

FICHE n°:

5

Politiques de mobilité partagée et gestion de l'espace public

L'EXPÉRIENCE FRANÇAISE EN MATIÈRE DE MOBILITÉ URBAINE

RECUEIL DE BONNES
PRATIQUES À DESTINATION
DES VILLES DU SUD



Codatu

En partenariat avec

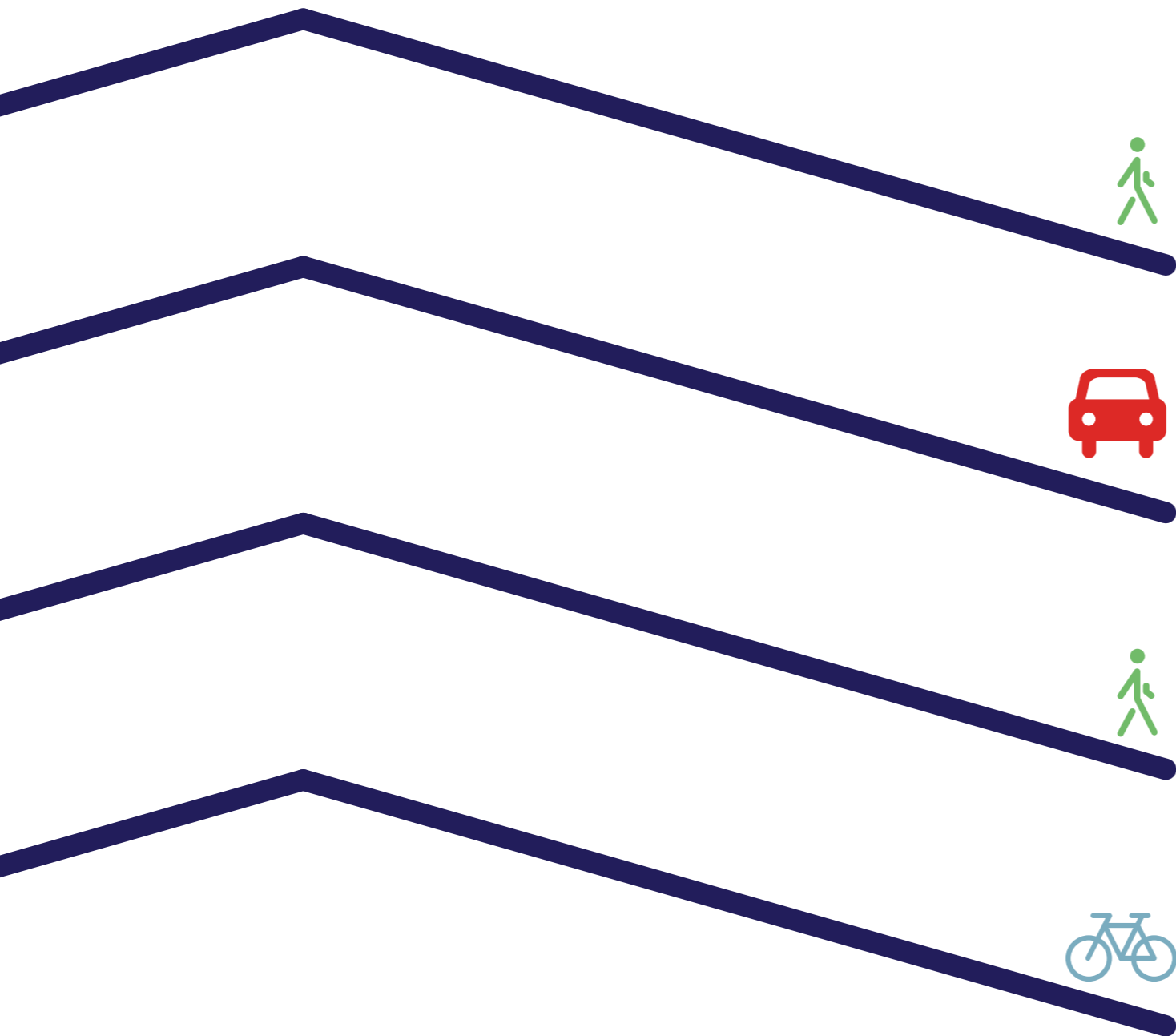


GROUPEMENT DES AUTORITÉS
RESPONSABLES DE TRANSPORT



AFD
AGENCE FRANÇAISE
DE DÉVELOPPEMENT





La mobilité partagée fait référence à la mutualisation des modes de transport et des déplacements individuels. La pratique est fortement soutenue par le développement de systèmes numériques facilitant le lien entre une demande et une offre de déplacement de plus en plus fragmentée. Pour ses utilisateurs, elle repose sur la valorisation de l'usage et non de la propriété des véhicules. Pour les autorités organisatrices de la mobilité soucieuses de ne pas être déconnectées des nouvelles pratiques de déplacements des habitants, elle correspond à un besoin de diversification des modes de déplacement, à coûts réduits. La mobilité partagée (autopartage, covoiturage, vélopartage, autostop, taxi partagé, etc.) peut alors être informelle, une pratique constituée, ou formelle, c'est-à-dire institutionnalisée et organisée, et concerne des modes de déplacement variés (vélo, voiture, scooter, trottinette, trottinette électrique, etc.).

Portée par des initiatives privées ou par des autorités organisatrices de la mobilité et des villes, les mobilités partagées s'inscrivent dans des politiques publiques visant à reconsidérer la place de la voiture en ville et à réduire la pratique autosoliste de celle-ci¹. Les autorités organisatrices de la mobilité se mobilisent alors pour organiser et développer ces mobilités partagées en facilitant leur intégration dans un système global de mobilité. Elles peuvent porter un projet de mobilité partagée, faciliter son déploiement ou réguler des services privés en tant qu'ils représentent des solutions sur des lignes saturées, peu rentables ou mal desservies et afin qu'ils enrichissent globalement les possibilités d'intermodalité avec les transports publics.

