

INFORMATION-DÉBAT



NOUVELLES MOBILITÉS

**ACTEURS, DATA, GOUVERNANCE :
QUELS ENJEUX ?
QUELLES ÉVOLUTIONS ?**

ACTES du Mardi 26 mars 2019





DÉLÉGATION TERRITOIRES & PARTENARIATS
DIRECTION DE LA PROSPECTIVE ET DU DIALOGUE PUBLIC

Direction de la prospective et du dialogue public
Service Participation et Implication Citoyennes
Coordination : Sophie Hohmann shohmann@grandlyon.com
Rédaction : Caroline Hamon
ccspl@grandlyon.org
www.grandlyon.com

Les nouvelles mobilités

Acteurs, data, gouvernance : quels enjeux ?

Quelles évolutions ?

Mardi 26 mars 2019 - 18h-20h

Contexte

La Direction de la Prospective et du Dialogue Public et le Service Participation et Implication Citoyennes (SPIC) de la Métropole de Lyon souhaitent favoriser l'appropriation des enjeux des politiques publiques.

Dans cet état d'esprit, l'activité réglementaire de la Commission Consultative des Services Publics Locaux (CCSPL), s'est enrichie de séances d'« information-débat ». Ces rencontres croisent le regard de professionnels de la Métropole de Lyon et d'experts extérieurs sur des thèmes identifiés. Elles rallient de nouveaux publics (représentants d'utilisateurs, élus, membres du Conseil de développement ou encore d'autres organismes et collectivités) et donnent lieu à des actes, largement partagés (millenaire3.com ; grandlyon.com ; ccspl.grandlyon.com).

Le 2 juillet 2018, s'est tenue une séance sur le thème « le stationnement face aux défis de la mobilité ». Avaient alors émergé des questions fortes autour du jeu d'acteurs, de la gouvernance et de la data. Ces sujets sont au cœur de cette nouvelle séance du 26 mars 2019.

Sommaire

Introduction	5
Mobilité urbaine : le nouveau jeu d'acteurs.....	10
Mobilité urbaine : les nouveaux enjeux de gouvernance	15
Conclusion : faire évoluer l'action publique	18
La séance en 1 minute	19

Les intervenants

Une présentation « à deux voix », entre un professionnel de la Métropole et un sociologue :

Pierre Soulard est responsable du service Mobilité urbaine à la Métropole de Lyon.

Benjamin Pradel est sociologue-urbaniste, consultant-chercheur à Kaleido'Scop, spécialiste des mobilités et des espaces publics. Membre du réseau de veille de la Direction de la Prospective et du Dialogue Public de la Métropole de Lyon.

Introduction

Par Jean-Luc Da Passano, Vice - Président délégué aux Grands ouvrages, Grandes infrastructures, Déplacements, Intermodalités (...).

Le paysage de la mobilité change très vite. Il y a dix ans, qui aurait prédit qu'un simple clic suffirait à commander une trottinette ou à partager une voiture ? Cet **emballement des pratiques** bouscule les pouvoirs publics. De nouveaux services viennent étoffer le bouquet de service local. L'essor d'opérateurs privés de la mobilité sur notre territoire est aussi le signe de son attractivité.

Mais ces nouvelles tendances apportent leur lot de **nuisances** : les trottinettes et les vélos en *free-floating* gênent la circulation des piétons, en particulier des personnes handicapées, et représentent un réel danger pour les non-voyants. Les accidents sur la chaussée, les conflits avec les piétons se multiplient ! Ces nouveaux modes viennent également concurrencer les offres de transport public (vélos en *free-floating*/Vélo'V ; VTC/taxis, locations de garage privé/parkings publics, etc.).

Les sociologues vous diront que nous assistons à un **changement de paradigme**. Nous passons de « l'ère de l'infrastructure à celle de la plateforme des services ». Ceci résulte de deux évolutions : d'une part, nos façons de nous déplacer s'individualisent : les rythmes s'accélèrent, se personnalisent (« chacun aspire au mode le plus adapté à son besoin immédiat »). D'autre part, les acteurs du digital (Les Gafam) font leur intrusion dans le secteur. Au-delà de la mobilité, se joue une question cruciale : celle de la data, nouvelle valeur d'échange.

D'où 3 questions :

- **qui va exploiter la Data** et en recueillir les bénéfices ? Qui va récupérer nos données et potentiellement les vendre ? Si une petite start-up comme Lime (spécialisée dans la trottinette électrique) est valorisée à 2 milliards en quelques mois, c'est bien le signe que les géants du numérique ont vu la manne que la data pouvait leur rapporter.
- Face à tous ces changements et ce foisonnement d'acteurs, quelle est **la place de la puissance publique** ? Sa responsabilité ? Faut-il laisser faire ? Réguler ? Initier nous-mêmes de nouveaux services ?
- **In fine, vers quel nouveau modèle de la mobilité** tendons-nous ? Comment défendre une vision stratégique de la mobilité, portée par l'intérêt général ? Selon la loi (LOTI, 1982), le transport est un droit fondamental. Comment préserver les prérogatives des citoyens et défendre une mobilité plus durable ?

La future LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) - à laquelle la Métropole a largement contribué depuis 2017 - devrait permettre de réguler ces nouveaux services. Très attendue, maintes fois repoussée, cette vaste réforme devrait être votée cet été. Pionnière, la Métropole de Lyon n'a pas attendu cette réglementation pour travailler sur les nouvelles formes de mobilité. Dès 2005, elle a mis en place le premier système de vélo en libre-service (Vélo'V) ; en 2013, elle a lancé son site web de covoiturage (covoiturage-grandlyon) ainsi qu'un calculateur prédictif de trafic (Onlymoov'), deux plateformes aujourd'hui très utilisées.

Par ailleurs, la Collectivité encadre les échanges de données avec les opérateurs de mobilité dans le cadre d'une panoplie de licences. Pour éviter des interruptions de service préjudiciables, elle a toujours privilégié des partenariats durables. À titre d'illustration, la Métropole de Lyon délivre son label Auto-partage (qui offre une accessibilité à l'espace public à tarif préférentiel) en échange de contreparties (assurer un service 7 jours/7 ; ouvrir des stations en périphérie ; fournir des données à la collectivité). Cette labellisation offre un cadre contractuel sécurisant pour la collectivité et l'opérateur.

Malgré notre avance, **le risque aujourd'hui est réel d'être dépassé** par tous ces nouveaux services, soutenus à coup de milliards par les géants de l'industrie et du numérique. Comment défendre le rôle de la puissance publique ? Comment préserver l'intérêt général à court terme (se déplacer) et à moyen terme ? Il y a ce qui est bien pour chacun à l'instant T. Et ce qui est bien pour la collectivité dans le temps. Le sujet est immense. Cette séance n'a pas la prétention de tout traiter mais vise à apporter des pistes de réflexion.

