

Proposition de communication
pour les 2e Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)
Montréal, 11-13 juin 2019

Titre :

Quelle gouvernance des nouvelles solutions de mobilité partagées au service de la mobilité durable peut-on observer à Paris? Étude de cas sur les vélos en free floating à Paris.

Auteur(s) :

Axel CHICHE

BSc, étudiant 2ème cycle, Institut des Sciences de l'Environnement - UQAM.

@: chiche.axel@courrier.uqam.ca

Ugo LACHAPELLE

Professeur-chercheur, Département d'Études Urbaines et Touristiques - ESG, UQAM.

@: lachapelle.ugo@uqam.ca

Mots-clés :

vélo partagé en libre-service; free floating; gouvernance collaborative; mobilité durable; espace public; transition écologique

Mise en contexte et objectifs de recherche :

Depuis un peu plus d'un an à Paris, dans un contexte politique hautement favorable à la refonte des pratiques de mobilité, des services de vélos partagés et connectés sans bornes, dits en « free floating », ont été implantés par des opérateurs privés. Ces vélos ont la particularité de ne nécessiter aucune infrastructure physique (pas de stations comme les Vélib' ou les Bixi). C'est la roue arrière qui est bloquée à l'aide d'un cadenas connecté (incluant puces GPS, GSM et Bluetooth) fixé sur le cadre. Une application mobile permet à l'utilisateur de trouver et de débloquer un vélo. L'utilisateur dépose ensuite le vélo où bon lui semble dans un périmètre urbain donné, ou selon certaines contraintes données par l'opérateur. Ces services sont proposés par les opérateurs comme une solution en faveur d'une mobilité urbaine plus active et partagée.

Notre étude se penche sur deux aspects de l'implantation de ces nouvelles offres à Paris. D'une part, les questions de la qualité des vélos et du service, ainsi que des incivilités, nous portent à interroger l'intégration des flottes à l'espace public: sécurité à l'usage; opérabilité du service; qualité du paysage urbain (« vélos épaves »); stationnement sans égard à la sécurité ou à la praticabilité de l'espace public. Quels enjeux d'urbanisme les autorités, les associations locales de vélo et les opérateurs identifient-ils? Quelles solutions proposent-ils? Nous proposons une description des collaborations et des partenariats qui ont permis d'organiser jusqu'aujourd'hui l'intégration de ces nouvelles offres à Paris.

D'autre part, nous cherchons à découvrir comment les atouts numériques des flottes sont compris et mis à profit par les différentes parties prenantes. En effet, si Paris considère les technologies numériques et les données d'usages comme des ressources clés pour organiser l'intermodalité en faveur du transfert modal (Mairie de Paris s. d.), les moyens concrets de leurs exploitations au service d'un projet urbain donné restent flous. Aussi enquêtons-nous sur la collecte, le partage et le traitement de la donnée d'usage produite par les flottes de vélo. En quoi ces usages favorisent-ils la mobilité durable?

Si ces nouveaux services de mobilité peuvent être un atout pour l'environnement urbain, l'expression de leurs bénéfices potentiels dépend largement de la manière dont les flottes, les technologies associées et l'espace public dans lequel elles évoluent sont gérés. Notre étude de cas exploratoire sur le système acteur gérant ces offres à Paris permet de faire le point sur la gouvernance collaborative naissante de ces services.

Comment sont déployés ces services à Paris? Quel système acteur s'organise autour de cette offre et comment est-elle comprise et acceptée par celui-ci? Quelle(s) trajectoire(s) de développement ont pris ces services?

Méthodologie :

La méthodologie, qualitative, est scindée en deux volets. Une collecte documentaire permet de recueillir les informations qui caractérisent la mobilité quotidienne à Paris: lois, chartes, rapports, communiqués de presse, publications d'instituts d'études publiques. Ces documents permettent de décrire le contexte, tout en identifiant des forces structurantes de différentes natures: juridique (loi par exemple), sociologique (discours environnemental) ou technique (infrastructures ou technologies).

S'ajoutent à cela 15 entretiens semi-dirigés d'environ une heure avec les pouvoirs publics (élus et services techniques), certains opérateurs (Ofo, Mobike, Oribiky, Gobe.Bike) et les milieux associatifs du vélo à Paris. Les questions étaient organisées selon 3 thématiques :

(1) Description factuelle et historique des rapports entre parties prenantes qui organisent l'intégration du vélo en free floating à Paris ;

(2) Description de l'exploitation des atouts numériques des flottes ;

(3) Recueil des représentations que ces parties prenantes ont des enjeux de mobilité contemporains à Paris, de la ville intelligente et des usages des atouts numériques des flottes, ainsi que du service de vélo partagé en tant que tel.

Résultats les plus probants :

Les services privés de vélo en free floating, aujourd'hui largement déployés sur les marchés asiatique et européen, sont originaires de Chine. C'est la firme Ofo, créée en 2014 qui lance le premier service de free floating privé. Aujourd'hui il existe plus d'une quinzaine de compagnies dans le monde; le marché est hautement compétitif. À Paris, ces services sont disponibles depuis octobre 2017. Déjà 3 compagnies se sont retirées, 3 opèrent toujours et jusqu'à 3 nouveaux opérateurs sont attendus. Les flottes des opérateurs actifs comptent entre 500 et 5000 vélos à Paris.