La mobilité partagée en France : contexte et exemples de bonnes pratiques

En France, les autorités organisatrices de la mobilité ont, parmi leurs missions, celle de concourir à développer des usages partagés des véhicules terrestres à moteur. Elles peuvent, pour ce faire, organiser des services d'autopartage, mettre en place des actions visant à favoriser le covoiturage,

¹ La voiture partagée est une solution économique pour le futur de la mobilité. Une voiture coûte plus de 5000 € par an en moyenne, soit 10 à 12 % du budget des ménages, et reste en moyenne plus de 95 % de son temps à l'arrêt. Les embouteillages représenteront un coût de 22 Md €/an en France d'ici 2030 (carburant gaspillé, improductivité liée aux retards de salariés, coûts supplémentaires pour les transporteurs routiers). Une voiture en autopartage remplace 5 voitures personnelles et libère 4 places de stationnement. La voiture partagée évite la fabrication de 6 à 8 voitures (soit 36 tonnes de CO₂ sur 10 ans) et la réduction du kilométrage effectué en voiture permet de réduire les émissions d'un abonné d'1,5 tonne de CO₂/an. Pour le citoyen, l'autopartage permet une économie par rapport à un véhicule particulier de l'ordre de 2 000 €/an/personne (pour 5 000 km).

et organiser un service public de location de bicyclettes². Les autorités organisatrices de la mobilité cherchent, par ces prérogatives, à renforcer le partage des véhicules individuels pour en rationaliser l'usage et en réduire l'impact environnemental. L'enjeu est d'articuler ces nouveaux usages en complémentarité avec les transports collectifs, en les intégrant parmi les différentes offres de mobilité.

Les systèmes d'autopartage, vélopartage et de covoiturage en France

L'une des solutions déployées par les autorités organisatrices de la mobilité est l'autopartage, à savoir « 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 limitée³ ». En cas d'inexistence ou d'inadaptation de l'offre privée pour l'activité d'autopartage, l'autorité organisatrice de la mobilité peut créer un service public d'autopartage. Par ailleurs, elles peuvent, de par la loi, délivrer un label « autopartage » aux véhicules qui sont affectés à cette activité, leur permettant ainsi à la fois de fixer 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.

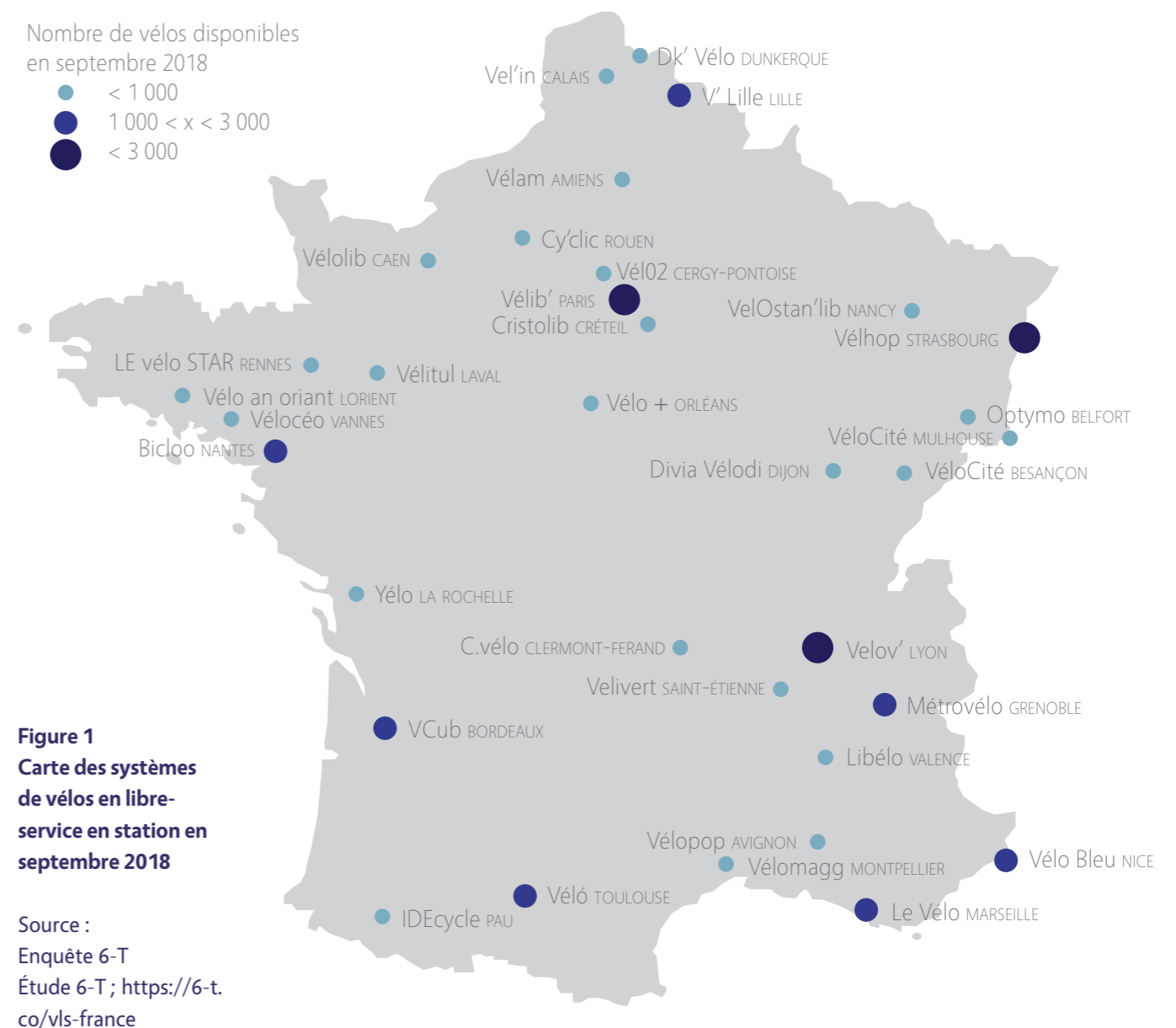
Différents dispositifs d'autopartage coexistent en France :

- **Le partage de véhicules « en boucle ».**

Les véhicules doivent être déposés dans la station de départ ou dans un périmètre géographique contraint. Il est possible de réserver le véhicule plusieurs heures à l'avance et il faut préciser le temps de la location. Un des principaux acteurs français du domaine est le Réseau Citiz regroupant 16 opérateurs d'autopartage, soutenus, pour la plupart, par leurs autorités organisatrices de la mobilité. Certaines d'entre elles intègrent l'offre Citiz dans un abonnement combiné avec l'offre « transports en commun » (c'est notamment le cas du PassMobilité sur l'Eurométropole de Strasbourg) ou permettent le chargement de l'abonnement autopartage sur la carte de transports en commun. D'autres opérateurs privés sont également installés dans les grandes agglomérations françaises (Zipcar, Communauto, etc.). Tous ces opérateurs contractualisent généralement avec les pouvoirs

² Se référer à la fiche 1 : La gouvernance de la mobilité et les autorités organisatrices.