Quel rôle pour la mobilité ?

La mobilité : une valeur et aussi un moyen

Dans notre société hyper urbaine et mobile, la mobilité est devenue une valeur cardinale, une fin en soi valorisée en tant que telle dans la construction des identités tout en étant collectivement durable, raisonnée, attractive. Pourtant, elle est toujours un moyen. Il faut de plus en plus pouvoir « bouger » pour s'en sortir, accéder à l'emploi, aux logements, aux loisirs.

La mobilité est alors porteuse de paradoxes et de nouvelles inégalités, évoquées par le sociologue Eric Le Breton dans son dernier livre « Mobilité, la fin du rêve ? ». L'expert pointe les contradictions d'une société qui, tout en prônant la mobilité, se sédentarise (80% de nos déplacements sont encore effectués en voiture !) et génère un besoin de lenteur. Par ailleurs, les inégalités se creusent entre des citadins qui accèdent désormais à toutes les formes de mobilités possibles et les habitants en périphérie, davantage « coincés » dans une mobilité ordinaire, faute d'alternatives accessibles.

Les modes de déplacement mutent également :

- **la mobilité s'individualise** : nos modes de déplacements se singularisent (essor du vélo, trottinette, ère du « piéton à roulettes », marche, footing...).
- **la mobilité se collectivise** : les solutions se massifient (développement du tramway, du bus, des tram/train...)
- **la mobilité s'hybride** : mobilités individuelle et collective s'entrecroisent. Les véhicules individuels et les trajets se partagent : « auto-partage », « vélopartage » ; « covoiturage » ; « rézopouce » (réseau d'autostoppers), « UberPool » (taxis partagés, etc.). Le transport micro-collectif se développe (navettes autonomes, transport à la demande partagé).

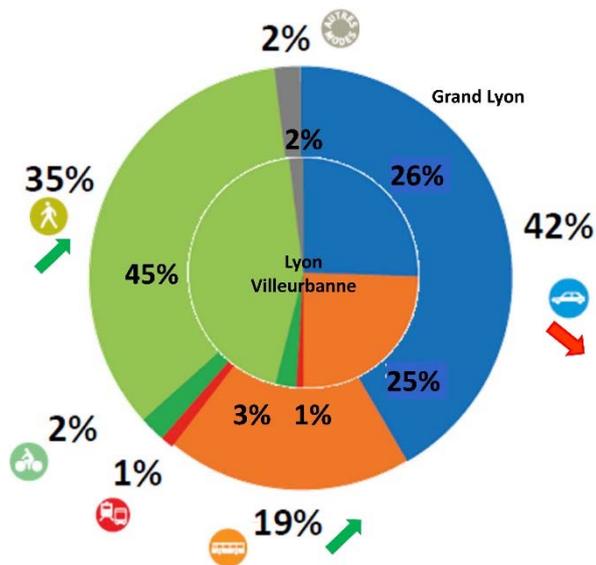
Résultat : la mobilité se complexifie !

Le citoyen mobile « moyen » n'existe pas ou plus, ce qui complique l'organisation de la mobilité pour les pouvoirs publics. Nos choix pour se déplacer sont toujours en partie rationnels mais multiples. Le chaînage des déplacements se développe : on multiplie les destinations lors d'une même séquence ; on change de mode au cours d'une même journée ou d'un même trajet. Nos critères de choix intègrent une série de paramètres plus nombreux : nous regardons le transport le plus rapide mais aussi le plus flexible, le moins coûteux, le plus confortable, le plus autonome ou encore, le plus bénéfique pour notre santé.

Quelques tendances ressortent toutefois selon les catégories de population :

- **Le free-floating** (véhicule en libre-service, sans bornes d'attache) est surtout utilisé par les jeunes cadres masculins, de moins de 35 ans, très diplômés, dans la moyenne des revenus parisiens (étude 6T Paris).
- **L'auto-partage** séduit les classes moyennes (cadres, employés actifs sur les réseaux sociaux), portées par des motivations financières et environnementales. La pratique baisse avec l'arrivée des enfants (et l'acquisition d'une voiture).
- **La marche** comme mode unique concerne en majorité les habitants du centre-ville résidant près de leur lieu de travail.