Plusieurs raisons ont favorisé une certaine tolérance de la part des pouvoirs publics vis-à-vis de l'implantation de ces services : la volonté politique de voir se renforcer les alternatives à la voiture et de multiplier par 3 la part du vélo; le fait que les déploiements étaient proposés en même temps que la « crise du Vélib' », lors de laquelle le renouvellement du parc Vélib' rendait très difficile son utilisation; et, le fait que l'initiative soit 100% financée par le privé.

1 - Actions prises dans la gestion des services de vélo en free floating :

1.1 - Charte de bonne conduite et expérimentations :

D'après les opérateurs, après avoir prévenu la mairie des déploiements à venir, à partir du moment où celle-ci donne son feu vert, il n'existe pas de réglementations pour contraindre l'organisation des flottes dans l'espace public. Ils sont donc responsables de la bonne implantation de leurs services. Trois mois après les premières implantations (décembre 2017), des ateliers en vue de l'élaboration d'une charte de bonne conduite furent organisés par la mairie en collaboration avec les opérateurs. Signée fin juin 2018, cette charte cherche à répondre aux enjeux d'urbanisme identifiés par les deux parties prenantes. Soulignant la volonté de la mairie de soutenir tout mode alternatif à la voiture, cette charte édicte une série de bonnes pratiques en termes de stationnement, de maintenance et de communication, que les opérateurs s'engagent à suivre. Elle est non contraignante par nature, mais dans l'objectif d'entretenir de bonnes relations avec la mairie et de donner une bonne image, les opérateurs disent s'y conformer.

Par ailleurs, des expérimentations de zones de stationnement sont en cours: Mobike et les mairies des 2e et 4e arrondissements ont défini des zones de parkings tracées au sol pour éviter l'encombrement des trottoirs; la RATP et la SNCF, avec Ofo et Mobike, ont elles aussi

mené ce genre d'expérimentations aux abords de stations de Tramway et de Gares, pour favoriser l'intermodalité.

1.2 - Mise à profit des atouts numériques :

Une annexe à la charte -non publique- visant à déterminer les modalités du partage de la donnée d'usage est toujours en discussion entre les opérateurs et la mairie. Une première ébauche souligne que la mairie veut ces données à des fins de comptage et d'analyses de répartition du stationnement (concentration et manque) et des itinéraires. À ce jour, aucun partage de la donnée n'a encore été fait.

Aujourd'hui, l'usage des données du free floating se fait à l'interne, à des fins d'organisation du service. Celui-ci apparaît entièrement dépendant des technologies mobiles qu'il utilise. Par exemple, si l'opérateur Gobe.ebike a essuyé un rapide échec à Paris, c'est notamment car un problème d'alimentation du cadenas connecté rendait impossible la localisation des vélos; et donc les locations, la maintenance ou la répartition de la flotte étaient tout simplement impossibles.

2 - Représentations autour des vélos en free floating :

Nous nous sommes intéressés aux représentations sociales (Abric 2011) que les parties prenantes ont des enjeux de mobilités contemporains, de l'offre et des technologies associées. Selon une approche inductive, nous avons pu constater que tous les acteurs sont conscients que les pratiques de mobilités impactent la qualité de vie à l'échelle locale et les changements climatiques à l'échelle planétaire. Ils apparaissent enclins à soutenir des changements socio-techniques vers une intermodalité fine, et considèrent « le système voiture » comme inefficace à de nombreux égards. Dans ce contexte, les vélos en free floating sont compris comme des modes actifs, localement non émetteurs de polluants, qui peuvent aider à renforcer l'intermodalité (face à la voiture) et dont les technologies embarquées ont de nombreux potentiels (Mobility as a Service (MAAS), compréhension/gestions des flux, etc.).

Les actions entreprises pour organiser l'offre sont faites dans l'optique d'augmenter les bénéfices qui y sont associés; et de lutter contre le caractère « envahissant » ou l'aspect « vélo jetable » que les autorités ou le milieu associatif peuvent formuler à l'endroit de l'offre.

Conclusion :

Cette étude est une des premières à se pencher sur le cas tout récent du free floating en Europe. Elle permet d'identifier des enjeux de gouvernance et d'urbanisme propres au nouveau secteur du free floating et de construire une réflexion sur la place de ces nouveaux services partagés et connectés dans la transition des régimes de mobilité urbains vers la durabilité.

Il serait fort pertinent de construire une nouvelle étude intégrant les utilisateurs. Comment les politiques urbaines au service de l'intermodalité sont-elles acceptées par les citoyens, les usagers des modes? En quoi leurs appréciations se distinguent-elles de celles des acteurs « opérants » de la ville?

Bibliographie

Abric, J.-C. (2011). Pratiques sociales et représentations. Paris, Quadrige.

Mairie de Paris. (s. d.). "Paris intelligente et durable. Perspective 2020 et au-delà." from <https://api-site.paris.fr/images/89758>.