³ Définie par l'article L.1231-14 du code des transports.



publics afin de pouvoir disposer de stations sur la voie publique, de manière à être plus facilement accessibles et identifiés par les usagers, ou dans des parkings en ouvrage.

- **Le partage des véhicules « en trace directe ».**

Les véhicules peuvent être déposés dans une station différente. Il n'est pas possible de les réserver plusieurs heures à l'avance et il n'est pas nécessaire de préciser le temps de la location. Bien que tous les services d'autopartage en trace directe ne soient pas électriques, l'implantation de ces services a été fortement liée au déploiement de l'autopartage électrique nécessitant l'installation de bornes de recharge et donc de stations fixes. Ce type de service est en place notamment à Lyon (Bluely), Bordeaux (Bluecub), La Rochelle (Yellowmobile) ou encore Nice (AutoBleue).

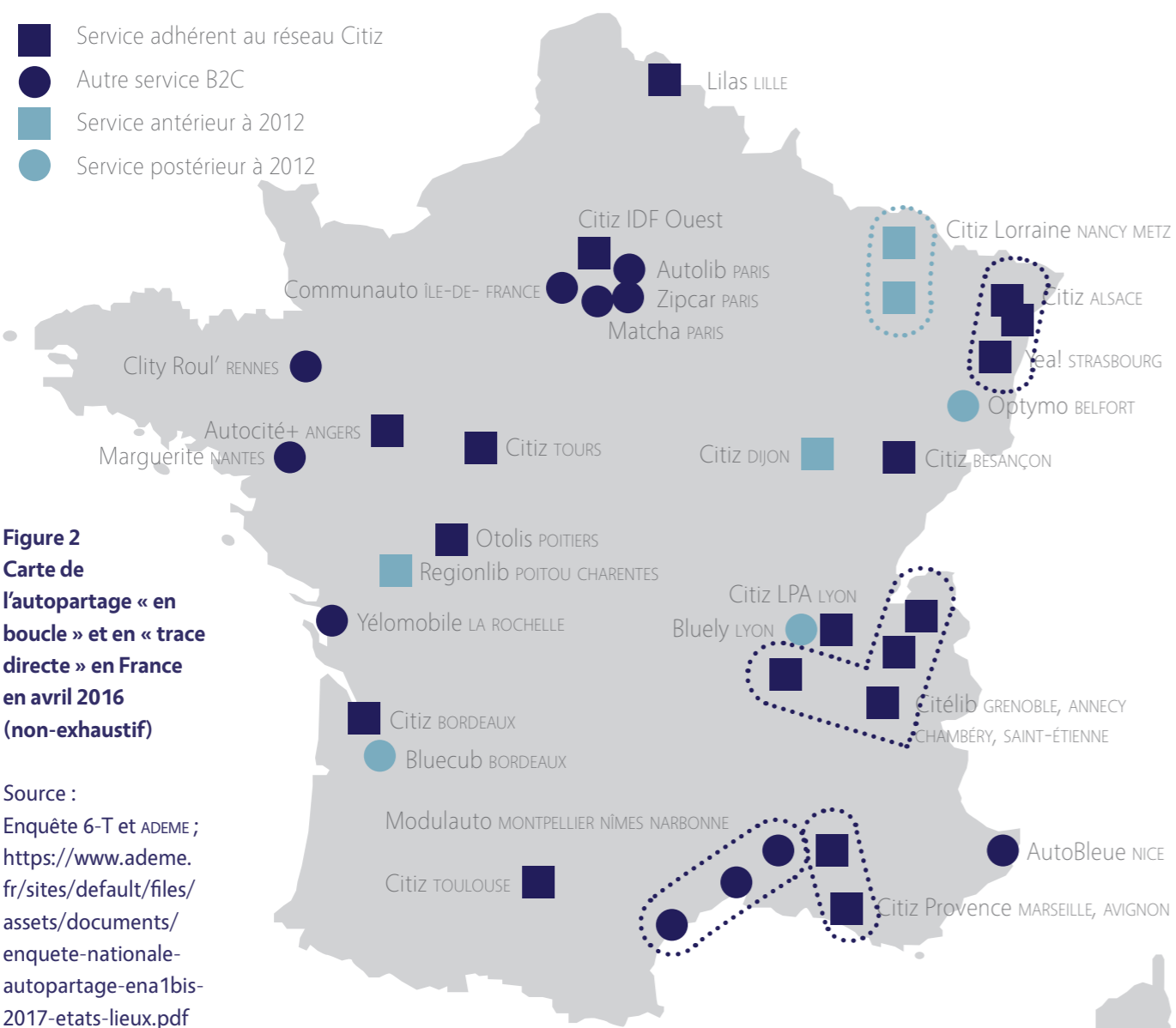


Figure 2
Carte de l'autopartage « en boucle » et en « trace directe » en France en avril 2016 (non-exhaustif)

Source :
Enquête 6-T et ADEME ;
<https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/enquete-nationale-autopartage-ena1bis-2017-etats-lieux.pdf>

C'est ce modèle qui prédomine aussi pour le vélopartage où les vélos sont répartis et disponibles en station. Il existe une quarantaine de systèmes de vélos en libre-service en France.

De fait, l'autopartage interroge le rôle que peut jouer la voiture dans l'offre publique de mobilité et son articulation avec les offres de transport collectif public en devenant elle-même un objet « collectif ».

Encadre 1 Citiz et Yea! : de Strasbourg à la conquête des villes françaises

L'Eurométropole de Strasbourg (l'autorité organisatrice de la mobilité) et la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS), l'opérateur de transport public, ont largement favorisé le déploiement de l'autopartage sur le territoire strasbourgeois via un accompagnement de la coopérative Auto'trement.

