentation continue

- AOT de courtes durées

AOT de courtes durées

Durée des AOT des AMI étudiés (là où la donnée est disponible)

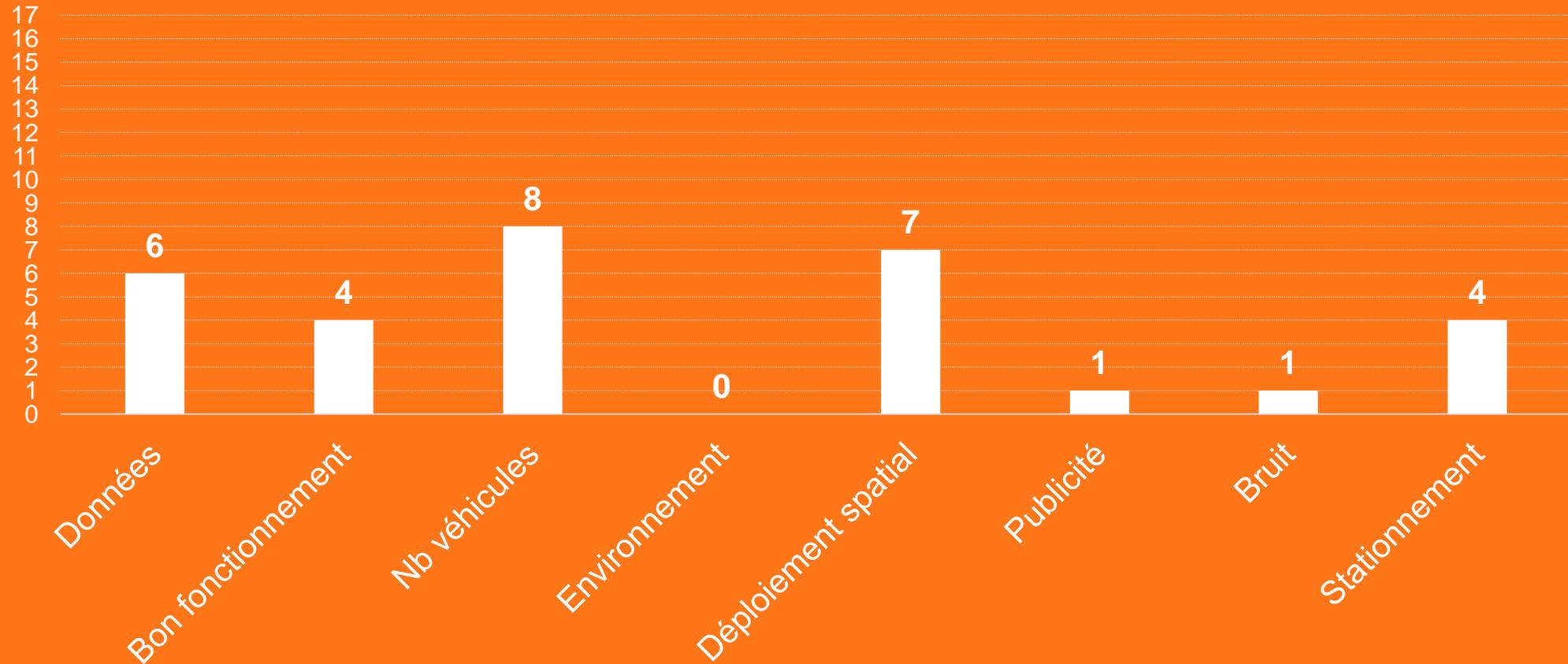


2 ans après la LOM, l'expérimentation continue

- AOT de courtes durées
- De nombreux paramètres laissés à l'avenant...
 - Nombre d'opérateurs (12 AMI sur 17)
 - Nombre de véhicules (8 AMI sur 17)
 - Redevance (6 AMI sur 17)
 - Etc.
- ... mais qui sont utilisés comme critères de sélection