Comment les habitants de l'agglomération se déplacent

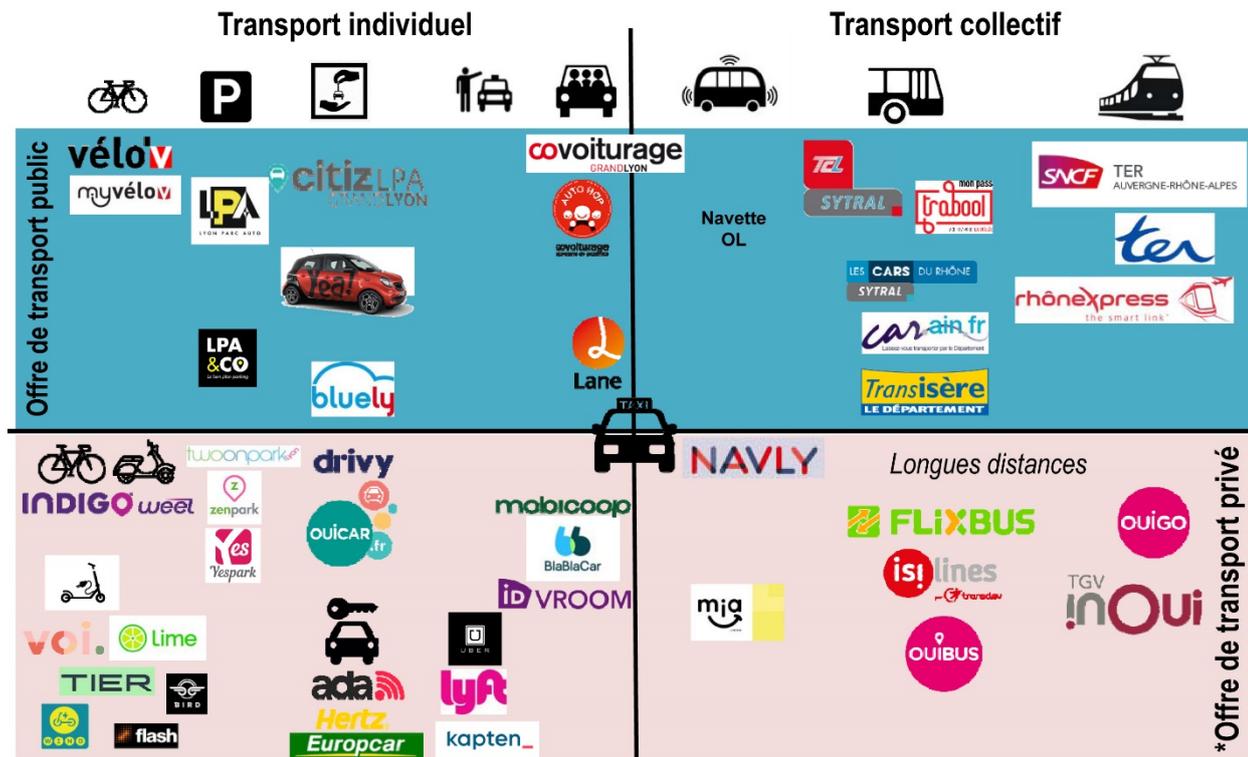


- 4,2 M déplacements/jour.
- 500 000 voitures entrent et sortent chaque jour.
- 90 % des déplacements sont sur l'espace public.
- La rue comme lieu de la multimodalité !

Source : « Enquête ménage déplacements 2015 », réalisée tous les dix ans.

- Dans l'agglomération : **42 % des déplacements s'effectuent en voiture individuelle ; 19 % en transports en commun. La part de la voiture baisse** au profit des modes alternatifs. C'est aussi le résultat d'années d'efforts pour développer des offres alternatives (1 milliard d'euros d'investissement par plan de mandat du SYTRAL). Après l'Ile-de-France, le Grand Lyon est le territoire où l'usage de la voiture est le plus faible.
- 90 % de ces déplacements se font sur l'espace public : on peut identifier la rue comme le lieu privilégié de la multimodalité.
- **Le centre-ville** (Lyon-Villeurbanne) présente des spécificités : **seuls 25 % des déplacements s'y effectuent en voiture** ; 26 % en transport en commun ; le reste en mode actif (vélo, marche, etc.)
- En complément de cette enquête ménage, des indicateurs plus récents de comptage montrent qu'en centre-ville, la pratique du vélo a augmenté de +15% en 2017, +17% en 2018 (c'est régulier depuis plusieurs années) ; de leur côté, les transports en commun sur Lyon ont enregistré +5% de fréquentation en 2018 ! Quant à la voiture, elle, a baissé de -3% en 2018. Ces résultats sont extraordinaires. Il s'agit de tendances de fond pour les centres villes, que l'on retrouve à l'échelle nationale.

Cartographie des services de mobilité



*La liste des prestataires de l'offre privée n'est pas exhaustive

L'offre privée s'est beaucoup développée ces dernières années dans le transport individuel et collectif.

- **L'offre individuelle**

- La puissance publique cherche aujourd'hui à collectiviser les trajets individuels (sites de covoiturage ; expérimentation Lane), aux côtés des opérateurs privés (Blablacar).
- En parallèle du système de vélo public (Vélo'v), des dispositifs privés apparaissent depuis quelques mois (scooters, vélos, trottinettes, en *free-floating*).
- Autre tendance : les véhicules autonomes. Uber investit actuellement dans ce segment. Que donnerait une solution privée de véhicules autonomes à la demande dans une agglomération comme Lyon ? Selon une étude de Kéolis, présentée en juillet 2018, le développement de véhicules autonomes prendrait jusqu'à 25% de parts de déplacement à Lyon (avec comme corollaire, une hausse du trafic et de la congestion). Faut-il laisser faire ou au contraire se saisir de ces opportunités pour réguler? Face à ces risques, le Sytral et la Métropole testent des navettes autonomes pour garder la main.

- **Les transports collectifs**

Là encore, de nouveaux opérateurs privés arrivent (essor des cars privés « Macron », un « Ouibus » racheté par blablacar).

En résumé, un secteur en plein bouillonnement

On observe une demande croissante de mobilité, de plus en plus individualisée, partagée, interurbaine, intra-urbaine. De nouveaux opérateurs tentent leur chance (créant peut-être de nouveaux besoins), s'inscrivent dans les failles juridiques. Les usagers sont parfois prêts, parfois non. A Paris, le modèle du free-floating est fortement interrogé et ne compte désormais plus qu'un seul opérateur...

Échanges avec les participants

- **Les trottinettes gênent la circulation sur le trottoir. Comment se fait-il que la Collectivité laisse faire ? Moi, si je laisse ma voiture n'importe où, elle va à la fourrière...**
- **Je suis catastrophée. Ces engins sont une catastrophe pour les handicapés. Pourquoi accepter qu'ils roulent à 25 km/heure ? J'ai demandé hier un arrêté du maire de Lyon, en attendant la loi. »**

À l'heure actuelle, la Métropole ne dispose d'aucun cadre légal pour agir : la loi n'avait pas prévu l'arrivée de ces nouveaux véhicules. Aucun cadre ne les interdit ni ne les autorise. Aujourd'hui, la Métropole sollicite un dispositif de licences, avec des conditions particulières de circulation, de stationnement, de volume de véhicules autorisés. Elle attend la nouvelle réglementation sur le sujet. (NDLR : depuis la séance, le maire de Lyon a pris un arrêté interdisant la circulation des trottinettes électriques sur les trottoirs et les Rives de Saône, le 9 mai 2019).

- **L'impact écologique des trottinettes est désastreux. Une partie de ces véhicules est jetée dans la Saône...**

Le sujet des déchets est effectivement central. Il faut savoir que la durée de vie d'une trottinette a été estimée à 28 jours aux États-Unis. Leur batterie électrique est très difficile à recycler.

Aujourd'hui, le modèle des vélos en free-floating est totalement remis en cause. Cela sera-t-il le cas demain pour les trottinettes en free-floating ?

