



**HAL**  
open science

## Actif, smart et privé: le free floating, révélateur de nouveaux enjeux de la mobilité urbaine

Louis Coulange

### ► To cite this version:

Louis Coulange. Actif, smart et privé: le free floating, révélateur de nouveaux enjeux de la mobilité urbaine. Sciences de l'Homme et Société. 2018. dumas-02091023

**HAL Id: dumas-02091023**

**<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-02091023>**

Submitted on 5 Apr 2019

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Louis Coulange

Sous la direction de Jérôme Dubois

# Actif, smart et privé



Le free floating, révélateur de nouveaux enjeux de  
la mobilité urbaine

**RÉSUMÉ :**

Ce travail vise à dresser un aperçu des enjeux que soulèvent les nouveaux services de vélos partagés, un an après l'arrivée des premiers opérateurs de free floating en France. Il rend compte dans un premier temps de l'accueil plutôt chaleureux que les collectivités françaises ont accordé à ces services malgré les désordres occasionnés, et tente d'expliquer pourquoi. Il montre ensuite en quoi les opérateurs de free floating, au même titre que les nouveaux acteurs de l'économie dite « collaborative », incarnent la pointe d'une privatisation des services urbains, déjà bien engagée. Enfin il replace le service étudié dans le contexte de la smart city et de la smart mobility, afin de mettre en avant les défis que celles-ci posent, notamment au travers du flou organisé autour de la gestion des données, aux gouvernements locaux et à la poursuite de l'intérêt général.

**MOTS CLEFS :**

Free floating, Mobilité partagée, Smart city, Smart mobility, Mobility as a Service (MaaS), Privatisation des services urbains.

Merci à Jérôme pour ses conseils et son soutien,  
Merci à Diane Guilbot, Florent Coignac, Olivier Langlois, Mathieu Faure, Alexandre Valette,  
et Joël Gombin, pour le temps et les réflexions partagés,  
Merci à Marie pour sa patience et son regard avisé,  
Merci aux collègues de promo pour leurs coudes,  
Merci à la famille, merci aux copains.



Table des sigles	6
INTRODUCTION	7
. Tour d’horizon	7
. Organisation du travail	8
. Définition	10
<b>1ÈRE PARTIE / LE VÉLO, ARGUMENT VERTUEUX D’UNE ARRIVÉE EN FORCE</b>	<b>11</b>
<b>1) Le free floating bouscule par de l’innovation technologique un secteur plus vieux qu’on ne le croit</b>	<b>11</b>
. a) Un nouveau service porté par une innovation technologique	11
. b) 50 ans d’histoire du vélo en libre service	12
. c) Un bilan mitigé pour le VLS	13
<b>2) Le free floating s’inscrit dans un contexte politico social favorable</b>	<b>15</b>
. a) Une époque favorable au vélo	15
. b) Inscrit dans un discours sur la ville	17
. c) Les opérateurs de free floating se font les relais d’un tel discours	19
<b>3) Un accueil plutôt favorable pour le nouveau service</b>	<b>20</b>
. a) La presse fustige le désordre mais en profite pour critiquer les services de VLS	20
. b) Des villes entre la surprise et l’enthousiasme	22
. c) Un succès d’usage plutôt mitigé	23
. d) Les collectivités cherchent à encadrer le nouveau service	24
<b>4 ) Rappel du contexte législatif</b>	<b>26</b>
. a) Le vélo se fait une place dans les textes législatifs	26
. b) Les attentes au sujet de la loi LOM	27
<b>2ÈME PARTIE / LE « PARTAGE » AU SERVICE DU PRIVÉ</b>	<b>29</b>
<b>1 - La part du privé dans l’organisation des villes augmente</b>	<b>29</b>
. a) Histoire du rôle du privé auprès de l’administration publique locale	29
. b) Les partenariats public-privé, illustration de ce phénomène	31
. c) Le privé au service d’une nouvelle vision de la ville	33
<b>2 - Les services de VLS, exemple de la « privatisation des villes »</b>	<b>34</b>
. a) Le glissement vers le privé des services de VLS	35
. b) Le modèle économique des services VLS	35
. c) Un partenariat profitable aux différents acteurs	37
. d) Un partenariat induisant quelques contreparties	39
<b>3 - Le free floating, acteur du pas de plus vers le privé</b>	<b>40</b>
. a) Des startups « collaboratives » et « fonctionnelles » à l’assaut des villes	40
. b) Le free floating instaure un nouveau type de relation avec les collectivités	42
. c) Le free floating nécessite l’invention de nouveaux outils d’encadrement	44
. d) Un service qui vient questionner la nature de l’espace public	47

<b>3ÈME PARTIE / SMART ET SERVICIELLE, LE FREE FLOATING PORTEUR D'UNE CERTAINE IDÉE DE LA VILLE DE DEMAIN</b>	<b>48</b>
<b>1 - La Smart City</b>	<b>48</b>
. a) La smart city entre innovation et marketing, contrôle et participation	48
. b) Omniprésence des données dans la ville	50
. c) Données privées pour service public, et vice et versa	52
<b>2 - La smart mobility</b>	<b>54</b>
. a) Promesse d'une révolution de la mobilité au service du développement durable	54
. b) La mobilité comme un service, le rôle croissant des données et des algorithmes	56
. c) La MaaS met au défi l'intérêt général	58
<b>3 - Le free floating et les données</b>	<b>60</b>
. a) Les données des utilisateurs sont utiles à la construction d'un service rentable	60
. b) Les données issues du free floating ont un intérêt pour l'organisation du territoire	61
. c) Les données des usagers sont-elles monétisées ?	64
<b>CONCLUSION</b>	<b>68</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE</b>	<b>70</b>
<b>Table des illustrations</b>	<b>76</b>
<b>ANNEXES</b>	<b>77</b>
1 - Charte de Paris	77
2 - Charte de Bordeaux Métropole	81

## **Table des sigles**

CNIL - Commission Nationale Informatique et Liberté

DSP - Délégation de Service Public

EMD - Enquête Ménage Déplacement

GPS - Global Positioning System

IOT - Internet Of Things

MaaS - Mobility as a Service

PPP - Partenariat Public-Privé

RFID - Radio Frequency Identification

RGPD - Règlement Général sur la Protection des Données

STS - Système Technico Social

TC - Transports en commun

TIC - Technologies de l'Information et de la Communication

VLS - Vélos en Libre Service

# INTRODUCTION

Alors que le gouvernement vient d'annoncer son « plan vélo » dont le but affiché est de faire passer de 3% à 9% la part de déplacements effectués à vélo en France d'ici 2024 (contre 26% actuellement aux Pays Bas), le présent travail propose de questionner les enjeux d'un nouveau service qui se veut être l'acteur de la mise en selle des citoyens.

Apparu depuis moins d'un an en France, les services de vélo en « free floating » suscitent encore bien des questions, et ce, autant du point de vue très concret de leurs rapports aux collectivités, que d'un point de vue plus général en tant que marqueurs des transformations actuelles des villes. Ils sont les derniers nés d'une longue série de phénomènes venus bousculer le champ de la mobilité avec des outils numériques.

---

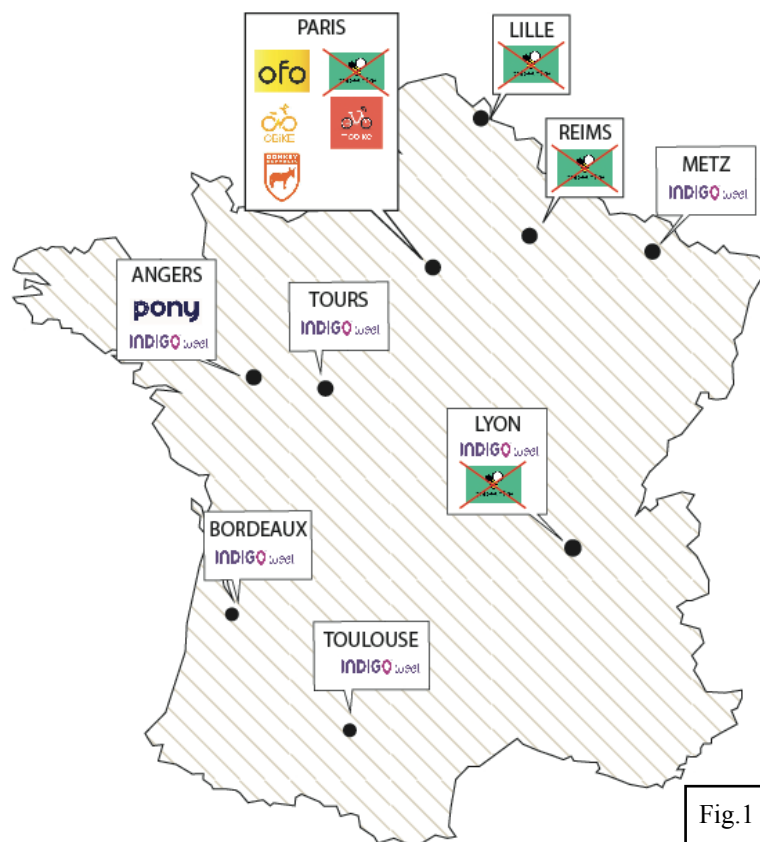
## Tour d'horizon

Après la Chine et quelques villes européennes, un nouveau service de vélo en libre service (VLS) sans bornes est apparu en France à la fin de l'année 2017. Début octobre, Lille puis Paris ont vu débarquer des centaines de vélos verts, de la marque Gobe.bike dans leurs rues. D'autres opérateurs leur ont emboité le pas les mois suivants dans une dizaine de villes françaises. Start-up chinoises, singapouriennes, danoises ou françaises, etc., ces entreprises se livrent une lutte commerciale féroce pour gagner des parts de marché de ce secteur naissant, qui en moins d'un an a été marqué par de nombreux rebondissements. La ville de Paris s'est retrouvée particulièrement au cœur de cette bagarre, du fait de la taille du marché qu'elle offre évidemment, mais aussi du fait des difficultés rencontrées par le nouveau prestataire officiel du service de vélo en libre service, Smoovengo, qui peine à en assurer la reprise après sa victoire sur JCDecaux. Et les opérateurs de free floating ont su saisir l'opportunité que ce flou a générée.

Des créations donc, mais aussi des arrêts prématurés. Ainsi Gobe.bike, la première entreprise de ce genre à s'implanter en France, s'est retirée petit à petit des villes où elle avait installé ses vélos, jusqu'à renoncer définitivement, à la fin du mois de février, au marché hexagonal. Elle dénonce pour expliquer son échec, un taux de dégradation très important, avec par exemple à Reims, seuls 20 vélos sur 400 qui restaient en état de marche après deux mois de service.