De nombreux paramètres laissés à l'avenant

Utilisation des 8 prescriptions autorisées par la LOM dans les 17 AMI étudiés



2 ans après la LOM, l'expérimentation continue

- AOT de courtes durées
- De nombreux paramètres laissés à l'avenant...
 - Nombre d'opérateurs (12 AMI sur 17)
 - Nombre de véhicules (8 AMI sur 17)
 - Redevance (6 AMI sur 17)
 - Etc.
- ... mais qui sont utilisés comme critères de sélection
- Plusieurs opérateurs sélectionnés (7 AMI sur 12)
 - « [le choix de 2 opérateurs] a semblé maintenir une certaine concurrence » (entretien collectivité)
- Les communes expérimentatrices avant un déploiement intercommunal ?

Gouvernance territoriale du free-floating

- Discontinuités territoriales : AMI émis en général par les communes (2 AMI sur 17)
 - ↳ Périmètre d'exploitation limité
 - ↳ Calendrier complexe pour les réponses des opérateurs
- Des exemples de stratégies multimodales (AMI mixtes ou plusieurs AMI)
- Des exemples d'apprentissages : évolution des périmètres, évolution des critères de sélection, nouvelles règles négociées en cours d'AOT
- Des politiques publiques spécifiques
 - marquage au sol temporaire, geofencing (vitesse, stationnement, circulation), jauges de stationnement, tableaux de bord numériques

Données et usages des données

- Données d'abord utiles pour... calculer la redevance
- Quel investissement en termes de personnel, compétences, outils pour exploiter ces données ?
- Des données qui pourraient être utilisées pour d'autres services de mobilités et pour d'autres politiques publiques
 - « c'est des technologies embarquées de plus en plus conséquente en termes de stockage et de collecte de données urbaines [...] en tant que collectivité qu'est ce qu'on en fait ? » (entretien collectivité)

Limites de la régulation par AMI

- L'AOT inverse la logique pré-2019 et redonne l'initiative à la collectivité...
- ...mais sa capacité à créer une offre sur mesure reste limitée
- Quelles ressources dédiées à ces services ? ETP, outils de suivi, ressources urbaines...
- Renouvellement de l'AOT comme outil de régulation
- Persistance d'autres outils : chartes, labels
- Régime de coopération, importance de la relation avec les opérateurs

Un outil pensé pour l'espace public plus que pour la mobilité ?

- Lié à pouvoir de police de stationnement (maire)
 - ↳ « semi-floating », enlèvement des engins gênants...
- Intégration multimodale très limitée, même numérique (information)
- Accessibilité, maillage territorial très limité

Conclusion

Conclusion

- La naissance d'une nouvelle politique publique ?
 - ↳ Définition d'une stratégie
 - ↳ Développement de compétences spécifique
 - ↳ Adaptation progressive des acteurs privés
 - ↳ Une politique publique secondaire
 - ↳ Y aura-t-il une volonté politique pour assurer une continuité ?
- A qui appartient le free-floating ? Le free-floating face à la structuration des politiques publiques des collectivités
 - ↳ Question sectorielle : mobilité et espace public
 - ↳ Question institutionnelle : concurrence commune/interco
- Question subsidiaire : le free-floating est-il une catégorie pertinente d'analyse ?

In the next episode...

- Enquêter aussi côté opérateurs (notamment)
- Faire une analyse diachronique
- S'intéresser aux autres formes de régulation du free-floating
- Comparer la régulation du free-floating à la régulation des autres services de mobilité, en commençant par les véhicules en libre-service en stations

- + construction d'un réseau d'expertise sur le sujet (GART)

Encadrement du free-floating en France : l'émergence d'une nouvelle politique locale de mobilité ?

Analyse de la mise en œuvre par le bloc communal du cadre réglementaire prévu par la LOM

Timothée Mangeart (LVMT, GART)

Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM),
Esch-sur-Alzette, 9 juin 2022