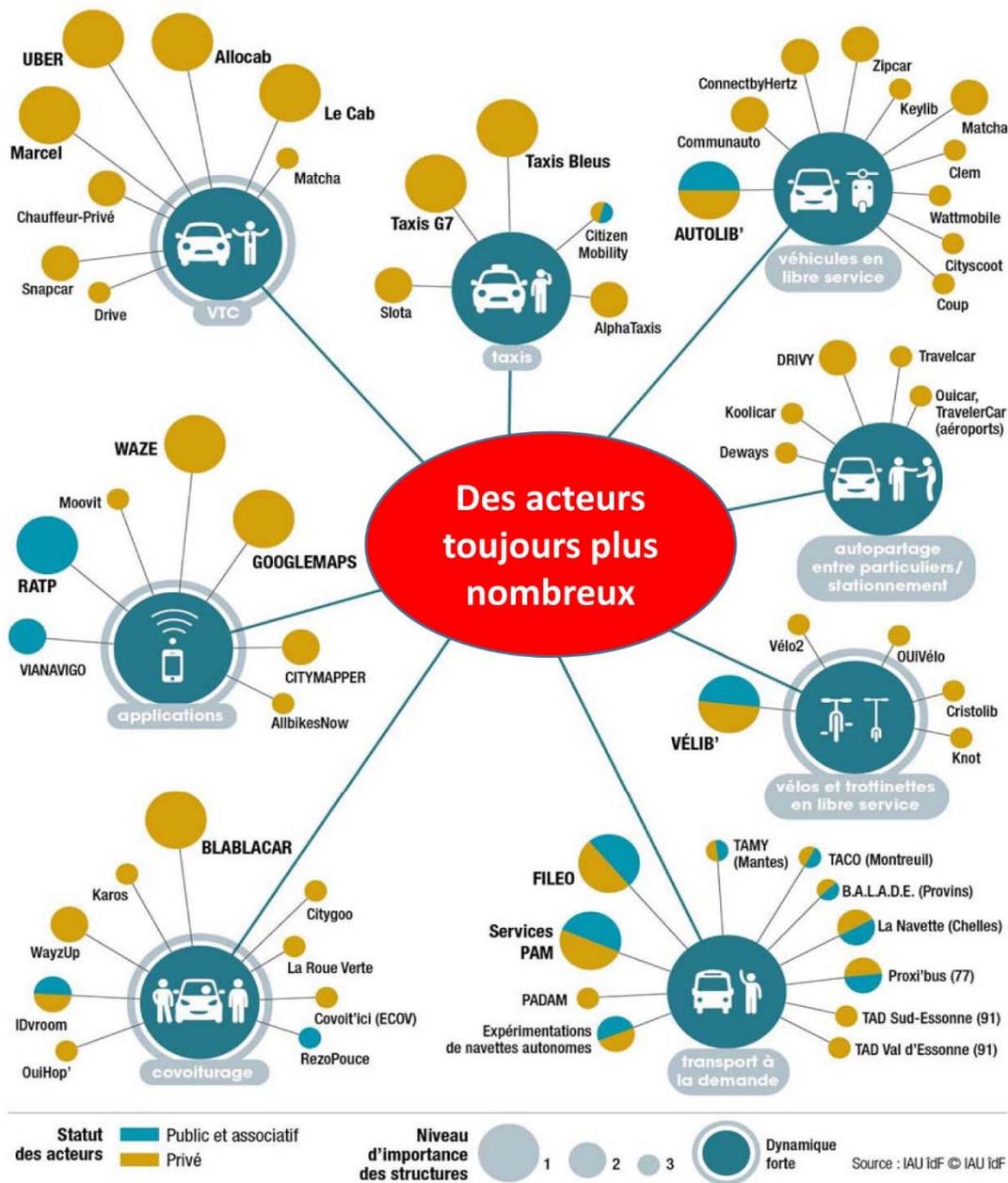
- **Quelles solutions d'auto-partage existent sur Lyon ?**

- *Le service d'auto-partage Bluely (100 stations, 250 voitures) ;*
- *Le dispositif Lyon Parc Auto (voitures en libre-service en free-floating, avec une location dans un parking LPA) ;*
- *Les solutions entre particuliers, les locations classiques.*

Mobilité urbaine : le nouveau jeu d'acteurs

Covoiturage, vélos, transport à la demande, billettique, applications géolocalisées... Les acteurs numériques investissent tous les champs de la mobilité urbaine et s'allient avec les industriels et les transporteurs pour proposer des offres intégrées. Porté par cette hybridation des genres, un nouveau concept s'apprête à révolutionner le transport : le MaaS.

« Des acteurs toujours plus nombreux »



Les trottinettes en libre service

Les vélos en libre service

Les scooters en libre service

L'autopartage «free floating»

Le covoiturage

Les parkings privés partagés

Les VTC

Les services autocars librement organisés

Les véhicules autonomes

Les navigateurs GPS

Les plateformes MaaS

Covoiturage, taxis, vélos, trottinettes, transport à la demande, billettique, applications... Les acteurs privés se sont multipliés dans tous les domaines de la mobilité urbaine. Certains d'entre eux s'intègrent à l'offre de service public ; d'autres se développent en toute indépendance, sans rien demander à la collectivité.

Deux tendances fortes ressortent :

• Des solutions intégrées et poussées

Le numérique permet à ces nouveaux acteurs de maîtriser toutes les étapes de la chaîne de valeur et de proposer des services intégrés, au-delà du transport : mise en relation offre et demande ; guidage (avec recommandations et publicités) ; gestion ; paiement, etc.

• Industriels, opérateurs du transport et du numérique : les acteurs s'hybrident

Des milieux très différents se rapprochent, les technologies se mélangent. **D'un côté, les acteurs du numérique se positionnent sur la mobilité.** Ainsi, le géant Google investit-il dans des solutions de mobilité intégrant la cartographie (application Maps), le guidage, les alertes trafic, le covoiturage (application Waze) ou encore le véhicule sans conducteur (la « Google car » portée par sa filiale Waymo).

De l'autre, les industriels traditionnels investissent dans le numérique. Les exemples sont légion : EDF mise sur l'« électromobilité » ; le groupe Bolloré sur les « BlueBus » et « BlueCar » ; Renault se positionne sur la connectivité embarquée (« TomTom »). Audi, Daimler et BMW ont racheté en 2018 la division cartographie de Nokia (« Here »). Fiat et Chrysler ont passé un accord avec Google pour intégrer son logiciel dans leurs voitures. Quant au suédois Volvo et à l'américain Tesla, ils équipent leurs véhicules de systèmes semi-autonomes. Dernier exemple : en France, les opérateurs de transport SNCF, RATP, Transdev et Blablacar se mobilisent pour créer la plus grande base de données du transport terrestre en France. Pour « tacler » les géants du numérique (Google notamment), ils ont ainsi décidé de partager toutes leurs données sur les horaires et les tarifs, avec une ambition : créer une plateforme commune de vente.