En moins d'un an ces nouveaux acteurs ont réussi leur pari de secouer le marché de la mobilité urbaine, non sans y laisser des plumes.



---

## Organisation du travail

Nous avons donc voulu questionner les enjeux que ce nouveau type de service soulevait pour les villes dans lesquelles il s'implantait.

Tout au long de ce mémoire nous nous emploierons à éclairer, sur différents aspects qui nous ont semblé déterminants, le contexte d'apparition et les enjeux d'un tel service.

Comment expliquer l'apparition d'un tel phénomène ? Dans quel environnement socio politique celui-ci arrive-t-il ? Comment est-il reçu par les acteurs publics ? Quels bouleversements peut-il entraîner ou accompagner ? sont autant de questions que nous nous poserons pour répondre à la question générale de ce travail, quels sont les enjeux que les services de free floating soulèvent pour les collectivités ?

Dans une première partie nous questionnerons en ces termes le rapport au vélo qu'entretiennent les collectivités, et nous verrons que le choix de s'inscrire dans le champ de la mobilité par ce « mode actif » n'est sans doute pas anodin.

Dans une deuxième partie, nous questionnerons l'état d'introduction du privé dans la gestion des villes, et nous verrons comment les vélos en free floating sont les acteurs d'une nouvelle forme de privatisation des services urbains.

Enfin nous questionnerons le nouveau paradigme de la smart city dans laquelle ce nouveau service s'inscrit, et nous verrons comment il impose une réaction des acteurs publics si ceux-ci veulent conserver l'exercice du pouvoir sur la mobilité urbaine.

Face à la nouveauté du phénomène, nous n'avons pas restreint notre étude à un terrain particulier de l'implantation du service, si ce n'est à la France, et nous avons souhaité pouvoir comparer les différentes expériences.

Pour nourrir cette étude nous avons donc mené une série d'entretiens, dont les extraits parsèment ce mémoire afin d'illustrer nos propos. Nous aurions souhaité en avoir plus, afin de pouvoir identifier plus facilement des similitudes et des particularités. Néanmoins l'interview d'une membre du Club des Villes et Territoires Cyclables nous a permis de profiter d'un aperçu très complet des expériences françaises.

Nous nous sommes donc entretenus avec :

- Diane Guilbot, chargée d'étude au club des villes et territoires cyclables, réseau de 2000 collectivités engagées en faveur du développement du vélo, et organisateur du groupe de travail sur le free floating rassemblant les collectivités françaises concernées par le phénomène.
- Florent Coignac, responsable de la politique cyclable de la métropole de Bordeaux (où l'entreprise Indigo Weel est implantée depuis le mois de février dernier)
- Olivier Langlois, chef de suivi de l'exploitation et du suivi des régies à la métropole Aix-Marseille-Provence, notamment en charge du suivi du service de vélos partagés marseillais « le vélo ».
- Mathieu Faure, directeur marketing France et Europe pour l'entreprise chinoise de free floating Ofo
- Alexandre Valette, fondateur de WeAreAnts (<http://weareants.fr/>), « laboratoire d'innovation ouverte dédié à l'amélioration des infrastructures publiques au moyen des technologies de l'open data, open source et open hardware. »

- Joël Gombin, data scientist, fondateur de Dataactivist, coopérative qui se donne pour mission de mettre les données ouvertes au service de la société civile et des citoyens, et qui accompagne les collectivités vers cet objectif.

---

## Définition

Nous avons choisi de conserver l'anglicisme « free floating » car c'est celui que l'on retrouve le plus dans la presse et dans la littérature scientifique française pour désigner le sujet qui nous intéresse. De « free » = libre et « to float » = flotter, l'expression focalise sur la caractéristique propre à ce service de vélo de n'être relié à aucune infrastructure de parking, et donc de permettre de laisser et d'emprunter des vélos n'importe où (sensément dans la limite du périmètre de l'offre). Dans la presse et la littérature anglophone l'expression est encore plus claire il s'agit de « dockless », littéralement « sans borne ». Certains auteurs français ont trouvé d'autres appellations plus poétiques, comme les « vélos papillons », mais elles n'ont pour l'instant pas rencontré un succès déterminant, et nous nous contenterons par commodité de l'anglicisme. Celui-ci désigne donc cette caractéristique d'être sans borne de stationnement, et on retrouve l'expression pour évoquer d'autres services que celui des vélos. Ainsi, on parle aussi bien de voitures, de scooters, ou encore de trottinettes en free floating, et sans doute plus tard d'autres véhicules, pour désigner des services de location avec les mêmes caractéristiques de « liberté » dans les possibilités de parking. Pour autant, et toujours pour des raisons de commodité, nous n'emploierons ici cette expression que pour nommer (sauf précision) les services de locations de vélo en libre service sans bornes. De même, nous verrons plus tard que ce principe de location de vélo (en libre service sans borne d'attache) a pu exister avant la déferlante que de nombreuses villes ont connu ces dernières années, et que l'on pourrait les inclure sous cette appellation. Mais nous désignerons ici toujours (sauf précision) des services utilisant des plateformes numériques, sous la forme d'applications pour smartphones.

# 1ÈRE PARTIE / LE VÉLO, ARGUMENT VERTUEUX D'UNE ARRIVÉE EN FORCE

Les services de free floating sont arrivés en France à une période particulièrement favorable au développement de la pratique cyclable en ville. Les offres de vélo en libre service (avec bornes) qui les ont précédé suscitent une adhésion générale malgré un bilan en demi-teinte. Et les nouveaux opérateurs, s'ils bousculent leurs prédécesseurs sur des aspects technologiques et de financement, profitent largement de cette tendance.

## **1) Le free floating bouscule par de l'innovation technologique un secteur plus vieux qu'on ne le croit**

---

### a) Un nouveau service porté par une innovation technologique

La location de vélos en libre service sans bornes avait déjà existé par le passé, en Hollande ou en Allemagne, nous y reviendrons. Mais les services que nous étudions ici sont des services digitaux reposant notamment sur l'utilisation de smartphones. Ces services sont donc issus de la démocratisation de ces objets et de l'internet mobile dans le courant des années 2000.

L'innovation technologique qui porte ce nouveau service s'inscrit dans ce qu'on a appelé le web 3.0 ou l'internet des objets. Il s'agit

« d'un réseau de réseaux qui permet, via des systèmes d'identification électronique normalisés et unifiés, et des dispositifs mobiles sans fil, d'identifier directement et sans ambiguïté des entités numériques et des objets physiques et ainsi de pouvoir récupérer, stocker, transférer et traiter, sans discontinuité entre les mondes physiques et virtuels, les données s'y rattachant »<sup>1</sup>.

Pour ce qui nous concerne ici, cela consiste en un système de cadenas connectés équipés de puces permettant une localisation GPS, ainsi qu'un verrouillage ou déverrouillage à distance. Il semble que l'apparition de ces services de free floating ait coïncidé avec un abaissement du coût de cette technologie. L'alimentation est assurée suivant les opérateurs par un panneau solaire, ou plus souvent par une batterie d'une autonomie de deux ans. L'utilisateur, au moyen d'une application pour smartphone dédiée, géolocalise un vélo à proximité, le débloque,

---

<sup>1</sup> Benghozi Pierre-Jean, Bureau Sylvain, Massit-Folea Françoise. *L'Internet des objets. Quels enjeux pour les Européens ?*, 2008, Rapport de la chaire Orange "innovation and régulation", Ecole polytechnique et TELECOM Paris Tech. p10



toujours grâce à l'application (plusieurs systèmes existent certains imposent d'avoir un smartphone équipé d'un appareil photo, pour d'autres un simple SMS suffit), et le verrouille ensuite de la même manière une fois arrivé à destination.

Le service peut ainsi se passer de bornes, l'infrastructure étant dématérialisée en une application, et les vélos relativement autonomes en énergie. Il offre ainsi la possibilité pour l'utilisateur de laisser son vélo où bon lui semble. La contrainte des bornes, propre au système de VLS classique, et de l'incertitude de trouver de la place pour se garer, n'a plus lieu d'être.

---

### b) 50 ans d'histoire du vélo en libre service

Le système de free floating, s'il innove par les caractéristiques technologiques que l'on vient de voir, s'inscrit dans une histoire plus longue des vélos en libre service. En effet, en France comme dans de très nombreux pays en Europe et dans le monde, des services de VLS se sont implantés massivement depuis le début des années 2000. Fonctionnant principalement avec le système de bornes de stationnement informatisées, ces services ont aussi existé avec d'autres systèmes, sans bornes.

La première version d'un service de ce genre a été initiée par des activistes hollandais à Amsterdam au milieu des années 60, avec une approche très libre. Le collectif avait récupéré des vélos qui une fois peints en blanc, étaient laissés à disposition dans la ville, sans la moindre contrepartie. Ce système a peu duré notamment du fait de la position de la mairie à l'égard de cette initiative, ses agents faisant la chasse aux vélos blancs.

En 1976, La Rochelle est la première ville à reprendre cette idée et met des vélos à disposition du public gratuitement. Puis en 1995, Copenhague institutionnalise ce principe en disposant des vélos en libre service dans quelques stations, proposant un système similaire à celui des caddies dans les supermarchés. En 1998 à Rennes, Clearchannel propose le premier service de VLS avec bornes informatisées. Ce système sera repris en 2005 par JC Decaux à Lyon, puis à Paris en 2007. À partir de là, ce type de service va se répandre très largement en France et dans le monde entier, avec en tête de ce marché, avant l'arrivée des concurrents chinois et leurs système de free floating, JC Decaux qui déploie, en 2017, une flotte de plus de 47.000 vélos dans plus de 66 villes dans le monde.



Fig.2

Parallèlement d'autres systèmes sans bornes ont été développés, au rang desquels le système allemand « Call a bike flex », développé à l'initiative de la Deutsche Bahn, l'entreprise ferroviaire allemande, et qui fonctionnait avec un système de lignes téléphoniques dédiées permettant la localisation, la réservation, le paiement et le déverrouillage des vélos. Ces systèmes ont majoritairement migré vers la solution technique des bornes et vers un encadrement public du service.