Créée en 1999 sous forme associative, elle est devenue en 2013 Citiz Alsace, en cohérence avec l'ensemble des structures françaises indépendantes, membre du réseau France Autopartage fondé par les réseaux pionniers (Strasbourg, Grenoble, Lyon, Marseille). Aujourd'hui, Citiz Alsace compte 3 400 abonnés. L'autorité organisatrice de la mobilité strasbourgeoise soutient Citiz sur son territoire par l'appui dans le renforcement et le déploiement des stations en multipliant les autorisations de stationnement, par une aide au financement mais également par la promotion de l'autopartage auprès de l'ensemble des usagers : particuliers comme professionnels. Si l'accès aux véhicules est possible avec le badge Citiz, il est aussi intégré aux solutions billettiques de la CTS.

Figure 3
Le PassMobilité de Strasbourg

Source :
<https://www.passmobilitte.eu>



Le PassMobilité est une solution développée par Strasbourg Mobilités (filiale de la CTS) qui prévoit avec une seule carte, l'abonnement à l'offre CTS (bus, tram sur toute l'Eurométropole) mais aussi l'accès aux trains express régionaux de l'Eurométropole pour ses résidents, l'accès au service de vélopartagé Velhop et l'abonnement au service d'autopartage Citiz. Le Pass-Mobilité permet d'accéder à un réseau de 180 voitures (citadine, familiale, minibus), accessibles 24h/24 sur 58 stations avec la possibilité de réserver au dernier moment pour une heure ou plus.

L'abonnement Citiz permet d'accéder aux services des 16 autres structures locales composant le réseau Citiz dans toute la France avec sa flotte de 770 véhicules présents dans 90 villes, environ 60 gares SNCF et près de 500 stations accessibles.

L'intégration des services de mobilité partagée au réseau de la CTS facilite l'intermodalité et l'interconnexion des déplacements dans son territoire.

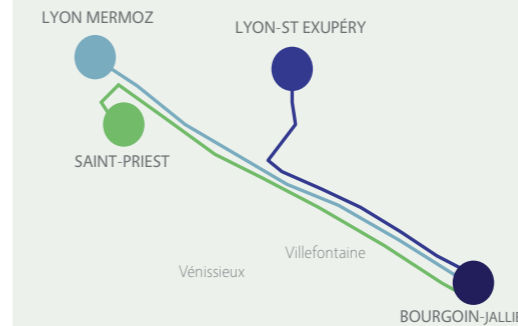
L'abonnement Citiz du PassMobilité permet aussi d'accéder au nouveau service de véhicules en *free-floating*, en libre-service sans station et sans réservation Yea! développé par Citiz depuis 2016. À Strasbourg, la CTS a ouvert ses parkings-relais tram (P+R) pour permettre aux utilisateurs d'y laisser le véhicule. Intégration des abonnements, facilitation de l'implantation de stations et autorisation de stationnement dans ses parkings-relais, l'Eurométropole de Strasbourg et la CTS contribuent ainsi à faciliter le déploiement de l'autopartage sur le territoire strasbourgeois tout en renforçant l'attractivité de son réseau (intermodalité facilitée).

Les autorités organisatrices de la mobilité souhaitent également développer la part des déplacements quotidiens effectués en covoiturage, en particulier pour les déplacements entre le domicile et le travail et/ou pour des déplacements périurbains dans des zones rurales souvent dépourvues de solutions de transport public collectif classique. Cette pratique de covoiturage de courte distance s'appuie soit sur des plateformes de mise en relation des covoitureurs en amont du déplacement, soit sur des applications numériques permettant la mise en relation en quasi temps réel d'un conducteur et de passagers. On parle alors de « covoiturage dynamique ». Certains employeurs publics ou privés se sont également investis dans le même type de démarche, en mettant à disposition de leurs salariés une plateforme de réservation. D'autres initiatives, qui s'apparentent davantage à de l'autostop organisé, ont également vu le jour. Elles s'appuient sur des infrastructures physiques, assimilables à des stations de covoiturage, déployées sur la voirie.

Encadré 2 Lignes et station de covoiturage en expérimentation dans la Métropole de Lyon

La Métropole de Lyon propose le service « CovoiturageGrandLYon » en partenariat avec Mov'Ici, la plateforme de covoiturage de la Région Auvergne Rhône-Alpes. Cette plateforme de mise en relation est surtout destinée aux trajets domicile-travail. Depuis peu, la Métropole de Lyon s'est associée avec Ecov qui veut faire de la voiture un transport collectif. Cette start-up propose trois services : le service Covoit'Go pour les zones rurales, Covoit'Ici pour le périurbain et le service Lane. Ce dernier est un système de lignes de covoiturage disposant de stations dédiées (comme un transport en commun) et connectées qui permettent de commander un covoiturage en temps réel depuis une borne tactile ou un smartphone, de partager son trajet et ses frais de déplacement entre un passager et un conducteur, sans réservation préalable. Aux abords de chaque station, des panneaux lumineux connectés à l'application mobile et à la borne en station, sont implantés pour avertir les conducteurs que des passagers sont prêts à prendre la route avec eux.

Figure 4
Ligne d'expérimentation du covoiturage dynamique entre Lyon Mermoz, Lyon St Exupéry, Saint Priest et Bourgoin Jallieu



Source : <https://blog.covoiturage-grandlyon.com/2018/10/26/decouvrez-lane-le-covoiturage-instantane-avec-stations-connectees/> et <https://lanemove.com>



Le dispositif est en cours de test sur 3 lignes de covoiturage dédiées entre Lyon-Mermoz, Lyon-Saint Exupéry, Saint-Priest et Bourgoin-Jallieu. Ainsi, le dispositif permet d'optimiser le taux de remplissage des véhicules individuels (en France, il se situe à environ 1,4 personne par véhicule en moyenne)⁴ et de répondre à l'objectif de réduction des émissions de CO₂.

Quel rôle pour les autorités organisatrices de la mobilité dans la mobilité partagée ?

Le développement de la mobilité partagée est à la fois porté par des services privés qui font de la voiture un transport collectif ou mettent en partage des modes de déplacements alternatifs comme le vélo ou la trottinette électrique, et par les villes et les autorités organisatrices de la mobilité qui, en fonction du degré d'implication qu'elles souhaitent avoir dans ce domaine, ont plusieurs possibilités d'action.