Le MaaS, un concept émergent : tous les services de mobilité en « un clic »

Porté par l'hybridation des genres, un nouveau concept s'apprête à révolutionner le secteur du transport : le MaaS. De quoi s'agit-il ? Le nom est l'acronyme anglais "Mobility as a Service". **Le MaaS propose, via une application unique, un service de mobilité complet permettant de se déplacer d'un point A à un point B, incluant tout type de transports, privé ou public.** Il accorde une place centrale aux besoins de l'utilisateur, en lui offrant des solutions sur-mesure. **La seule chose dont l'utilisateur aura à se préoccuper est de savoir où il désire aller et quand.** Tel un assistant personnel, une application smartphone lui proposera ensuite les chemins les plus rapides, les moins chers ou les plus confortables, combinant tous les modes imaginables : transports en commun, vélos en libre-service, taxis, autopartage, etc. Le MaaS permettra tout à la fois de trouver le meilleur itinéraire, de payer son trajet, ou encore, de débloquer un vélo.

Le MaaS s'inspire de la téléphonie mobile : demain, l'utilisateur pourrait se voir proposer différents forfaits mensuels selon son profil (formule famille, étudiants, professionnels). Ces offres seront achetées par les opérateurs à des transporteurs et revendues sous forme de packages/bouquets de services (de kilomètres ou de trajets mensuels). Un peu comme le Netflix des séries...

Le concept n'est pas inédit. Certaines autorités organisatrices de la mobilité (AOM) proposent déjà des services multimodaux à tarification intégrée (le pass Navigo en Île-de-France par exemple donne accès au bus, métro, RER et tramway). Également, les sites de voyage proposent depuis longtemps déjà de réserver, en même temps que son vol, une voiture de location ou un hôtel à tarifs négociés.

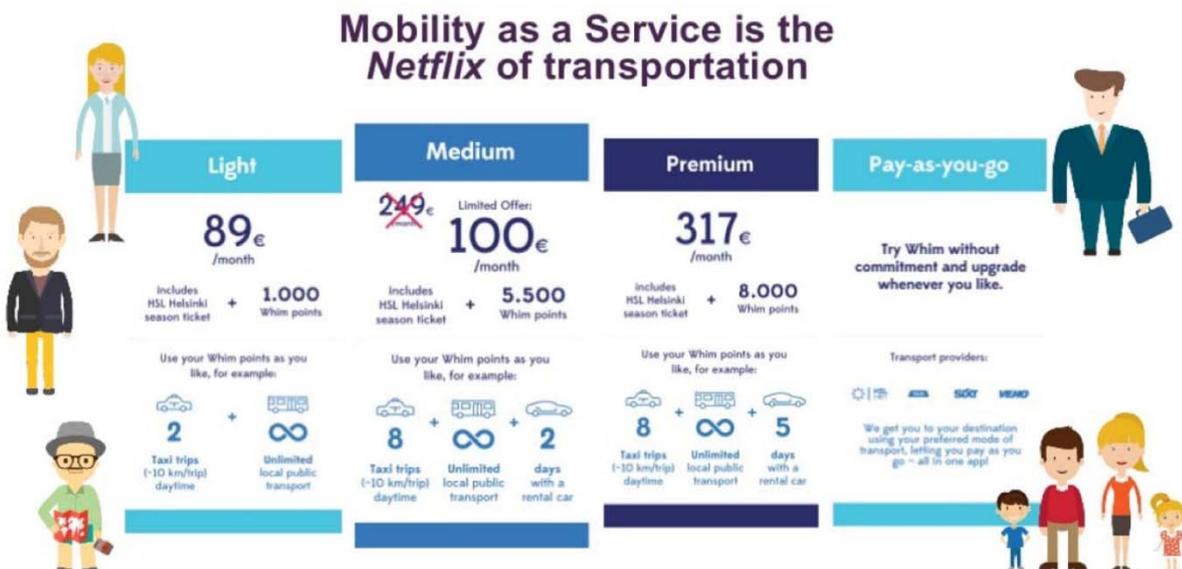
Pour autant, le MaaS trouve un écho grandissant dans le contexte actuel. Alors que les possibilités de se déplacer se sont multipliées, il permettrait à chacun d'optimiser sa mobilité, en simplifiant l'utilisation des nouveaux services. Dans des villes toujours plus denses, le MaaS se présente aussi comme une alternative écologique à l'utilisation de la voiture personnelle puisqu'il permet de remplacer le produit (la voiture personnelle) par le service (le transport).

Le MAAS : qu'est ce que c'est ?

Plateformisation du transport public

Coexistence des TC et solutions *privées*

Intégration totale dont tarifaire



Une foule de questions

Le MaaS pose une foule de questions : en pratique, comment s'organiseront ces plateformes ? Avec quels moyens ? **Qui détiendra l'information et donc, le pouvoir ? Riches d'opportunités, ces solutions sont aussi porteuses de risques pour les municipalités.**

Prenons l'exemple de Londres. La Ville a confié son MaaS à Uber, qui propose aujourd'hui de louer un véhicule, une trottinette, ou encore, d'acheter un billet de bus ou de métro, à prix coûtant (ou moyennant une légère commission sur le site). Demain, Uber pourrait dire à la municipalité : 50% des usagers des transports en commun passent par ma plateforme, j'exige un rabais sur le prix des billets que je leur revends (le ticket à 1,60€ plutôt qu'à 1,80€). Si la municipalité accepte, c'est autant d'argent en moins pour financer le réseau public.

Autre exemple : à New-York, Uber propose des prix très compétitifs (là-bas, c'est le « Uber Pop », tout un chacun peut devenir chauffeur, même une heure durant). Cette situation engendre une perte d'usagers pour les transports publics (une ligne de métro très fréquentée a perdu 40% de sa clientèle) ainsi qu'une hausse de la congestion. On peut craindre qu'un Uber en charge de la relation client ne soit tenté de faire passer ses offres avant celles du public...

Quel modèle économique pour la mobilité ?

Pour autant, à l'heure actuelle, **aucun service quotidien de mobilité n'existe indépendamment des financements publics.**

- TCL : L'utilisateur ne paye que 30% du service. 70% sont financés via des impôts et taxes.
- TER : 90% subventionné.
- Vélo'v : 50% subventionné (via le renoncement aux recettes publicitaires)
- UBER : 13 milliards de capitalisation, 7 milliards de perte : aujourd'hui aucun bénéfice.