### c) Un bilan mitigé pour le VLS

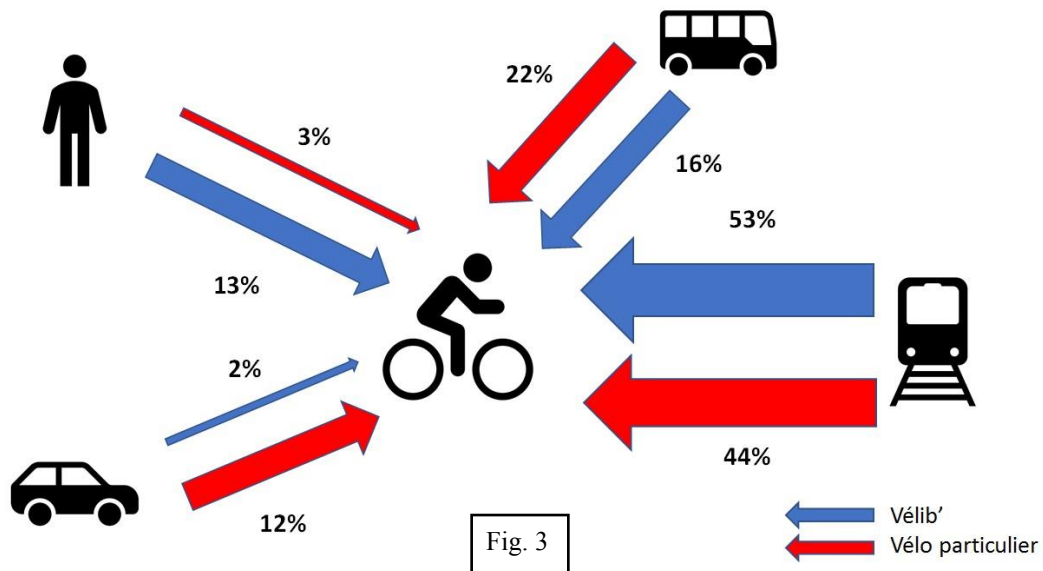
Une étude commanditée par le Forum Vies Mobiles, institut de recherche sur les mobilités créé par la SNCF, et effectuée entre 2017 et 2018 par des étudiants de l'École d'Urbanisme de Paris, revient sur les 10 années d'expérience du service de VLS parisien.

Elle montre d'une part, en reprenant notamment le travail de Frédéric Héran<sup>2</sup>, que, si on remarque une très nette augmentation de l'usage de vélos coïncidant avec l'apparition du service dans la capitale, il ne faut pas pour autant en conclure que celui-ci en soit à l'origine.

Des enquêtes menées en parallèle avec des villes sans systèmes de VLS montrent que la

<sup>2</sup> Héran Frédéric, *Le retour de la bicyclette, Une histoire des déplacements urbains en Europe de 1817 à 2050*, 2014, Paris, La Découverte.

tendance n'est pas forcément liée. D'autre part, selon cette étude les espoirs portés par la collectivité au sujet du potentiel report modal au détriment de la voiture, ont été déçus. Ainsi par exemple à Paris, parmi les utilisateurs de Vélib', seuls 5% sont d'anciens automobilistes, et la grande majorité des trajets effectués avec ce service ont remplacé des trajets à pieds ou en transport en commun.



Ceci étant le Vélib' est, selon les observateurs<sup>3</sup>, en partie responsable de l'augmentation de la pratique du vélo observée depuis sa mise en place, et la forte visibilité d'un tel service y est sans doute pour quelque chose. On note également que la part importante de report modal des TC vers le Vélib' libère autant de place au sein des TC et pourrait favoriser ainsi un report de la voiture vers les TC. De même la place que ce service prend sur l'espace public se fait en grande partie au détriment de la voiture (places de parking majoritairement), et on peut supposer que cela a également un effet sur le choix modal des parisiens.

<sup>3</sup> Munch Emmanuel et de Zepf Marcus (sous la dir.), *Analyser une politique de mobilité durable : Le cas du Vélib'*, 2018, Forum vies mobiles, , Ecole d'urbanisme de Paris

## 2) Le free floating s'inscrit dans un contexte politico social favorable

---

### a) Une époque favorable au vélo

Après des décennies de chute libre de l'usage du vélo durant la seconde moitié du 20ème siècle, des études notent une relative stagnation de la part du vélo dans les déplacements locaux à la fin du siècle, voire même une reprise dans les agglomérations. Les enquêtes ménages déplacements (EMD) du début du 21ème témoignent du changement amorcé dans les déplacements urbains, au dépend de la voiture.

Pour faire un rapide rappel de l'histoire de l'usage du vélo en France, on peut dire qu'après son invention en 1861, le vélo s'est rapidement imposé comme moyen de déplacement et son usage s'est développé jusqu'à la fin de la seconde guerre mondiale. La motorisation et l'augmentation du pouvoir d'achat lui ont été fatal pendant les trente glorieuses le reléguant à un loisir, ou un moyen de transport pour ceux n'ayant pas les moyens de se payer une voiture.

« le vélo, apparu comme objet technique au XIXème siècle, est devenu un objet social au XXème siècle pour le transport et le sport, mais n'est introduit dans le vocabulaire officiel qu'au XXIème siècle. »<sup>4</sup>

L'imaginaire autour du vélo semble donc également changer, petit à petit, ce qui s'observe avec l'évolution du profil type du cycliste que les EMD mettent en évidence. De l'ouvrier ou agriculteur du début des années 80, modeste et peu ou pas motorisé se déplaçant plutôt en dehors des grands centres urbains, on est passé à une bien plus grande part de cadres des centres villes<sup>5</sup>. Les politiques se saisissent petit à petit du phénomène avec la publication d'un rapport en 2004 sur les stratégies à mettre en place pour développer la pratique du vélo<sup>6</sup>.

Ceci étant, la reprise de l'usage du vélo dans les moeurs est rendue d'autant plus difficile que celui-ci est passé sous un seuil que Héran estime à 4 ou 5% de part modale. En effet avec

---

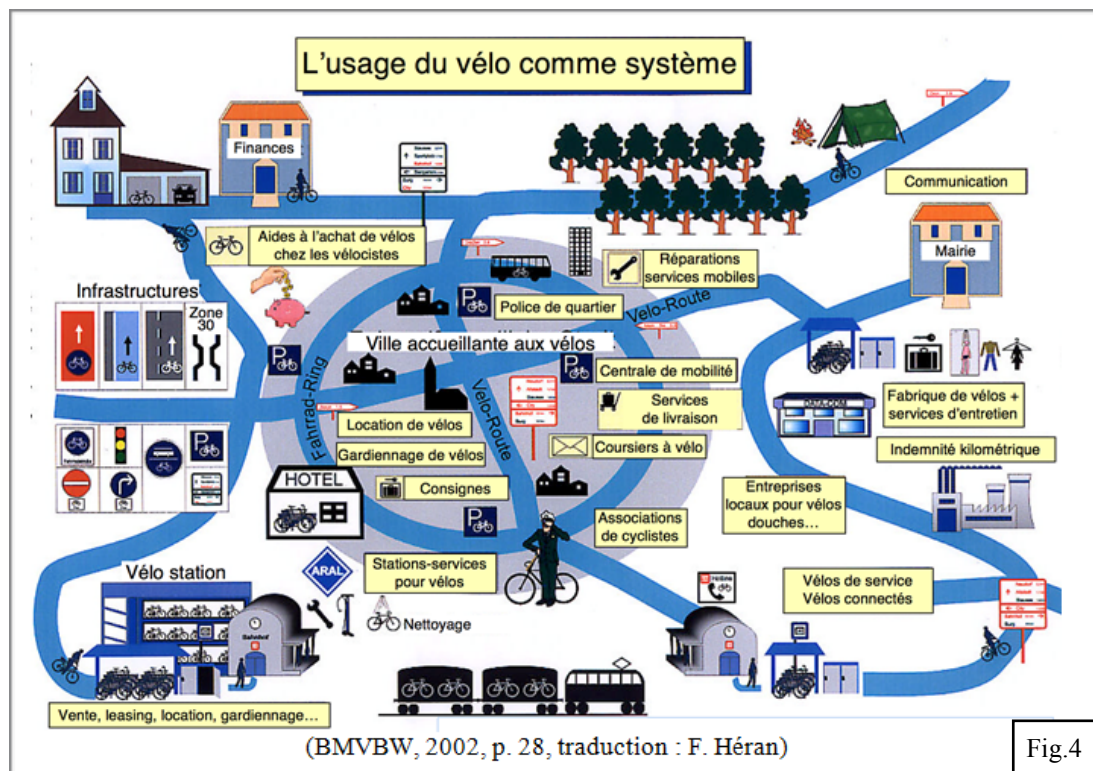
<sup>4</sup> Papon Francis. *Le retour du vélo comme mode de déplacement*, 2012,HDR, Sociologie. Université Paris-Est, p.39

<sup>5</sup> Héran Frédéric, op. cit. 2014

<sup>6</sup> Le Brethon Brigitte, *Propositions pour encourager le développement de la bicyclette en France*, Rapport remis au Premier Ministre Jean-Pierre Raffarin, 2004



cette baisse, c'est tout le système vélo<sup>7</sup> qui est impacté, voire, pour certaines de ces composantes, oublié. Il n'y a presque plus de parking à vélo dans les immeubles, les services élémentaires liés à l'usage du vélo ont disparu faute de clientèle, les politiques et les techniciens de l'administration publique ne les prennent plus en compte, et les autres usagers de l'espace public ne savent plus comment leur laisser une place, etc. Tout ceci explique pour l'auteur la difficulté que connaît la France à rattraper le retard qu'elle a pris en la matière sur ses voisins d'Europe du nord.



Ainsi la redécouverte par les pouvoirs publics du vélo comme moyen de transport efficace, et apportant potentiellement des solutions non négligeables aux problématiques actuelles de la mobilité, s'est accompagnée d'un discours visant à inciter son usage et à accompagner la tendance. Il est fondé sur deux arguments majeurs.

L'argument écologique d'une part, qui est surtout le fait des pouvoirs publics. Des enquêtes ont montré que les cyclistes ne justifiaient leur pratique que très rarement par des raisons

<sup>7</sup> Le système vélo pour Frédéric Héran comprend des infrastructures continues et de qualité, un équipement fiable, des services associés, une réglementation, une communication adéquate, de la formation dès le plus jeune âge. Mobiles (2018, 28 Mai), « Le système vélo », Forum Vies Mobiles - Préparer la transition mobilité. Consulté le 6 Septembre 2018, URL: <http://fr.forumviesmobiles.org/reperes/systeme-velo-12437>

écologiques<sup>8</sup>, et que la raison de la praticité l'emportait. L'idée que la pratique du vélo serait écologique n'est vraie qu'à défaut, c'est à dire que ce qui est écologique dans l'usage du vélo c'est plutôt de remplacer par son usage tout autre moyen de déplacement motorisé. Le discours sur les « modes doux », largement diffusé dans le courant des années 2000 par les administrations publiques, est donc pour Frédéric Héran une manière de ne pas parler plus directement des effets négatifs de la voiture et de ne pas diriger des politiques à son encontre<sup>9</sup>. L'argument sanitaire d'autre part est lui aussi largement utilisé. En témoigne la traduction en cours depuis quelques années, dans les documents officiels de l'expression « modes doux » par l'expression « modes actifs ». Bien que moralisateur, cet argument est soutenu par de nombreux rapports qui ont souligné qu'une activité physique régulière contribuait à augmenter sensiblement l'espérance de vie, et que les effets négatifs de la pratique du vélo en ville (accidents, pollution subie) ne suffisaient pas à annuler ses bienfaits pour la santé<sup>10</sup>. En outre, comme pour l'argument précédent, si l'on prend l'usage du vélo comme substitut à l'usage de la voiture, l'argument sanitaire a d'autant plus de poids au sens collectif lorsqu'on le met en perspective du nombre alarmant de morts causées par la pollution automobile.