- Les autorités organisatrices de la mobilité et collectivités locales peuvent initier, intégrer et développer une offre de mobilité partagée en propre. Inscrite dans la planification et intégrée dans la délégation de service public, elle est organisée comme un maillon du transport collectif pour compléter et rabattre vers le réseau existant. Les autorités organisatrices de la mobilité peuvent subventionner ces services avec la vigilance qu'ils ne détournent pas les usagers des transports en commun vers des modes moins vertueux comme l'autopartage. Et sans subventionnement, se pose la question de la prise en charge de la personne publique de services rentables par eux-mêmes.
- Les autorités organisatrices de la mobilité et les collectivités locales peuvent accompagner, encadrer ou limiter une offre privée existante

⁴ CGDD, La mobilité des français. Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008, page 15, disponible : <https://www.actu-environnement.com/media/pdf/news-22056-enquete-2008.pdf>

dans son déploiement. Cette offre vise la rentabilité commerciale et les usagers solvables, quitte à ce que ce soit au détriment du réseau urbain. L'autorité organisatrice de la mobilité peut alors accompagner ce service privé pour chercher à l'articuler au mieux à une vision globale de la mobilité sur le territoire : intégration tarifaire et billettique, organisation de l'implantation en voirie, création de partenariats, de labels et de cadres de bonne conduite (encadré 1).

Les autorités organisatrices de la mobilité accompagnent donc le développement des pratiques de mobilité partagée en France en mettant en œuvre des cadres contractuels formels avec leur opérateur de transport ou en soutenant l'initiative privée dans un cadre conventionnel plus souple (par exemple des accords de partenariat). Les nouvelles solutions de mobilité partagée sont alors intégrées dans l'offre de mobilité et de transport avec une volonté de complémentarité certaine avec l'offre de transport public, et sans rentrer dans des logiques de concurrence directe avec la voiture particulière, bien au contraire.

Encadré 3 Rennes Métropole intègre le covoiturage et le vélopartage dans la délégation de service public

Rennes Métropole a confié le 1^{er} janvier 2018, et pour une durée de 7 ans, l'exploitation de son réseau de transport public à Keolis. Opérateur historique depuis 1998, la nouvelle délégation de service public (DSP) confiée à Keolis a pour objectif d'enrichir l'offre de mobilité du réseau rennais STAR afin de constituer une véritable alternative à la voiture individuelle sur les 43 communes et pour les 445 000 habitants du territoire desservi. Keolis est chargé d'opérer les différents services de mobilité, des plus traditionnels (bus, métro) aux plus innovants (vélos en libre-service et en locations longue durée, covoiturage, bus autonomes...), en intégrant de nouveaux modes à la DSP. Pour favoriser l'intermodalité, l'exploitant a développé une nouvelle application mobile « STAR Mobilités » qui rassemble les différents services de mobilité, mais aussi les informations utiles, un calculateur d'itinéraires multimodal, l'information voyageurs, et bientôt l'achat et le rechargement de titres.



Figure 5
L'application mobile
"STAR MOBILITÉS"

Source :
Dossier de presse,
Rennes presse, rentrée
des transports
2018-2019

Côté vélo, Keolis se voit confier l'optimisation de l'offre de vélos en libre-service Vélo Star – qui s'est auparavant déployée sous la forme d'un marché public – avec un développement de la location longue durée de vélos à assistance électrique (1 800 VAE), la création d'un service de location courte durée et la gestion de la maison du vélo. Côté covoiturage, Keolis a lancé en 2018 une offre de covoiturage de proximité baptisée Covoit'Star. Via la nouvelle application mobile STAR Mobilités, les usagers peuvent consulter les trajets proposés par les conducteurs et convenir en temps réel d'un point de rendez-vous. Le service est gratuit pour les passagers, à condition toutefois d'être titulaire de la carte Korri-go. Les utilisateurs (conducteurs et covoiturés) seront récompensés par des points qui pourront être transformés en bons d'achat ou en cadeaux.

Un service de covoiturage régulier nommé OuestGo a également été mis en place à l'échelle de la Bretagne et des Pays de la Loire avec une base de données unifiée sur ce périmètre afin de regrouper plusieurs dizaines de milliers de personnes recherchant un covoiturage et d'améliorer les possibilités de réponse par la massification des bases.

Certaines autorités organisatrices de la mobilité intègrent la mobilité partagée aux solutions billettiques. À Toulouse, le Pass « Eco-mobilité » permet d'accéder au réseau Tisséo (métro, tram, parcs à vélos), à son service de covoiturage et au service Citiz Toulouse pour un prix attractif (50 €/mois). La carte « Pass'Pass » déployée à Lille Métropole fait le lien entre les offres de transport collectif du réseau Transpole, le système de vélos en libre-service (V'Lille) ainsi que le service d'autopartage Lilas.

Les partenariats contractuels pour le développement de solutions de mobilité partagée sont d'autant plus importants que certaines d'entre elles échappent, pour l'heure, aux autorités organisatrices de la mobilité. C'est notamment le cas pour les systèmes de partage « sans station » appelés également *free-floating*. Dans ces systèmes, le véhicule peut être restitué dans n'importe quel lieu public d'un périmètre géographique donné. Il est déverrouillé par le biais d'une application mobile ou d'une carte sans contact. Il n'est pas possible de le réserver plusieurs heures à l'avance et il ne faut pas préciser le temps de la location. Le *free-floating* concernait initialement l'autopartage, mais il se diffuse aujourd'hui à d'autres modes comme la trottinette électrique, le scooter ou le vélo. Il pose de nouvelles questions en matière de régulation de l'utilisation de l'espace public (encadré 4) et d'offres nouvelles de mobilité.

Encadré 4 Du vélopartage en station encadré au *free-floating* à organiser

Une quarantaine de collectivités en France ou autorités organisatrices de la mobilité organisent le vélopartage avec station dans l'offre de transport (intégration tarifaire, billettique unique, stationnement, etc.). En face de cette offre, les services de location de vélos et voitures en libre-service sans station se multiplient : vélos (Ofo, Mobike, oBike, Donkey Republic, Pony bikes et Indigo Weel), voitures (Yea ! dans 10 villes depuis 2016), trottinettes électriques (Lime à Paris et Lyon depuis 2018 par exemple), scooters (CityScoot à Paris depuis 2017).