- Free Floating : toujours pas rentable (en Chine des opérateurs comme Mobike ou Ofo... ont été capitalisés jusqu'à 1 milliard de dollars; tous ont disparu sauf Mobike)
- Blablacar : on nous parle de la « licorne française », un modèle de start-up nationale. Et pourtant... Capitalisée à 1 milliard d'euros, la société n'a atteint l'équilibre qu'en 2017, après des années de capitalisation et ce, uniquement grâce aux longs trajets.
- CitizLPA : 1^{ère} année équilibrée 10 ans après. BlueLY n'est toujours pas à l'équilibre aujourd'hui.
- Taxi : c'est moins visible mais + 80% des courses en taxi sont remboursées par l'employeur en frais professionnels ou via la CPAM.
- Les scooters en libre-service : la start-up Lime a été capitalisée à + de 2,4 milliards de dollars (avec un gros apport de Google) : est-ce un effet de mode ou le futur eldorado de la mobilité urbaine ? L'avenir nous le dira.
- Seul contre-exemple : Singapour. Les services de transports en commun y sont couverts à 100% par les recettes des usagers. Mais la politique automobile y est très dissuasive (taxe à l'achat, péage urbain, stationnements exorbitants...).

Sur le plan économique, la mobilité urbaine reste encore très dépendante des aides publiques et est appelée à le rester (pour partie du moins). Dans le panel foisonnant d'acteurs privés, qui restera demain ? Peut-être celui qui saura le mieux exploiter les données et travailler main dans la main avec des systèmes de gouvernance métropolitains.

Nouvelle tendance : le transport public s'intéresse au covoiturage

Les collectivités commencent à intégrer des offres de covoiturage dans leur réseau de transport. Le syndicat de transport Ile-de-France Mobilités développe ainsi une solution de covoiturage (subventionnée à 2€/trajet) pour réduire l'usage de la voiture. Autre approche : Avignon met en place un service de covoiturage (« Fleet Me ») pour pallier des lignes irrégulières ou peu fréquentées. Nantes a annoncé une offre similaire sur son réseau TAN.

Échanges avec les participants

- **N'oublions pas l'impact durable de la mobilité : le social et l'environnement. Il faut regarder en quoi les choix de la Métropole respectent la qualité de l'air, le social, les déplacements des piétons. Uber n'a rien d'une société durable. Uber n'est pas cher parce qu'il n'y a pas de cotisation sociale. Il faut la rayer de nos cahiers des charges. Par ailleurs, Le terme MaaS est insupportable, il faut préférer les formules françaises ! Le pouvoir public doit s'assurer que cette mobilité sera bien intergénérationnelle.**

Il est vrai que ces évolutions créent de nouvelles fractures, sociales, générationnelles, numériques, spatiales et renforcent les existantes. La mobilité durable est un sujet très important. Mon avis est qu'il faudra demain, intégrer dans nos cahiers des charges des clauses inclusives, sur l'empreinte carbone, la protection des salariés, etc. On ne pourra pas forcer les opérateurs privés à les accepter. Cela sera du donnant-donnant, dans un cadre à contractualiser. Aujourd'hui, ce n'est pas le cas. Ce sont des oiseaux sans cage. La future loi devrait nous aider en ce sens.

- **En Bretagne, le moindre village dispose d'un espace de covoiturage, qu'en est-il sur Lyon ? Avez-vous des données chiffrées sur le covoiturage?**

En 2020, l'axe A6/A7 proposera une voie réservée au covoiturage. Cela existe depuis longtemps aux Etats-Unis. Par ailleurs, pour rendre le covoiturage visible, la Métropole a créé 60 aires dédiées sur l'agglomération. Ces aires ne sont pas financées par les entreprises privées (Blalacar), faute de masse critique (mais les opérateurs d'autoroutes commencent à aménager des parkings spécifiques près des péages, pour des raisons de sécurité). Quant à la plateforme métropolitaine (covoiturage-grandlyon), elle réunit presque 30 000 usagers réguliers. On estime que 80% du covoiturage courte distance se pratique de façon informelle, sans passer par des plateformes d'appariement.

Pour aller plus loin : lire le compte-rendu des « Assises de prospective courte distance » organisées par la Métropole de Lyon en novembre 2018 (<https://temps.millenaire3.com/mobilite/Les-Assises-prospectives-du-covoiturage-courte-distance-et-apres>)

Mobilité urbaine : les nouveaux enjeux de gouvernance

L'explosion d'opérateurs privés dans la mobilité invite les collectivités locales à repenser leur rôle. Elles sont appelées à mettre en place des outils de régulation pour garantir une exploitation vertueuse des données et limiter les conflits d'usage dans un espace public désormais saturé.

Réguler l'open data

Les nouveaux services de mobilité produisent une foule de données en temps réel sur les déplacements (durée, distance, parcours, etc.) et leurs auteurs (type d'abonnement, applications utilisées). Toutes ces informations ont **une valeur marchande** pour les opérateurs privés. Par exemple, Ofo, la star-up chinoise pionnière du vélo en libre-service est soutenue par une plate-forme de vente Alibaba, qui peut récupérer ces datas à des fins publicitaires.

Ces données permettent aussi aux opérateurs de suivre, de contrôler les usagers et d'adapter leurs services à leurs besoins. On peut imaginer que là où les services seront les plus empruntés, ils seront renforcés et inversement, là où ils seront les moins rentables, ils disparaîtront. Pour certains, enfin, ces datas préparent le développement des véhicules autonomes.

L'utilisation de ces informations doit être encadrée.

Vers un service public local de la donnée

Demain, la mobilité ne pourra se passer des plateformes qui, en agrégeant ces données, permettront d'offrir à chacun la solution la plus adaptée à son profil et à son lieu d'habitation.

L'open data sera une question phare. Il faudra **veiller à ce que ces données soient communiquées de façon ouverte et transparente**. Que tous puissent y avoir accès et les utiliser. Cela pousse à repenser la position des collectivités locales : elles doivent être en mesure de rassembler ces données et de jouer le rôle de tiers de confiance.

L'enjeu, pour la puissance publique, ne consiste plus à gouverner un réseau de transport par la donnée mais à en assurer une bonne distribution.

Le choix de la Métropole

La Collectivité a préfiguré un service public local de la donnée. Son objectif : **devenir un tiers de confiance**, qui garantisse une bonne réutilisation des données de mobilité. L'idée est de pouvoir agréger l'ensemble des datas, issues des opérateurs publics et privés, de les consolider au sein d'un seul et même outil, et de mettre en place un cadre de confiance à travers des conventions de récupération et d'exploitation. Les données sans risque (la majorité des cas) devront rester accessibles à tous. Les données à très forte valeur ajoutée, dont l'utilisation présente des risques, devront faire l'objet de licences d'exploitation. La contractualisation s'affirme ainsi comme un levier clé pour les acteurs publics dans la maîtrise des données.

D'ores et déjà, la Métropole ne diffuse ses informations sur l'état du trafic qu'aux seuls services encourageant la multimodalité¹. Autre exemple : elle a exigé du calculateur d'itinéraire Citymapper qu'il supprime le service Uberpool interdit en France, sous peine de ne plus l'alimenter en flux de données.