Enfin un autre argument de poids, en ces temps de difficultés financières (pour les collectivités comme pour les individus), pour les défenseurs du développement du vélo, est l'argument économique. Celui-ci ne semble pas encore très largement repris par les pouvoirs publics, mais il est identifié comme un argument majeur par différents observateurs<sup>11</sup>. Car autant pour l'usager, en terme de coût par kilomètre, que pour la collectivité en terme de santé publique, de coût/revient des infrastructures, etc., le vélo est porteur d'un certain nombre de promesses.

---

## b) Inscrit dans un discours sur la ville

Ce discours sur le vélo, porté de plus en plus par les pouvoirs publics, s'inscrit dans un discours plus large sur la ville. Leurs arguments, que l'on vient de voir, s'intègrent très bien à

---

<sup>8</sup> Lesens Isabelle, « C'est sérieux, votre histoire de vélo ? », *Les cahiers de médiologie* 1998/1 (N° 5), p. 167-173

<sup>9</sup> Héran Frédéric, 2014, op. cit.

<sup>10</sup> Praznocy Corinne, *Les bénéfices et les risques de la pratique du vélo, Évaluation en Île de France*, 2012, Observatoire régional de santé d'Île-de-France.

<sup>11</sup> Mercat Nicolas, *L'économie du vélo en France, Le vélo un moteur économique*, Indiggo, Altermodal, 12ème journée d'études de la FUBicy, 2010

un nouveau récit que l'on fait des villes pour en vanter les charmes. Ainsi il est admis par un certain nombre d'auteurs<sup>12</sup> qu'un des enjeux contemporains majeurs des villes se situe dans la compétition qui se joue entre elles pour attirer un certain nombre de groupes sociaux, individus et entreprises, dont la puissance économique fait rêver les pouvoirs publics locaux. L'idée étant qu'en favorisant l'installation de richesses sur un territoire, celle-ci finit par profiter à l'ensemble des habitants du territoire<sup>13</sup>.

Pour attirer cette nouvelle population, l'argument dominant est celui de la qualité de vie. Et pour porter cette dernière, la notion de requalification des villes s'est imposée. Il s'agit alors de créer des centres villes « durables », « apaisés », et animés de relations sociales riches. Certains auteurs avancent que ces stratégies locales ont une incidence lourde sur l'équité socio-spatiale face à l'action publique.

« Le mot d'ordre de qualité urbaine associé à une constellation de notions – la qualité urbaine est forcément dense et durable, elle est souvent centrale et contre l'automobile – mérite donc d'être interrogé au prisme des effets sociospatiaux des pratiques qu'il légitime. Ce mot d'ordre vient en effet légitimer une gestion différenciée de l'espace urbain justifiée par l'effet de « ruissellement »[...] L'impératif de qualité urbaine participerait d'un modèle sélectif insulaire de production de l'espace. Il viendrait légitimer des politiques urbaines qui alimentent des opérations de tri spatial et de tri social [...] et chassent les classes populaires hors de ces espaces créateurs de rente foncière. »<sup>14</sup>

Le discours sur le vélo s'inscrit donc pleinement dans ce projet urbain généralisé, et si l'on reconnaît sans peine l'argumentaire écologique dans ce projet de ville requalifiée, l'argument sanitaire colle également parfaitement. Dans un discours scénarisé<sup>15</sup> sur une ville idéale, les protagonistes doivent être en bonne forme physique et en bonne santé<sup>16</sup>, car c'est ce public fantasmé que l'on vise dans la promotion des villes.

---

<sup>12</sup> Pinson Gilles, Reigner Hélène, « Introduction. Politiques urbaines et (in)justice spatiale », *Sociétés contemporaines*, N° 107, 2017/3, pp. 5-21

<sup>13</sup> on retrouve une version caricaturale de cette idée dans la théorie dite de la « creative class » de Richard Florida

<sup>14</sup> Pinson Gilles, Reigner Hélène, 2017, Art. cit., p.11

<sup>15</sup> Picon Antoine, *Le numérique changera t'il la ville*, conférence débat à l'INHA, Paris, <https://www.youtube.com/watch?v=fSxtUIF3Ssw>, l'auteur met en avant la nouvelle façon qu'on les villes selon lui de se représenter elle-mêmes sous forme de scénario plutôt que sous forme de plan. « Il est très frappant,(...) de voir à quel point les villes se pensent sur le modèle du scénario. »

<sup>16</sup> Reigner Hélène, Benac Thierry et Hernandez Frédérique, *Nouvelles idéologies urbaines, Dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre*, 2013, Rennes, Presses Universitaires de Rennes.

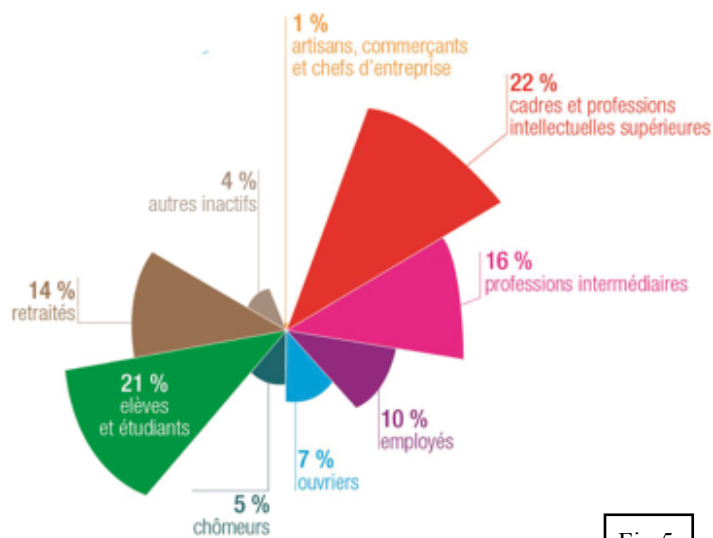


Fig.5

Population d'Ile-de-France de 15 à 64 ans

(source : INSEE, 2014)

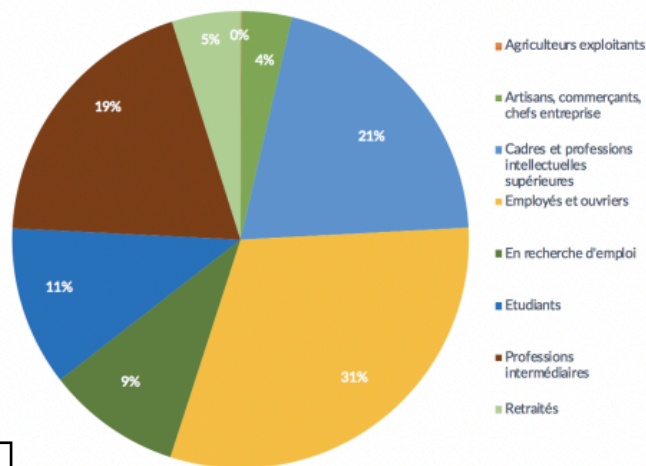


Fig.6

Il est intéressant de questionner les politiques urbaines en faveur du vélo sous cet angle car du point de vue de ceux qui les pratiquent, elles semblent peu critiquables. Le vélo étant un moyen de transport peu onéreux, et les services de locations semblant à la portée de toutes les bourses, le travail en faveur de ce mode est vu comme porteur d'équité sociale. Et on voit là que le discours normatif et chargé de valeurs, autant sur la santé que sur l'écologie, tend à placer l'utilisateur comme premier responsable de son attitude vis à vis de ces politiques, pensées comme vertueuses, et à effacer tout mécanisme sociologique. Pourtant au regard des quelques analyses existant sur le sujet, le profil des cyclistes n'est pas neutre, et c'est une question qui n'est à notre connaissance que peu prise en compte par les acteurs publics.

### c) Les opérateurs de free floating se font les relais d'un tel discours

Les différentes entreprises qui portent ce service relaient évidemment les arguments marketings des pouvoirs publics en faveur de l'usage du vélo. Et l'univers de référence de leurs différents environnements commerciaux (publicité, site internet, application), correspond bien à ce que l'on imagine de leur public cible. Et le système des VLS classique, dont on a vu que la réussite n'est pas une évidence, n'est pas questionné (mis à part, on va le voir, leur coût). Le seul apport revendiqué étant la soit-disant liberté acquise par la suppression des bornes de stationnement.





### 3) Un accueil plutôt favorable pour le nouveau service

a) La presse fustige le désordre mais en profite pour critiquer les services de VLS

On l'a vu, malgré sa jeunesse, le nouveau système de free floating a connu de nombreux rebondissements et a été beaucoup commenté. En France il est naturellement comparé au système le plus répandu lui préexistant, et les deux éléments qui reviennent le plus dans les commentaires à son égard sont : d'un côté l'absence supposée de coûts pour la collectivité et donc les économies que ce modèle pourrait permettre, et d'un autre côté le désordre que son principe de mise à disposition génère sur l'espace public.

En ce qui concerne l'élément financier, on a pu constater dans la presse que l'apparition des opérateurs de free floating a été l'occasion de revenir sur le coût que représentaient pour le public les systèmes classiques de VLS.

La comparaison est de prime abord flatteuse pour les opérateurs de free floating qui se targuent de ne rien coûter aux contribuables pour un service similaire. Le coût important du système de VLS classique repose en premier lieu sur la mise en place de l'infrastructure (fourniture et installation des bornes et des vélos, travaux de raccordements électriques, etc.), qui représente un investissement lourd pour la collectivité, et qui explique l'avantage du système de free-floating. Mais on observe également que les frais de gestion représentent une très grande part des coûts. Or ces frais sont (où du moins devraient être s'il s'agit effectivement d'un service similaire) à peu près de même nature : entretien des vélos, régulation de la répartition de la flotte, frais causés par le vandalisme.



La question du désordre sur l'espace public causé par les vélos des entreprises de free floating est sans doute celle qui a été la plus mentionnée sur le sujet. En effet la possibilité pour les usagers de laisser les vélos où ils le souhaitent, sans contrainte (du moins dans les premières formes des services proposés), a donné lieu par endroits à des concentrations de vélos gênant la circulation, ou encore à des stationnements de vélos à des endroits incongrus. Et le travail de gestion de la flotte, censé entre autre, régler ce genre de problèmes, n'a semble t'il pas ou peu été fait.