Sans attaches physiques et accessibles par Smartphone, ces services interrogent la capacité des villes et autorités organisatrices à organiser l'ensemble des modes de déplacement dans l'espace public. Le cas des vélos en *free-floating* qui représentent désormais 20 % de l'offre de vélos partagés dans 8 agglomérations en France est parlant.⁵ Laissés dans l'espace public, ils sont souvent perçus comme des objets jetables dont l'usage ne justifie pas le soin. En Chine, les opérateurs se sont multipliés, les vélos s'accumulent sur les trottoirs et constituent de gigantesques casses fautes d'être entretenus. En France puis en Europe, l'opérateur Gobe.Bike s'est retiré du marché après quelques mois de présence en raison du vandalisme systématique. Pour lutter contre ces dérives qui s'observent également aujourd'hui avec les trottinettes électriques, certains opérateurs (Indigo Weel, Donkey, etc.) obligent les utilisateurs à déposer leur vélo dans des zones de stationnement spécifiques, ce qui revient à créer des nouvelles stations mais sans borne, facilitant l'entretien et l'encadrement. Ces opérateurs retrouvent de ce fait l'écoute des villes qui veulent encadrer la pratique (Bordeaux, Angers, Lyon, Lille, Grenoble, Metz, Tours) et qui commencent à prendre des dispositions en ce sens :

- la mise en place de charte de bonne conduite : fin 2018, Lyon s'est doté d'une charte élaborée avec les opérateurs des vélos en libre-service sans station : répartition de l'offre sur le territoire, incitation à garer les vélos près des arceaux, communication avec la ville (déploiement, données, sanctions utilisateurs, etc.), service de qualité (réparation, évacuation des vélos)
- plusieurs villes réfléchissent à la mise en place d'un cahier des charges. Le droit pour l'opérateur d'exercer sur le territoire serait conditionné

⁵ Étude 6-t.

au respect de certains critères sous couvert d'interdiction voire de pénalités financières.⁶

- la redevance d'occupation commerciale du domaine public est une piste mais ne peut s'appliquer en l'absence d'installations fixes. La légalité d'une redevance reste à l'étude.
- l'arrêté d'interdiction : le Maire dispose de la faculté de limiter la circulation ou le stationnement suivant le Code général des collectivités territoriales.



Figure 6
Vélos sans station
déployés par Indigo
sur le réseau du
transport public
lyonnais

Source :
Indigo

L'encadrement passe aussi par le développement de zones de stationnement public pour les vélos.

Si le *free-floating* est une solution économique pour les villes de disposer d'un service de vélos partagés en libre-service mais aussi aujourd'hui de trottinettes électriques, la régulation de ce type de service est cependant une question importante à se poser pour les autorités organisatrices de la mobilité et d'autres solutions existent. Par exemple, 25 agglomérations françaises ont fait le choix de la location longue durée de vélos partagés (Fiche 6 : Les politiques en faveur de l'électromobilité).

⁶ Cette disposition verra le jour, sous une forme ou sous une autre, dans le cadre de la future loi d'orientation sur les mobilités attendue pour la fin de l'année 2019. Le lecteur pourra, pour ce faire, se reporter au document de décryptage de la loi d'orientation des mobilités du GART, téléchargeable à l'adresse suivante : <https://www.gart.org/publication/loi-dorientation-des-mobilites-decryptage-des-principales-dispositions>

Au-delà des services de véhicules partagés grand public, d'autres solutions de mobilité partagée existent. Elles peuvent être catégorielles, par exemple avec des systèmes de partage de véhicules professionnels pour la livraison en ville. Le service est récent mais préfigure un déploiement rapide pour des professionnels indépendants dépourvus de solutions de stationnement (les petits artisans notamment) ou des entreprises qui ne souhaitent pas nécessairement disposer de flottes propres. Ainsi, en partenariat avec la Mairie de Paris, Peugeot expérimente depuis 2017 des véhicules utilitaires électriques en autopartage dans les rues de la capitale réservés aux commerçants et artisans parisiens. Baptisés «VULe Partagés», les 10 véhicules offrent la possibilité d'une charge rapide (80 % en 30 minutes) et sont équipés de cartes d'abonnement permettant de se connecter à l'ensemble du réseau de bornes de recharge parisien.

L'autopartage concerne également les flottes d'entreprises ou de collectivités qui mutualisent les véhicules entre leurs salariés. L'autopartage concerne aussi la sous-location entre particuliers qui relève d'avantage d'un service privé (Drivy, Ouicar, Koolicar, etc.). On estime aujourd'hui que l'autopartage entre particuliers (de voisinage ou via un opérateur) compte entre 35 000 et 70 000 personnes en France⁷.

L'intégration de la mobilité partagée dans l'espace public

L'intégration de la mobilité partagée dans l'écosystème des politiques de mobilité est un enjeu pour les autorités organisatrices de la mobilité notamment en termes de gestion et d'aménagement de l'espace public et de la voirie. En effet, puisque l'efficacité du système de mobilité dépend de l'adéquation et de la complémentarité entre les différents modes de transports collectifs, privés et partagés, les pouvoirs publics ont un rôle important en matière de visibilité et d'organisation de l'accès de ces différents modes sur l'espace public et la voirie⁸. La politique en matière d'intégration de la mobilité partagée est un enjeu de reconquête d'un espace public rare et précieux, de nature à constituer une incitation forte à développer du covoiturage et de l'autopartage.

Or, l'une des problématiques que rencontrent aujourd'hui les autorités organisatrices de la mobilité réside dans le fait qu'elles n'ont pas toujours les prérogatives en matière de politiques locales de voirie et de gestion de l'espace public, compétences souvent éparpillées entre elles et les

⁷ <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/autopartage-en-france>

⁸ Laura Brimont, Damien Demailly, Mathieu Saujot, Oliver Sartor (Iddri), « Les nouveaux acteurs de la mobilité collaborative : des promesses aux enjeux pour les pouvoirs publics », Nouvelle prospérité, n°02, juin 2016, Institut du développement durable et des relations internationales.

structures communales, par exemple en matière de stationnement. Ainsi, différents aménagements dédiés permettent le développement de la mobilité partagée avec une gestion efficace de l'espace public, nécessitant une coordination des compétences fragmentées.