¹ La **mutimodalité** désigne la multiplicité des modes de transports à la disposition de l'utilisateur. À ne pas confondre avec l'**intermodalité** (combinaison successive de plusieurs modes pour un même trajet).

Réguler l'espace public face aux dérives

La gouvernance ne se limite pas au seul sujet de la data. Taxis, vélos en *free-floating*, voitures en libre-service... **saturent l'espace public**. Son usage libre et gratuit public mérite d'être régulé. D'autant que certains services de mobilité ouvrent la porte à des dérives.

Ainsi, l'abandon de vélos et de trottinettes en *free-floating* sur les routes et les trottoirs devient une préoccupation centrale pour les villes. En Chine, à Xiamen (où, en l'absence de régulation, de nouveaux opérateurs naissent et disparaissent tous les jours sans retirer leurs engins), sont apparus de véritables « cimetières de vélos », d'immenses décharges de métal et de caoutchouc.

Se pose la question d'une « mobilité kleenex » et d'un espace public « mouchoir ». **Qui est responsable d'un véhicule qui appartient à tous, et donc à personne ?** Comment limiter ce gaspillage ? La location longue-durée de vélo électrique (« My Vélo'V ») semble une piste prometteuse pour responsabiliser l'utilisateur de façon temporaire.

Autre préoccupation majeure : le **risque d'accident** pour les piétons, mais aussi les conducteurs (les conducteurs de trottinette ne sont soumis à aucune obligation de protection alors que leurs engins roulent à plus de 40 km/heure).

Autre exemple de dérive : pour contourner les voies rapides saturées, l'application Waze propose de cheminer sur des voiries secondaires : cela engendre des reports de trafic sur des voiries inadaptées (à proximité des écoles, crèches, quartiers résidentiels) qui impactent la tranquillité ou la sécurité des riverains.

Gouverner autrement l'espace public

Au cœur des débats, le principe de responsabilité. Comment départager un espace public fait pour tous ? Comment arbitrer entre les nécessaires principes du maintien de l'ordre public et de l'accessibilité ? Que faut-il autoriser ? Interdire ? Comment intervenir en l'absence totale d'outil juridique ?

Peu à peu, pourtant, un cadre se construit. Des politiques municipales voient le jour. Aux États-Unis, certaines villes réservent ainsi des emplacements au *free-floating*. San Francisco a, par exemple, prévu des licences d'exploitation limitées (avec obligation de proposer une couverture en périphérie).

Sur le territoire lyonnais, les dispositifs en vigueur

Pour sa part, le Grand Lyon a voté le 25 mars 2019 une **charte de *free-floating*** rappelant les bonnes pratiques aux opérateurs (à l'instar de la charte adoptée en septembre 2018 pour les vélos en libre-service). Sans force coercitive, celle-ci offre néanmoins un premier cadre de discussion. Autre exemple: sous l'incitation de la Métropole, depuis février 2019, Indigo Weel impose à ses usagers d'attacher leur vélo à un arceau urbain.

De nouvelles mesures sont envisagées : la Métropole de Lyon a annoncé une **redevance** d'occupation du domaine public, pour réguler les vélos et trottinettes en libre-circulation sur le territoire, sur le même principe que celle négociée avec Lyon Parc Auto (240€/an par véhicule en auto-partage).

La Collectivité entend aussi mettre en place **des licences d'exploitations « vertueuses »**, au même titre que celles mises en place avec les opérateurs d'auto-partage (obligés par exemple d'étendre leurs services en périphérie. D'où l'ouverture de stations Bluely à Écully, Tassin, Vénissieux...).

L'enjeu : comprendre pour adapter l'action publique

Ces nouveaux services préfigurent-ils le prochain eldorado de la mobilité ou inversement, est-ce le pire de ce qui peut arriver ? Aujourd'hui, il est essentiel pour la Collectivité de décrypter en finesse ces phénomènes émergents, pour orienter au mieux la décision publique. Pour cela, elle a **besoin de s'appuyer sur des enquêtes, des retours d'usage**.

Quelques indicateurs récents à confirmer (selon l'enquête d'un opérateur de trottinettes) :

- 70 % des utilisateurs de trottinettes électriques en libre-service déclaraient ne pas avoir utilisé un vélo depuis plus d'un mois. Cela tend à montrer que ces conducteurs ne seraient pas d'anciens cyclistes.
- La majorité des trottinettes seraient laissées à côté d'un arrêt de transport en commun dans un usage multimodal. Le boom des trottinettes s'expliquerait ainsi par le désir d'éviter de marcher pour effectuer le « premier et dernier kilomètre » (selon l'agence d'urbanisme, présente dans la salle, une enquête ménage déplacement de 2015 indiquait déjà que 1500 personnes par jour utilisaient la trottinette pour prendre le train ou le métro). La trottinette électrique diminuerait ainsi l'effort physique effectué auparavant.
- 30 % des usagers affirment que sans trottinette, ils feraient ce trajet en voiture.

Échanges avec les participants

- **Le Sytral : même si ces nouveaux services présentent des externalités négatives, ils offrent de vraies alternatives à la voiture individuelle et des solutions individualisées, grâce à la combinaison de services. N'oublions pas ces opportunités !**
- **On peut tendre vers le partage gratuit des données. Mais c'est un vœu pieu d'imaginer qu'on pourra récolter la totalité de ces datas. Ne nous berçons pas d'illusion.**

Nous avons l'exemple de San Francisco, qui ne délivre les licences d'exploitation des trottinettes en libre-service qu'aux opérateurs leur livrant leurs données d'usage. C'est du troc. En réalité, aujourd'hui, on produit tellement de données qu'on ne sait plus comment les exploiter. Même les géants du numérique n'exploitent que 5% de leurs informations. Autre sujet montant : l'empreinte carbone des datas. La pollution numérique est un vrai problème environnemental, d'autant qu'elle reste invisible.

- **Le premier et le dernier kilomètre est un problème : j'habite en péri-urbain. La hausse du trafic m'oblige à partir de plus en plus tôt et à revenir de plus en plus tard. Je suis preneuse d'une navette autonome pour atteindre la gare.**

La Métropole est consciente de ces enjeux. Elle cherche à améliorer les conditions de marche, et notamment la lisibilité et la continuité des cheminements piétons (perméabilités piétonnes). Elle travaille aussi sur des projets de navettes autonomes. Sur la ZAC des Gaulnes (à cheval sur Meyzieu et Jonage), une première navette autonome à la demande est testée en site libre sur une route ouverte, pour transporter les salariés qui le désirent du tramway T3 à leur entreprise.