Ce deuxième aspect renvoie évidemment au premier, relatif aux coûts, et nous mène à tempérer la comparaison en faveur du free floating. Dans un article pour La Tribune, l'économiste et urbaniste Frédéric Héran<sup>17</sup> note que ce nouveau service, malgré ce qu'en disent ses promoteurs, cache trois coûts dont il faut tenir compte. Dans un premier temps il relève les coûts correspondant à l'entretien de l'espace public nécessaire à l'usage et au stationnement, même régulier, de ces vélos, et qui n'est pas réparti sur les opérateurs. Ensuite, la gestion supplémentaire pour les collectivités que les désordres sur la voirie suscitent est à prendre en compte. De même, les dégradations du matériel, en tant qu'effractions, sont censées être prises en charge par la police, ce qui ajoute des frais supplémentaires au bilan du service. Et pour certains observateurs les vélos des opérateurs de free floating, de part leur état

<sup>17</sup> Héran Frédéric, « Vélib' ou free floating : vélos responsables ou vélos prédateurs », *La Tribune* n°6392, 27/02/18

initial médiocre ajouté à la liberté de leur stationnement, sont susceptibles d'être plus sujets à des dégradations que ceux des systèmes classiques de VLS<sup>18</sup>.

C'est en réaction à ces coûts que certaines villes ont entrepris de légiférer en faveur d'une taxation des opérateurs de free floating, mais nous y reviendrons.

---

## b) Des villes entre la surprise et l'enthousiasme

D'après les entretiens que nous avons pu mener, la première réaction des villes semble avoir été la surprise. Même les observateurs les plus attentifs de tout ce qui a trait au vélo, qui suivaient donc de près l'évolution de ce type de service dans le monde, ont été pris de court par l'arrivée soudaine des opérateurs en France. Lorsque le premier d'entre eux, Gobe.ebike s'est installé sans crier gare, déployant un grand nombre de vélos à Lille et à Paris, personne ne s'y attendait. La suite a été très rapide également, et les collectivités ont dû s'organiser au plus vite pour préparer leur réponse. Un groupe de travail s'est ainsi constitué dès le mois de janvier 2018, épaulé par l'association des villes et territoires cyclables, rassemblant 42 collectivités concernées de près ou de loin par le free floating en France.

Mais si les collectivités ont pu être brusquées par le manque de concertation dont ont fait preuve les premiers opérateurs à leur égard, elles sont restées, d'après les informations que nous avons recueillies, plutôt bienveillantes envers l'offre de service. La crainte du désordre occasionné sur l'espace public, surtout observé à Paris mais très relayé par les médias, a certes terni le tableau, et a poussé les villes à réfléchir à une forme d'encadrement, mais la tendance générale semble plutôt avoir été favorable à l'installation de ce qui était perçu avant tout comme innovant.

L'argument principal des collectivités en faveur du free floating étant évidemment le même que pour le VLS, à savoir l'augmentation de l'usage du vélo. Et c'est la raison première de leur enthousiasme.

« Les collectivités sont globalement très ouvertes au systèmes de vélo en free floating parce qu'elles voient les avantages d'un tel service. Elles voient que ça peut augmenter la part modale du vélo, elles voient que ça peut être un système complémentaire pour celles qui ont déjà une offre de VLS existante. Elles voient

---

<sup>18</sup> Maurel Lionel, « Les vélos en libre service, une « double tragédie des communs » », *La Tribune*, n°6399, 8/03/18

qu'elles n'ont pas à s'investir énormément, en tout cas au niveau budgétaire sur ce système. »<sup>19</sup>

Rien ne vient pour l'instant confirmer ou infirmer cette croyance, et on pourrait en douter au vu des résultats mitigés des systèmes de VLS classiques sur l'augmentation de la part modale vélo des villes. Mais c'est ce que nous avons observé dans les discours recueillis. Et les opérateurs et les défenseurs de ces services misent effectivement sur une complémentarité des offres pour aller chercher de nouveaux cyclistes. À Paris par exemple, Ofo a mené une enquête auprès de ses usagers et affirme que 50% de ceux-ci n'avaient jamais contracté d'abonnement Vélib'<sup>20</sup>.

À Bordeaux, les premières données semblent distinguer les deux services par des usages différents. Le service de VLS local, le V3, offre assurée par l'entreprise Kéolis dans le cadre d'une DSP pour l'ensemble des TC de la métropole bordelaise, semble satisfaire la collectivité et génère 2,5 millions de trajets par an. Et son usage est principalement lié aux déplacements domicile-travail, tandis que les vélos de Indigoweel connaissent un pic d'utilisation les soirées de week-ends. Ceci irait donc dans le sens de types d'usage et de publics différents et complémentaires.

La question de la concurrence avec les services en place a été une des préoccupations majeures des collectivités confrontées au nouveau phénomène, mais les retours que nous avons eu à ce sujet se veulent rassurant, et l'idée que chaque type de service puisse trouver son public est la plus répandue.

---

### c) Un succès d'usage plutôt mitigé

Le succès du service semble pour l'instant quelque peu limité. Outre les difficultés liées aux dégradations qui avaient semble-t-il été sous-estimées, les chiffres d'utilisation annoncés par les opérateurs ne sont pas mirobolants.

---

<sup>19</sup> Entretien avec Diane Guilbot chargée d'étude au club des villes et territoires cyclables le 24 août 2018

<sup>20</sup> Entretien avec Mathieu Faure, directeur marketing France et Europe de l'entreprise Ofo le 30 août 2018

Ainsi Ofo annonce environ 4 trajets par jour et par vélo<sup>21</sup> pour Paris, et affirme avoir atteint « une étape importante vers la rentabilité »<sup>22</sup>. Mais ces chiffres sont à prendre avec des pincettes, tant est importante pour cette économie la course aux investisseurs, et donc une communication optimiste. Et vu les annonces successives d'abandon de marchés à l'international pour cette entreprise<sup>23</sup>, il y a de quoi rester prudent.

À Bordeaux, Indigo weel annonce 1,5 utilisations par jour et par vélo, et en est satisfaite<sup>24</sup>. Mais cet usage semble stagner depuis le mois de mars dernier, soit seulement deux mois après l'arrivée du service.

Ces deux exemples ne sont pas très concluants, et pourtant il s'agit de deux métropoles très engagées en faveur de la pratique du vélo, avec de gros investissements en infrastructures à cet égard, et un centre dense, donc propice au déploiement du service. Indigo weel avait communiqué, lors d'une rencontre du groupe de travail des villes et territoires cyclables, sur la nécessité d'avoir entre 3 et 4 rotations pour compenser les dépenses liées à la création d'emplois sur place pour assurer le bon fonctionnement du service. Sans parler donc des investissements de départ et des frais de renouvellement de la flotte.

La question du modèle économique de ces services interroge donc les collectivités en prise avec les opérateurs.

« je ne vois pas comment Indigo va pouvoir tenir, avec 1,5 utilisation par jour par vélo, avec des vélos qui valent plus de 300 € pièces, ils n'ont toujours pas mis en place de pub sur leurs vélos alors qu'on leur a permis de le faire. Donc moi ça m'étonne beaucoup ce service. C'est une fuite en avant, je ne vois pas comment ça peut être rentable. C'est un mystère pour moi de savoir comment va finir cette histoire »<sup>25</sup>

---

#### d) Les collectivités cherchent à encadrer le nouveau service

Malgré leur enthousiasme, les collectivités ont, dès le début, réfléchi à des moyens pour encadrer la nouvelle offre qui se déployait sur leur territoire. Il faut dire que la liberté avec laquelle les opérateurs ont pu s'installer, a surpris tout le monde. Et les désordres générés à

---

<sup>21</sup> ibid

<sup>22</sup> Bontinck Jean-Gabriel, « Paris : 500 000 trajets en 6 mois sur les vélos Ofo », *Le Parisien*, 10/07/18

<sup>23</sup> Udemans Christopher, « After Australia, Ofo exits Germany amid push into priority markets », *Technode*, 18/07/18, <https://technode.com/2018/07/18/ofo-exits-germany/>, consulté le 27/08/18

<sup>24</sup>Entretien Florent Coignac responsable du plan vélo de la métropole de Bordeaux, le 30 août 2018

<sup>25</sup> ibid

Paris ont poussé les responsables locaux des politiques cyclables à trouver un cadre leur assurant que ces nouveaux vélos, aussi bienvenus soient-ils, n'allaient pas desservir leur travail en faveur des cyclistes.

Dans certaines grandes villes à l'étranger, à l'image de San Francisco, ou plus récemment de Vienne<sup>26</sup>, les décisions ont été plus radicales et ont mené à l'interdiction de l'installation d'opérateurs (pour finalement dans le cas de San Francisco permettre une installation encadrée de l'un d'entre eux).

En France, l'initiative est venue de la ville de Paris, avec la rédaction d'une charte à la fin du mois de juin dernier. Cette charte a vocation à poser les prémices d'un cadre pour l'ensemble des villes françaises et plus largement<sup>27</sup>. D'autres collectivités réfléchissent également à l'élaboration d'un tel document, et la métropole de Bordeaux a publié la sienne en juillet dernier.

Les chartes posent la base d'un engagement moral entre les opérateurs et les collectivités, sur la qualité du service (respect des normes de fabrication des vélos, couverture des usagers par une assurance, ...), sur le respect d'un certain nombre de règles visant à ce que ce service ne viennent pas perturber le fonctionnement d'autres services urbains (maintenance des vélos, restriction de stationnement, interventions rapides pour éviter tout désordre, ...), sur une relation fine entre les opérateurs et les services de la collectivité (communication des informations souhaitées...). La ville de Paris s'engage par ailleurs à déployer plus d'aires de stationnement destinées aux vélos pour permettre aux usagers de respecter les règles instituées. De plus elle ajoute un chapitre d'engagements, que la métropole de Bordeaux n'a pas repris, au sujet de « l'inscription dans une démarche solidaire et durable » qui concerne les matériaux et le mode de fabrication, ainsi que la tarification.

On voit que ces chartes ont une ambition de contrôle relativement étendue. Nous reviendrons sur les questions que cela pose sur leurs capacités à contrôler leur application.