Les aires de covoiturage. Outil permettant de gérer la voirie et réglementé par le pouvoir de police⁹, ces infrastructures facilitent l'intermodalité lorsqu'elles sont situées près des lignes de transport en commun, les rendez-vous entre conducteur et passager(s) le long des voies les plus empruntées notamment centre-périphérie, sécurisent la voiture du passager laissée la journée et donne une visibilité à la pratique (aires aménagées, panneaux d'affichage). Ces espaces deviennent de véritables centralités qui, peu à peu, se présentent comme des aires de services.



Les places de stationnement dédiées. Il est possible en France de dédier des places de stationnement conventionnel à l'autopartage. Elles font l'objet d'une autorisation pour les services disposant d'un label autopartage délivré par les autorités organisatrices de la mobilité et sont accessibles à tous les véhicules disposant du label, sous peine d'amende. Cependant, cette pratique est très peu développée au sein des collectivités locales. L'autopartage et le vélopartage avec station réservée à un opérateur en voirie proposent, de fait, des places de stationnement en voirie liées à une borne électrique ou d'attache. Elles sont plus répandues et font l'objet d'un conventionnement avec les autorités organisatrices de la mobilité et collectivités. Elles augmentent la visibilité du service pour l'opérateur (panneaux, bornes, mobilier, etc.), son attractivité face à la saturation et au paiement du stationnement et leur utilisation lorsqu'elles sont placées non loin d'autres moyens de transport, facilitant alors l'intermodalité.



Des voies réservées à l'autopartage et au covoiturage n'existent pas encore en France bien que des expérimentations commencent à voir le jour. L'implantation de pistes cyclables sécurisées à proximité des stations de vélopartage incitent à leur utilisation. On peut également penser à l'avenir des modalités d'utilisation des couloirs de bus par les véhicules partagés, même si certaines autorités organisatrices de la mobilité n'y sont pas favorables car ces pratiques risquent notamment de réduire la vitesse commerciale des bus, ou la neutralisation d'une voie automobile réservée alors à la mobilité partagée. Bordeaux Métropole expérimente à ce titre une voie réservée au covoiturage (encadré 5).

⁹ Article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales.

Encadré 5 Bordeaux Métropole : une politique de covoiturage intégrée à la stratégie mobilité¹⁰

Comme de nombreuses autres métropoles, Bordeaux Métropole dispose du réseau Citiz, d'un service d'autopartage électrique en station BlueCub destiné à un usage de courte durée sur le territoire et d'un service de vélopartage intitulé « V3 ». La Métropole bordelaise doit aussi faire face à l'arrivée de vélos en *free-floating* en cherchant à tisser des partenariats avec les opérateurs et en réfléchissant à une redevance. La métropole développe aussi le covoiturage avec 24 aires réservées en 2017 pour près de 200 places disponibles. Au-delà, Bordeaux Métropole s'est dotée d'une Charte de la mobilité, un plan coordonné de covoiturage et une opération « sans ma voiture ». Mais la métropole cherche surtout à innover dans le partage de la voirie en concrétisant des itinéraires et des bretelles d'accès réservés au covoiturage.



Figure 7
Voie d'accès réservée au covoiturage à Bordeaux

Source :
CEREMA, Bordeaux Métropole, voie réservée bus et ouverte au covoiturage à Bordeaux, COTITA, Rennes, 12 octobre 2017

Elle teste actuellement en ce sens à Mérignac la première voie de covoiturage en France autorisée par un arrêté ministériel d'expérimentation¹¹. La voie jusqu'alors réservée au bus mais sous utilisée (un bus toutes les 30 min) a été ouverte au covoiturage et au vélo sur un tronçon de 1,2 km dans un premier temps. Le projet vise à terme à faciliter les trajets domicile-travail des quelques 6 000 salariés de la commune en offrant un gain de temps aux personnes pratiquant le covoiturage. La mise en relation des salariés pour effectuer du covoiturage est, elle, intégrée à un Plan de Déplacement Inter-Entreprises (PDIE) bâti avec Bordeaux Métropole et l'application « Boogi ». La section est ponctuée par des giratoires (tronçons de voie de 700 m,

¹⁰ CEREMA, Journée COTITA Sud-Ouest du 23/11/2017, Une politique de covoiturage intégrée à la stratégie mobilité : https://www.cerema.fr/system/files/documents/2018/06/Bordeaux_Metropole_P_Brebinaud_A_Durouchoux.pdf

¹¹ JORD n°12 du 14 janvier 2017.

200 m et 300 m), limitée à 50 km/h (90 km/h de part et d'autre de la section) avec biseaux de création de voie réservée en sortie de chaque giratoire et biseaux de fin de voie réservée 40 m avant chaque giratoire, et aménagé avec un marquage au sol et des panneaux spécifiques. Toutes les voitures circulant avec au moins deux personnes adultes à bord sont autorisées à emprunter le couloir de bus dans les deux sens. Les contrevenants risquent une amende de 130 € et 2 points sur le permis. La mise en place d'un macaron facilitant les contrôles, aléatoires, est à l'étude.

La réflexion sur la place dans l'espace public de ces nouveaux services et nouvelles pratiques doit être globale et intégrée aux documents de planification, dans les choix de déploiement modaux comme dans les orientations d'aménagement qui s'y réfèrent. La mobilité partagée doit être attractive pour un changement de comportement (temps, vitesse, accessibilité, fluidité, etc.) tout en préservant un système de transport en commun structurant. Elle peut aussi être incitative en réduisant la place et le confort d'utilisation solitaire de la voiture en ville. Cependant, si elle ne remet pas en cause le mode automobile, elle peut participer à rationaliser sa présence dans l'espace public.

Quelles recommandations clés à retenir pour les villes du Sud ?

Considérer et organiser le transport artisanal comme un système de mobilité partagée

Dans les villes du Sud, le transport collectif artisanal¹² effectué par des voitures est un exemple de mobilité partagée plus ou moins organisée qui repose sur la mutualisation d'un trajet et d'un même véhicule entre passagers. Ce transport, souvent informel, répond à des besoins non satisfaits qui peuvent s'apparenter à du covoiturage dont l'organisation pourrait équilibrer les « trous » du maillage des transports en commun tout en étant accessible de façon organisée (tarifs identiques, accessibilité, etc.). Tout comme les autorités organisatrices de la mobilité françaises qui cherchent à réguler les pratiques de mobilité innovantes, il est important que les villes du Sud mettent en place des outils de régulation pour encadrer ces pratiques informelles de mobilité partagée en assurant leur qualité (système d'information, sécurité, fréquence régulière).