Conclusion : faire évoluer l'action publique

La Collectivité comme régulateur, et non plus comme porteur de projet

La puissance publique doit devenir incontournable pour les nouveaux acteurs de la mobilité. Aujourd'hui, ce n'est pas le cas : un Uber peut se passer de nous, de même les opérateurs de trottinettes en libre-service...

Différents leviers sont à notre disposition, dont certains restent à consolider :

- **L'accès au domaine public** : c'est sans doute l'outil le plus puissant que la Collectivité possède à ce jour. C'est un instrument que nous utilisons déjà pour encadrer les opérateurs d'auto-partage. En échange d'un accès au domaine public, nous leur imposons un service 7jours/7 et 24 heures/24, un partage hebdomadaire des données, une extension des stations au-delà de Lyon-Villeurbanne, une politique tarifaire transparente, etc. L'idée est de reproduire ce mode de faire avec les nouveaux opérateurs, pour encadrer l'utilisation des données.
- Certains opérateurs souhaitent bénéficier de **la marque Grand Lyon**. Nous exigeons en retour des cahiers des charges conformes à nos principes d'intérêt général. D'autres sollicitent **notre expertise**, cela aussi se « monnaie ».
- **L'accès aux fichiers usagers** : en Ile-de-France, la SNCF a accepté de diffuser le fichier d'usagers de la ligne C du RER, en échange d'un service de covoiturage installé pendant la phase de travaux sur cette ligne. Lyon n'a pas encore utilisé ce levier.

* **Les avantages en nature** : par exemple, la future voie réservée de covoiturage sur l'axe A6/A7.

Préserver l'intérêt général

La mobilité est un moyen de servir une politique plus globale qui favorise le vivre ensemble sur le territoire. Ce qui doit guider l'action publique, c'est le souci de l'intérêt général. Face aux nouvelles formes de mobilité, il ne faut ni manquer les opportunités, ni être dupes.

Trois grands principes du service public à préserver :

- **La continuité du service.** Les fiascos provoqués par les arrêts d'Autolib' et de Vélib' à Paris montrent combien les usagers ont intégré ces services privés comme des services publics. Ils en attendent inconsciemment une continuité de service.
- **L'universalité du service.** La Métropole doit veiller à offrir le même service à tous. D'où notre souci de demander l'ouverture et le maintien de stations d'auto-partage et de Vélo'V dans des quartiers périphériques même si celles-ci sont moins utilisées.
- **La mutabilité du service.** Il importe de s'adapter aux évolutions des usages et des enjeux. À Paris, le service Autolib' créé en 2011 n'a pas su résister à l'arrivée de nouveaux opérateurs dans le secteur.

La séance en 1 minute

Les idées clés à retenir

Les acteurs de la mobilité foisonnent, les genres s'hybrident

Vélos, scooters en libre-service, trottinettes en *free-floating*, transports à la demande, ... les acteurs privés se multiplient dans tous les champs de la mobilité urbaine. Industrie, transport, numérique : les genres s'hybrident, les technologies se mélangent avec des solutions de plus en plus poussées, intégrant toutes les étapes de la chaîne de valeur, au-delà du transport : services de mise en relation, billettique, applications géolocalisées (calculateur d'itinéraires), etc.

La data, une question phare

Tous ces nouveaux services produisent une foule d'informations en temps réel sur les usagers et leurs déplacements (en termes de durée, distance, parcours, profils), qui ont une valeur marchande : les opérateurs privés peuvent les revendre à des fins commerciales, les utiliser pour suivre les utilisateurs ou adapter leurs services.

Le MaaS², tous les services en « un clic »

Porté par ces évolutions, un nouveau concept s'apprête à révolutionner le secteur : le MaaS. Demain, une application unique nous proposera un service de mobilité complet, incluant tous les modes de transports, privés ou publics. A l'instar de la téléphonie mobile, nous souscrivons à des bouquets de services mensuels (de kilomètres ou de trajets). La mobilité ne pourra plus se passer de ces plateformes qui, en agrégeant nos données, pourront nous offrir du sur-mesure.

Vers un service public local de la donnée : négociier des partenariats vertueux

En pratique, qui va récupérer nos données et les vendre ? Qui détiendra l'information et donc, le pouvoir ? Ces évolutions invitent les collectivités locales à repenser leur rôle comme organisatrices de mobilité. Désormais, l'enjeu pour elles ne consiste plus tant à gouverner un réseau de transport par la data qu'à en assurer une bonne distribution. Elles sont appelées à devenir des « tiers de confiance » garantissant une diffusion ouverte et transparente des données de mobilité. Pour cela, elles disposent d'un levier puissant : la contractualisation. Elles peuvent négocier avec les opérateurs des conventions d'exploitations vertueuses en échange d'un accès au domaine public. D'ores et déjà, la Métropole de Lyon a négocié avec les opérateurs d'autopartage de l'agglomération un partage hebdomadaire des données, assorti d'autres obligations (un service « 7jours/7 et 24 heures/24 » disponible y compris en dehors de Lyon, et une transparence de la politique tarifaire).

Réguler l'espace public

C'est l'autre grand défi pour les collectivités. Car ces nouveaux services apportent leur lot de nuisances : espace public saturé ; abandons de véhicules en *free-floating* sur le trottoir, conflits avec les piétons... En attendant la future LOM (Loi d'Orientation des Mobilités), qui encadrera notamment le *free-floating*, le Grand Lyon a engagé un dispositif de régulation : charte de bonne conduite, instauration d'une redevance d'occupation du domaine public (NDLR : cette redevance a été votée le 20 mai 2019 par la Ville de Lyon), et partenariat en bonne intelligence avec les opérateurs.

Préserver les principes d'intérêt général

Face aux nouvelles formes de mobilité, la puissance publique doit veiller à maintenir les grands principes d'intérêt général : assurer une continuité de service ; veiller à son accessibilité pour tous et à son adaptation aux nouveaux usages. Tout l'enjeu consiste à ne pas rater les opportunités offertes, notamment en termes de mobilité douce, sans être dupes sur les risques et les dérives. Il est essentiel ne pas se laisser dépasser par les nouveaux opérateurs privés, pour défendre une mobilité durable, respectueuse de l'environnement et des prérogatives des citoyens.

² MaaS : Mobility as a Service

WWW.
MILLENAIRE3.
COM

RETROUVEZ
TOUTES LES ÉTUDES SUR

MÉTROPOLE DE LYON
20, RUE DU LAC
CS 33569 - 69505 LYON CEDEX 03