Mais un des sujets les plus attendus avec l'annonce de la charte parisienne, et que celle-ci n'a pas tranché, c'est celui de la contribution financière des opérateurs de free floating en vertu de leur occupation de l'espace public. La ville de Paris a reporté à plus tard sa décision, et voici ce qui est dit en introduction de la charte :

---

<sup>26</sup> AFP, Vienne remporte sa guerre contre les vélos partagés sans borne d'attache, la Tribune, 7/08/18

<sup>27</sup> Le Monde.fr, A Paris, une charte de bonne conduite pour les deux-roues en « free floating », 28/06/28

« cette charte pourra être mise à jour régulièrement pour s'adapter au contexte en constante évolution et prendre en compte les aspirations des parisiens (...) La mise à disposition du domaine public peut par ailleurs donner lieu à la perception d'une redevance payée par les opérateurs. »<sup>28</sup>

Cette redevance est par exemple payée par les opérateurs de VLS classique dans de nombreux cas. Pour autant le sujet fait débat et certaines collectivités seraient disposées à se passer de cette redevance, considérant que le service rendu par les opérateurs suffit.

« ça c'est la grosse question dans les collectivités en ce moment, c'est à dire de savoir si on fait payer quelque chose aux opérateurs ou non. Et en fait la loi n'est pas très claire là dessus. Donc on attend un peu de voir ce que va dire la LOM là dessus. »<sup>29</sup>

## 4 ) Rappel du contexte législatif

---

### a) Le vélo se fait une place dans les textes législatifs

On l'a vu, c'est à l'orée du 21ème siècle que le vélo commence à être pris en compte et valorisé par les pouvoirs publics. Ainsi après une brève mention en 1982, dans la loi sur l'organisation des transports intérieurs (loi LOTI), en vue de faciliter l'introduction du vélo en ville<sup>30</sup>, en 1996, la loi sur l'air et sur l'utilisation rationnelle de l'énergie (loi LAURE) oblige à la définition d'itinéraires cyclables lors de créations ou de rénovations de voies urbaines, et affirme une volonté de développement du vélo, en tant que moyen de transport économe et moins polluant<sup>31</sup>. En 2000 la loi de solidarité et de renouvellement urbain (loi SRU), réaffirme et précise ces dispositions<sup>32</sup>. En 2009, avec la loi dite Grenelle 1, l'État prévoit d'encourager le développement du vélo dans le cadre des Plans de Déplacements Urbains (PDU)<sup>33</sup>. En 2014 et 2015 la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles

---

<sup>28</sup> cf infra, annexe 1 : Mairie de Paris, Charte de bonne conduite relative à la location de vélos en libre-service sans station

<sup>29</sup> Entretien avec Diane Guilbot chargée d'étude au club des villes et territoires cyclables le 24 août 2018

<sup>30</sup> Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, article 28-1.

<sup>31</sup> Loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, article L228-2, article 14

<sup>32</sup> Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains, article L123-1 et L123-2

<sup>33</sup> LOI n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (1), article 13

(loi MAPTAM) et la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République (loi NOTRE) clarifient la répartition des compétences liées à la mobilité, en ciblant les métropoles, communautés urbaines et d'agglomération en chef de file de cette compétence<sup>34</sup>. Enfin, en 2015 également, la loi TECV, met en place une série de mesures incitatives pour le développement de l'usage du vélo, dont la fameuse « indemnité kilométrique vélo »<sup>35</sup>, et les nombreuses obligations de réaliser des aménagements en faveur des vélos à la construction de logements, commerces, bureaux, etc., et l'état réaffirme son ambition cycliste.

« Le développement et la diffusion de l'usage du vélo et des mobilités non motorisées constituent une priorité au regard des exigences de la transition énergétique et impliquent une politique de déploiement d'infrastructures dédiées. Afin de permettre le recours du plus grand nombre à ces mobilités, la France se fixe un objectif de déploiement massif, avant 2030, de voies de circulation et de places de stationnement réservées aux mobilités non motorisées, en particulier de stationnement sécurisé pour les vélos. Ces mobilités sont favorisées en incitant les collectivités territoriales à poursuivre la mise en œuvre de leurs plans de développement. »<sup>36</sup>

En parallèle de toutes ces lois, de nombreuses collectivités ont inscrit à leur agenda la mise en place d'une politique cyclable, avec notamment la réalisation d'aménagements à cet effet, et certaines se sont illustrées par les résultats qu'elles ont obtenus. Mais de nombreux acteurs dénoncent un engagement de principe et réclament un investissement financier de l'État en conséquence<sup>37</sup>.

---

## b) Les attentes au sujet de la loi LOM

La Loi d'Orientation des Mobilités (loi LOM), initialement prévue pour avril 2018 et reportée pour le mois d'octobre, fait l'objet de nombreuses attentes à ce sujet. Elisabeth Borne, la ministre en charge des transports, a annoncé le 13 décembre dernier qu'elle serait l'occasion d'un plan vélo « sincère, structuré et financé »<sup>38</sup>, et le 14 septembre 2018, elle s'est jointe au

---

<sup>34</sup> LOI n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, article 18

<sup>35</sup> LOI n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, article 50

<sup>36</sup> LOI n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, article 41

<sup>37</sup> Mandard Stéphane, « Pollution : le plan inachevé du gouvernement pour une mobilité propre », *Le Monde*, 19/07/2018

<sup>38</sup> communiqué de presse commun de la Fédération Française des Usagers de Bicyclette (FUB), du Club des Villes et Territoires Cyclables (CVTC), et de l'European Cyclists' Federation (ECF), 20/07/2018



premier ministre, ainsi qu'au nouveau ministre de la transition écologique et solidaire, pour dévoiler les grandes lignes de celui-ci. Malgré les craintes qu'avaient fait naître les reports successifs de cette annonce, les associations en faveur du développement des politiques cyclables ont été plutôt satisfaites par la déclaration. Les mesures phares évoquées alors concernent la constitution d'un fond national de 350 millions d'euros sur 7 ans, destiné à aider les collectivités à améliorer leurs réseaux cyclables, des mesures fiscales incitatives à l'utilisation du vélo dans les trajets domicile travail, des apprentissages destinés au collégiens, et une série d'actions destinées à combattre le vol de vélos<sup>39</sup>.

Au sujet du free floating les attentes sont également nombreuses. Les propos que nous avons recueillis nous ont montré que les collectivités et les opérateurs avaient les yeux tournés vers l'État dans l'attente de cette loi. On l'a vu la question de la redevance semble être un sujet sur lequel l'État pourrait se positionner. De même, suite à la surprise liée à la facilité d'installation des opérateurs et au désordre que cela a pu générer, il a été question que la loi permette de conditionner l'implantation d'un acteur à l'obtention d'une licence. Enfin la question des données, que nous aborderons plus loin, est attendue, notamment au sujet de leur partage avec les collectivités.

« On est déjà sur un modèle fragile si on met des licences payantes ça ne serait pas la même histoire. Il y a des questions aussi sur les données. Nous là-dessus on est plutôt très ouverts, on est ok pour partager nos données mais de façon agrégée. »<sup>40</sup>

---

<sup>39</sup> La FUB décrypte l'annonce du Plan vélo : une avancée incontestable qui doit marquer le début d'une politique sérieuse !, 14/09/18, <https://www.fub.fr/presse/fub-decrypte-annonce-plan-velo-avancee-incontestable-qui-doit-marquer-debut-politique>, consulté le 25/09/18

<sup>40</sup> Entretien avec Mathieu Faure, directeur marketing France et Europe de l'entreprise Ofo le 30 août 2018

## **2ÈME PARTIE / LE « PARTAGE » AU SERVICE DU PRIVÉ**

L'apparition des services de free floating en France semble marquer un pas de plus vers l'introduction des acteurs privés dans la construction et l'organisation des villes. Elle intervient dans un secteur, celui de la mobilité urbaine et en particulier du VLS, déjà impacté par une forme de privatisation de service public. Et les opérateurs de cette innovation font partie de ces nouveaux acteurs des services urbains, liés à l'économie numérique, qui ont en peu de temps bousculé les règles du jeu dans différents domaines.

### **1 - La part du privé dans l'organisation des villes augmente**

---

#### a) Histoire du rôle du privé auprès de l'administration publique locale

L'intervention du privé dans la gestion des services publics locaux, et dans la production de la ville, n'est pas neuf. Pour en tracer l'histoire à grands traits, on peut la découper en plusieurs phases. Dans un premier temps dès le début du 19<sup>e</sup> siècle, ce secteur est majoritairement constitué de petites entreprises locales qui sont en concurrence et offrent leurs services dans le cadre du socialisme municipal. C'est à cette époque qu'ont été fondées les bases de la participation des groupes privés à la réalisation des infrastructures de réseau des villes (routes, fourniture en eau, en énergie). Dans un second temps, à partir des années 30, suite à la crise économique, mais surtout à partir de l'après guerre, les États européens prennent le contrôle de la plus part des secteurs stratégiques, notamment par le biais de nationalisations d'entreprises. Sur ce point justement, la France laisse au privé la gestion de certains secteurs, pourtant ayant trait au service public, comme l'eau, la gestion des déchets ou encore les transports, dans le cadre juridique de services publics industriels et commerciaux (SPIC), principalement régis par le droit privé. La troisième phase, à partir des années 80, est marquée principalement par une privatisation de services publics, privatisation que les entreprises ont su accompagner en transformant leurs activités pour répondre aux besoins des collectivités.<sup>41</sup>

Le recours au privé, bien ancré dans la tradition des gouvernements locaux, s'est donc accentué à la fin du 20<sup>ème</sup> siècle. Et le contexte institutionnel de la décentralisation à favorisé

---

<sup>41</sup> Huré Maxime, *Les mobilités partagées. Nouveau capitalisme urbain*, 2017, Paris, publications de la Sorbonne.

l'attrait des pouvoirs public locaux vis à vis de ces entreprises, dans le but de trouver des compétences et des expertises dans des domaines qui leur incombent. Les entreprises privées offraient ainsi de nouveaux moyens aux autorités locales pour organiser leurs territoires et leurs institutions.

On remarque ainsi en France une catégorie d'entreprises qui dominent la fabrique de la ville et l'organisation de ses services, il s'agit des entreprises de l'immobilier et les opérateurs de services urbains qui ont pour activité centrale de produire ou de gérer des services, des infrastructures et des superstructures (Veolia, Suez, Keolis, Nexity, ..., et les constructeurs Vinci, Bouygues, Eiffage, ...)42.

La crise financière mondiale de 2007-2008 a suscité une remontée en puissance des acteurs publics, parallèlement au reflux du privé. Mais cette parenthèse aura été de courte durée, car la diminution des moyens financiers qui a suivi, notamment avec les successives baisses de dotations de l'État aux collectivités locales, a accéléré par la suite le recours au privé. En effet face à une baisse de moyens, les autorités n'ont que peu de choix. Et si l'augmentation des impôts ou des emprunts (ce qui revient à peu près au même mais en différé) est souvent écartée pour cause d'impopularité, il ne reste aux autorités publiques que le choix du recours au privé.