¹² AFD, CODATU, 2015, Le transport collectif artisanal : une composante essentielle dans un système dual, http://www.codatu.org/wp-content/uploads/transports_collec_artisanal_V2.5_ecran_FR.pdf

Penser à l'aménagement de l'espace public lors de la mise en œuvre de politiques de mobilité partagée

La mobilité partagée questionne l'aménagement et la gestion d'un espace public qui est encore pensé dans beaucoup de villes avant tout pour la voiture individuelle privative et les transports publics de masse. Les systèmes de mobilité partagée (type trottinettes, scooter ou vélo) mis en place par le secteur privé sans concertation avec les autorités publiques envahissent souvent l'espace public. Ainsi, il est important de coordonner depuis le secteur public le développement de ce type de système afin d'assurer la bonne utilisation de l'espace public.

Adapter la régulation aux spécificités des services partagés, l'exemple du *free-floating*

Il s'agit de rechercher un équilibre entre l'informalité de certains modes collectifs qui se passent dans un premier temps de régulation et d'infrastructures pour fonctionner, et le formalisme des solutions intégrées au système de transport existant. Les véhicules partagés avec station constituent une piste intéressante dans leur capacité à reconfigurer les espaces publics et à apporter une solution territorialisée de mobilité à des populations non motorisées qui ont ponctuellement besoin d'un véhicule. Il faut alors une autorité organisatrice de la mobilité volontaire dans le déploiement de cette solution.

Le *free-floating* semble aussi une solution bien adaptée aux villes du Sud : il ne nécessite pas d'infrastructures dédiées, s'insère dans l'espace public, et le modèle économique est entièrement supporté par l'opérateur. L'autorité organisatrice de la mobilité doit encadrer la pratique car le risque est toutefois grand : accès inégalitaire (smartphone), matériel non entretenu, encombrement des trottoirs, etc. L'expérience française le démontre bien, et la loi d'orientation des mobilités (LOM) permet désormais aux autorités organisatrices de la mobilité de réguler ce type de service¹³.

Renforcer le rôle des autorités organisatrices de la mobilité dans la gestion de la mobilité partagée

La mobilité partagée permet d'enrichir l'offre de transport et l'intermodalité. Il est alors important de doter la collectivité ou l'autorité organisatrice de la mobilité en charge des politiques de transport de prérogatives et missions claires en la matière pour proposer des solutions de mobilité partagée

¹³ Le lecteur pourra, pour ce faire, se reporter au document de décryptage de la loi d'orientation des mobilités du GART, téléchargeable à l'adresse suivante : <https://www.gart.org/publication/loi-dorientation-des-mobilites-decryptage-des-principales-dispositions>

intégrées et non fragmentées, complémentaires et non concurrentielles des transports en commun, respectueuses d'un équilibre des modes dans l'espace public et insérées aux documents de planification. Il est préférable que l'entité publique en charge de la mobilité partagée ait aussi des compétences sur la gestion de l'espace public et de la voirie, notamment en matière de stationnement et de réglementation, afin de développer des politiques de mobilité intégrées.

Encourager la mise en place de vélos en libre-service comme un premier pas vers la mobilité partagée

Les systèmes de vélopartage restent minoritaires dans les villes du Sud. Le coût d'investissement et de fonctionnement est lourd, ce qui peut pousser les opérateurs en délégation de service public à demander de fortes subventions et aides : l'absence d'accord entre la Mairie de Paris et JC Decaux sur ce point est l'explication de l'abandon par l'opérateur des systèmes Véli'b et Autolib' en 2018. En ce sens, la location longue durée de vélo « nominative », telle qu'à Paris par exemple¹⁴, est une solution intéressante pour les villes du Sud. Il responsabilise les utilisateurs en leur attribuant un véhicule personnel tout en mutualisant le matériel dans un service public de bicyclette.

¹⁴ <https://www.veligo-location.fr>

Bibliographie

- AFD, CODATU, 2015, Le transport collectif artisanal : une composante essentielle dans un système dual, http://www.codatu.org/wp-content/uploads/transports_collec_artisanal_V2.5_ecran_FR.pdf
- ADEME, avril 2017, Enquête Nationale sur l'Autopartage- Edition 2016. Etat des lieux technique et méthodologique, <https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/enquete-nationale-autopartage-ena1bis-2017-etats-lieux.pdf>
- ADEME, avril 2017, Enquête Nationale sur l'Autopartage- Edition 2016. Analyse des enquêtes, <https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/enquete-nationale-autopartage-ena1bis-2017-enquetes.pdf>
- Brimont Laura, Demailly Damien, Saujot Mathieu, Sartor Oliver, IDDRI, juin 2006, « Les nouveaux acteurs de la mobilité collaborative : des promesses aux enjeux pour les pouvoirs publics », Study, n°02, <https://www.actu-environnement.com/media/pdf/news-27221-rapport-iddri.pdf>
- CEREMA, Journée COTITA Sud-Ouest du 23/11/2017, Une politique de covoiturage intégrée à la stratégie mobilité : https://www.cerema.fr/system/files/documents/2018/06/Bordeaux_Metropole_P_Brebinaud_A_Durouchoux.pdf
- Commissariat Général au Développement Durable, décembre 2010, « La mobilité des Français. Panorama issu de l'Enquête nationale transports et déplacements 2008 », La Revue du CGDD, ENT D 2018 : <https://www.actu-environnement.com/media/pdf/news-22056-enquete-2008.pdf>
- Templeton Alexandre, ESPELIA, septembre 2017, Mobility as a Service : Quel rôle des AOM ? <https://www.espelia.fr/fr/blog/mobility-as-a-service-:-quel-role-des-aom.html>
- GART, 28 janvier 2020, Loi d'orientation des mobilités : décryptage des principales dispositions, téléchargeable à l'adresse : <https://www.gart.org/publication/loi-orientation-des-mobilites-decryptage-des-principales-dispositions/>

Publication : octobre - novembre 2019