Par cette démonstration Isabelle Baraud-Serphaty veut expliquer l'accélération de ce qu'elle nomme simplement la privatisation des villes43. Pour l'auteure il s'agit par ces termes de désigner l'intervention d'acteurs économiques privés dans le champ de l'urbain, en tant que pourvoyeurs de biens ou de services urbains. Les deux formes de privatisation les plus communes en France qu'elle identifie dans le domaine des services publics sont : les délégations de service public (DSP) et les partenariats public privés (PPP).

Les DSP sont des contrats par lesquels les collectivités délèguent la gestion d'un service public à un prestataire, lequel rémunère son activité directement auprès des usagers. La collectivité pose les termes et contrôle l'exécution du service. La DSP peut dans certains cas inclure la réalisation d'équipements.

---

42 Baraud-Serfaty Isabelle, « La nouvelle privatisation des villes », *Esprit*, mars/avril, 2011/3, pp.149-167.

43 Ibid

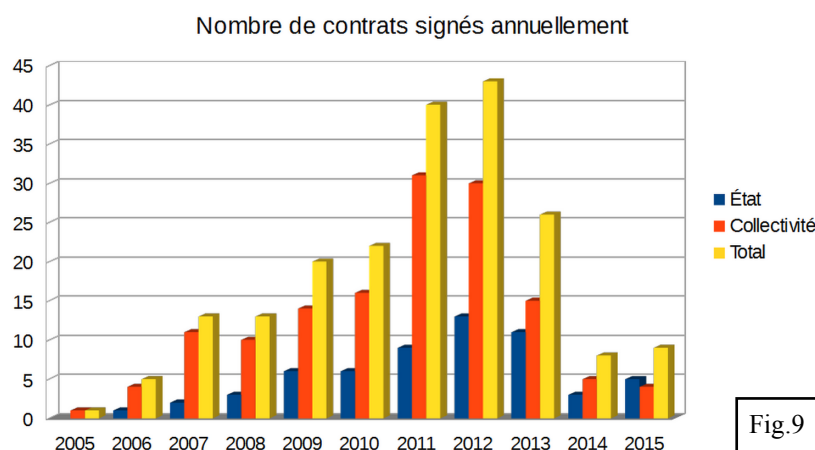
Les PPP ne concernent pas directement des services publics à proprement parler, mais des missions concourant à ces services. La rémunération de ces missions se fait par le biais d'une forme de loyer payé par la collectivité à l'entreprise assurant ces missions.

Avec ces modalités de contractualisations (et quelques autres) les caractéristiques qui définissent un service public, à savoir le contrôle par l'autorité publique, la satisfaction d'un besoin d'intérêt général, et les obligations de continuité d'égalité et de mutabilité<sup>44</sup>, ne permettent plus de le distinguer à coup sûr. Ainsi les frontières entre le privé et le public ont tendance à se brouiller.

« Jusqu'à présent, les différents registres coïncidaient : une activité d'intérêt général était à la fois maîtrisée et gérée par un acteur public et accessible à tous ; aujourd'hui, on constate des chevauchements de plus en plus forts entre les différents registres. Certaines activités d'intérêt général peuvent ainsi être confiées à des acteurs privés, comme c'est par exemple le cas avec les délégations de service public, tandis que des espaces appartenant et gérés par des acteurs privés, notamment les centres commerciaux, sont d'une certaine manière accessibles à tous. »<sup>45</sup>

## b) Les partenariats public-privé, illustration de ce phénomène

La possibilité de créer un nouveau type de contrat, permettant une collaboration entre les autorités publiques et des tiers privés dans un cadre non prévu par la DSP ou les marchés publics, a été débattue en France depuis le milieu des années 90. Après avoir été envisagée sous la forme de dérogations au code des marchés public, elle a été résolue en 2004, par la création des contrats de partenariats avec l'ordonnance n°2004-559 du 17 juin 2004<sup>46</sup>.



<sup>44</sup> Wikipédia « service public », [https://fr.wikipedia.org/wiki/Service\\_public](https://fr.wikipedia.org/wiki/Service_public), consulté le 9/09/18

<sup>45</sup> Baraud-Serfaty Isabelle, 2011, art. cit., p. 152

<sup>46</sup> Marty Frédéric, Trosa Sylvie, Voisin Arnaud, *Les partenariats public-privé*, 2006, Paris, La Découverte.

Témoins de l'intervention du privé auprès des acteurs publics, le nombre de PPP contractés par les collectivités territoriales a ainsi très vite augmenté dans les années qui ont suivi la crise financière.

La baisse à partir de 2013, que l'on observe sur le graphique de la figure 9, s'explique en partie par l'obligation faite aux collectivités en 2011 d'afficher à leur comptabilité l'endettement associé aux contrats de PPP. Ce qui va dans le sens des critiques qui ont accompagné le développement de ce type de contrats, au premier rang desquelles, l'idée que du fait de leur modèle de financement étalé, les PPP ne constitueraient qu'une forme de dissimulation couteuse de la dette induite par le projet en question, les frais d'investissement étant maquillés dans les versement réguliers à l'entreprise partenaire.

En outre ces contrats, en tant qu'archétypes de la délégation de compétence se sont vu accusés de déposséder les pouvoirs publics de leur capacité d'action politique :

« Autrefois il y avait au ministère de la Justice des gens capables de construire des prisons (...). Aujourd'hui on a construit en PPP des prisons toutes uniformes sans écouter les spécificités de chaque prison, et sans consulter les surveillants ou les prisonniers (...) L'architecture d'une prison porte un message politique : ainsi, si vous voulez que l'organisme pénitentiaire soit le lieu de la réinsertion, vous donnez une forme particulière à l'édifice. C'est une grave erreur de procéder ainsi car à travers les PPP l'Etat se dessaisit de sa compétence propre, à savoir la politique au sens noble. »<sup>47</sup>

De même on a pu les accuser de favoriser une captation par le privé des bénéfices de la production de la ville et de mettre la politique urbaine publique au service de l'économie. Certaines critiques trouveront même dans cette introduction du privé dans la politique urbaine les causes d'une transformation formelle de la ville.<sup>48</sup>

Cette forme de privatisation correspond à une nouvelle conception de l'action publique, élaborée en Europe depuis le début des années 80, où suivant l'exemple étasunien, l'Angleterre de Mme Thatcher s'est engagée dans la course à la compétitivité. Aujourd'hui portée notamment par les institutions européennes, qui dans le but d'organiser la concurrence à l'échelle du marché commun européen, promeuvent la libéralisation des services publics.

---

<sup>47</sup> Jean-Pierre Sueur (Sénateur, Vice-Président de la commission des lois) cité par le site d'analyse des controverses de l'école de mines ParisTech [http://controverses.mines-paristech.fr/public/promo15/promo15\\_G14/www.controverses-minesparistech-3.fr/\\_groupe14/un-debat-public/enjeux-et-controverseevolution-dune-politique-publique/index.html](http://controverses.mines-paristech.fr/public/promo15/promo15_G14/www.controverses-minesparistech-3.fr/_groupe14/un-debat-public/enjeux-et-controverseevolution-dune-politique-publique/index.html), consulté le 26/08/18

<sup>48</sup> par exemple David Mangin, La ville Franchisée, Broché, 2004

« ‘L’usager’ placé au coeur du ‘service public’ au nom de ‘l’intérêt général’ a cédé peu à peu la place au ‘client’, en glissant vers une marchandisation de plus en plus dominante. On a parlé d’une gestion par coûts et revenus »<sup>49</sup>

Les discours qui ont accompagné cette tendance valorisent les capacités du secteur privé à optimiser les services publics. Il s’agit de renforcer l’efficacité de l’action publique en y introduisant des valeurs issues des logiques managériales des entreprises<sup>50</sup>.

« quatre niveaux d’analyse se combinent à l’heure actuelle pour expliquer le développement des PPP comme formes d’association entre le secteur public et le secteur privé :”la persistance de la fragilité des finances publiques, la frustration grandissante de l’opinion publique à l’endroit de la qualité des services publics, la montée en puissance d’une rhétorique d’inspiration néolibérale qui fait la part belle au recours à des mécanismes de marché pour la fourniture de services publics, et la propension des gouvernements à imiter, en les adaptant, des expériences étrangères jugées positives (mimétisme institutionnel)” »<sup>51</sup>

---

### . c) Le privé au service d’une nouvelle vision de la ville

Cette tendance du recours au privé, coïncide avec l’avènement d’une nouvelle manière de penser la production de la ville, et donc de nouvelles contraintes et nouvelles stratégies. Il s’agit, face au constat généralement admis de l’impasse de l’étalement urbain, de le limiter en densifiant plutôt qu’en s’étendant, et donc de « faire la ville sur la ville ». Ceci induit de nouveaux coûts, de nouveaux aléas qui nécessiteraient une souplesse dans l’organisation, aptitude que l’on prête plus au secteur privé qu’à l’administration publique.

« il faut reconstruire la ville sur la ville, d’où des problématiques de pollution, d’excavation de fondations, d’état du bâti, de relogements éventuels... qui rendent difficile un pilotage par une collectivité qui devra jongler avec les règles des marchés publics, alors même qu’il sera difficile d’éviter des imprévus. De fait, la fabrique de la ville est devenue plus partenariale. »<sup>52</sup>

---

<sup>49</sup> Bonin Hubert, Les services collectifs : contestabilité, acceptabilité, mutabilité, in Bonin Hubert et Delzangles Hubert, (sous la dir.), *Partenariats public-privé : enjeux et défis*, 2016, Bordeaux, Féret, 517 p.

<sup>50</sup> Baraud-Serfaty Isabelle, 2011, art. cit.

<sup>51</sup> Mazouz Bachir, « Les aspects pratiques des partenariats public-privé. De la rhétorique néolibérale... aux enjeux, défis et risques de gestion des PPP », *Revue française d’administration publique* 2009/2 (n° 130), p.218, citant Belhocine (N.),Facal (J.)et Mazouz (B.),«Les partenariats public-privé : une forme de coordination de l’intervention publique à maîtriser par les gestionnaires d’aujourd’hui », *Télescope*, 2005, vol. 12, n° 1, février, pp. 2-14

<sup>52</sup> Baraud-Serfaty Isabelle, 2011, art. cit., p.153

Dans le même temps, les villes sont entrées, pour certains observateurs, dans un contexte de compétition internationale, c'est à dire de course aux indicateurs remarquables qui les distingueront<sup>53</sup>. Et l'association avec de grandes entreprises a pu être l'opportunité pour certaines villes de trouver des moyens de financement pour des projets à rayonnement international (avec par exemple le système du naming pour financer des stades). Les villes et les entreprises bénéficiant symétriquement de la communication des unes et des autres.

Ainsi les entreprises s'adaptent aux institutions afin de coller aux attentes de clients potentiels, mais en retour, l'association d'une ville avec une grande entreprise entraîne de nombreux changements structurels qui vont avoir une incidence sur « l'espace urbain, les représentations de la ville, et le travail des institutions publiques »<sup>54</sup>.

Et il faut noter également, qu'individuellement, dans le cadre de leur carrière politique, les élus peuvent trouver un intérêt à la signature de contrats de partenariat avec des entreprises privées. En effet le fait d'être capable d'obtenir le financement d'un service par un tiers pourra être très valorisé<sup>55</sup>, ne serait-ce que parce qu'en des temps de rigueur budgétaire, le fait de trouver le l'argent peut être reconnu comme une prouesse.

## **2 - Les services de VLS, exemple de la « privatisation des villes »**

L'exemple des offres de vélos en libre service est caractéristique de cette introduction du secteur privé dans la gestion de la ville et de ses services. Et si le mode de gestion des VLS que l'on connaît ne correspond pas à la privatisation d'un service à proprement parler, mais plus à une co-production public-privé d'un nouveau service, il nous semble que la tendance générale en faveur du privé à rendu possible son apparition en ces termes.

Pour ce chapitre nous nous appuierons principalement sur le travail du docteur en sciences politiques Maxime Huré sur les mobilités partagées.

---

<sup>53</sup> Pinson Gilles, Vion Antoine. L'internationalisation des villes comme objet d'expertise. In: Pôle Sud, n°13, 2000. Qui gouverne les villes ? pp. 85-102

<sup>54</sup> Huré Maxime, 2017, op. cit. p.105

<sup>55</sup> Huré Maxime, *Gouverner les politiques du vélo en ville. De l'utopie associative à la gestion par des grandes firmes urbaines (1965-2010)*, 2013, Thèse de doctorat de science politique, Université Lyon 2 Lumière.

---

### a) Le glissement vers le privé des services de VLS

Avec la création des marchés de VLS, incarnés par JCDecaux (mais également avec ceux des services de voitures en libre service, dont l'exemple de Bolloré et de ses Autolib' est le plus emblématique), qui viennent s'ajouter à une ancienne tradition de gestion de service urbains par des acteurs privés, on assiste à une nouvelle forme de privatisation de la gestion de services, et donc par la même, de savoirs faire, mais aussi de l'espace public.

Ainsi Maxime Huré retrace l'histoire de la mobilité en libre service, aussi bien pour les vélos que pour les voitures, et il met en avant le glissement de l'associatif vers le privé, en notant ce que le public y a perdu, selon lui, au passage<sup>56</sup>.

Comme on a pu le voir pour le vélo, mais c'est également vrai pour la voiture, les expériences de libre service ont été initiées par des associations, qui, au travers de quelques tentatives, se sont construites une expertise sur le sujet. Et lorsque quelques villes pionnières ont commencé à s'intéresser à ces innovations, elles ont pu bénéficier du savoir faire de ces associations, et l'on a pu, pour Huré, assister à une réelle coproduction de l'action urbaine entre les acteurs publics et les associations qui ont pu transmettre leurs compétences. Mais dans un troisième temps lorsque des acteurs privés se sont saisi de ces initiatives, la coproduction n'est plus devenue que public-privé. Et l'expertise des associations s'est vue délégitimée au profit de celle des grandes entreprises.

---

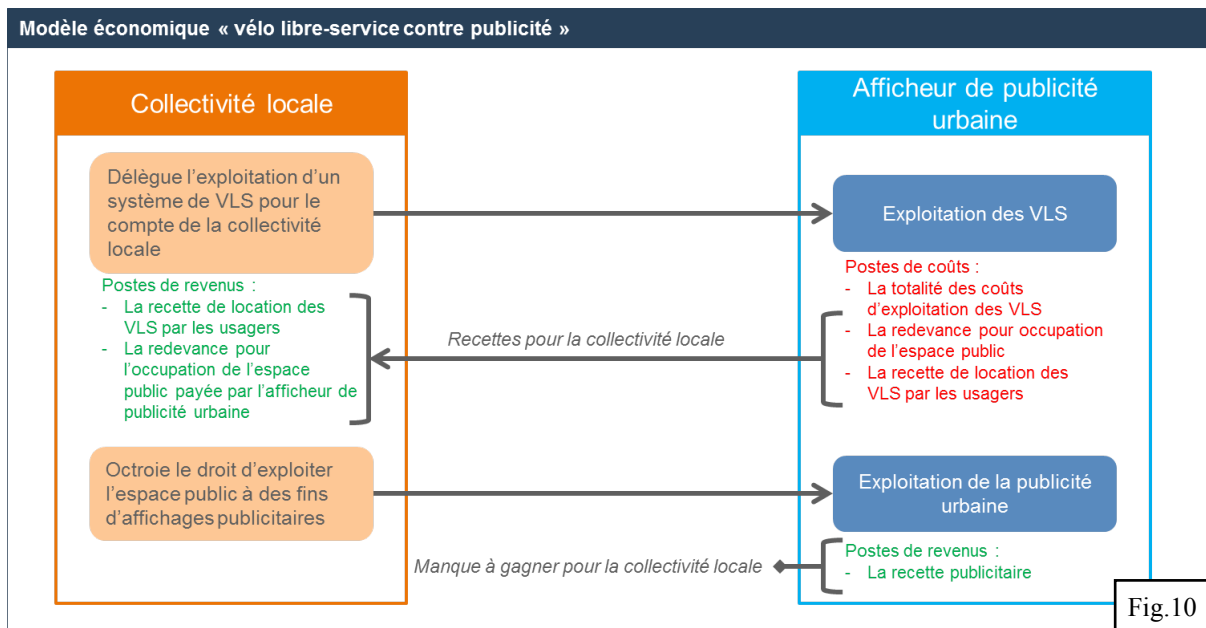
### b) Le modèle économique des services VLS

Le modèle économique le plus répandu pour financer les offres de VLS, est celui diffusé par les deux géants mondiaux de ce type de services, JCDecaux et Clear Channel. Initié à Rennes à la fin des années 90, il a été repris au début des années 2000 à Lyon, puis dans de très nombreuses autres villes, dont Paris. Le succès du modèle a été porté par l'image d'un service gratuit pour le contribuable, et ce malgré l'évidence que les coûts induits sont bien plus importants que les recettes qu'il génère par les abonnements.

---

<sup>56</sup> Huré Maxime, « De Vélib' à Autolib'. Les grands groupes privés, nouveaux acteurs des politiques de mobilité urbaine », *Métropolitiques*, 6 janvier 2012.





Dans le cas de Paris, JCDecaux, qui prend en charge toutes les dépenses de fonctionnement du service, obtient en échange le marché de l'affichage publicitaire dont il retire tous les bénéfices. Fort de cet équilibre, le maire de Paris annonçait à l'inauguration du service que le Vélib' ne coûterait rien au contribuable, mais rapporterait même de l'argent à la mairie.

« Ce service ne va rien coûter au contribuable. Au contraire, nous percevons une redevance annuelle de 3 millions d'euros » (Bertrand Delanoë, discours d'inauguration du Vélib' le 15/07/2007)<sup>57</sup>

Mais le calcul s'est avéré quelque peu biaisé et les coûts pour la ville ont été revus à la hausse. Ainsi, de nombreux avenants, liés au vandalisme, à l'extension en banlieue, et au réajustement (contestable pour certains observateurs<sup>58</sup>) du contrat sur les bonus liés à la qualité du service, ont lourdement augmenté le coût du service pour la mairie. Ailleurs aussi le coût sous-estimé du service a impacté les collectivités, et a poussé certaines d'entre elles à le remettre en cause, voire, dans le cas d'Aix-en-Provence et de Chalon-sur-Saône, à le supprimer. Il faut dire que le coût pour l'utilisateur représente entre 5 et 10% du prix de son déplacement contre en moyenne 20 à 30% pour les modes de transport collectif.

Cette répartition des coûts n'est pas la même dans tous les pays où les VLS sont implantés, et des villes comme Londres ou Barcelone font peser plus largement les coûts sur les usagers. Pour l'économiste Frédéric Héran cette faible part assumée par l'utilisateur en France, serait en

57 cité par Munch Emmanuel et de Zepf Marcus (sous la dir.), 2018, op. cit. p.27

58 Huré Maxime, 2017, op. cit.

partie responsable du manque d'investissement des cyclistes dans l'achat d'un vélo, ce qui jouerait selon lui contre le développement de la pratique cyclable.

«À cause de leur trop faible coût pour l'utilisateur - trois à quatre fois moindre que le coût d'un vélo classique -, ils constituent un effet d'aubaine pour les cyclistes de longue date, dont certains ont renoncé à posséder leur propre vélo. Aussi, il serait préférable que les bénéficiaires des VLS ne puissent profiter d'un abonnement annuel aussi avantageux que pour un temps limité (un, deux, voire trois ans ?), de façon à les inciter à acheter leur propre vélo. »<sup>59</sup>

Une étude émanant du Commissariat Général du Développement Durable, présente néanmoins un bilan plus nuancé que celui de ces coûts faramineux pour les collectivités que la presse reprend à loisir. Elle met pourtant en avant des coûts qui n'étaient pas pris en compte dans les audits précédents, comme le manque à gagner des opérateurs de TC lié au développement des VLS, et des subventions d'équilibre des collectivités induites. Mais surtout, et c'est ce qui fait finalement la différence, elle monétise des avantages qui n'étaient jusqu'alors pas pris en compte, à savoir le gain de temps, le coût inférieur à l'usage d'un vélo privé, les externalités environnementales, etc. Et les résultats témoignent d'un bilan positif pour le VLS.<sup>60</sup>

---

### c) Un partenariat profitable aux différents acteurs

Dans ses différents travaux, Maxime Huré montre donc en quoi les marchés de VLS sont des exemples percutants de l'introduction du privé dans la gestion des services publics locaux. Et il illustre ce que nous avons vu plus haut concernant les intérêts des élus à ce sujet. Et ce à plusieurs titres.

Il pointe dans un premier temps la rapidité avec laquelle le modèle s'est répandu à l'international, et comment cela témoigne du rôle des acteurs privés dans la compétition décrite plus haut. On y retrouve le double intérêt des villes et des entreprises à la communication internationale de leurs innovations conjointes, qui mène à une large diffusion du modèle de PPP présenté comme bénéfique et opérant. Les élus locaux peuvent ainsi bénéficier d'une large renommée, les innovations qu'ils auront orchestrées étant citées à

---

<sup>59</sup> Héran Frédéric, 2018, art. cit.

<sup>60</sup> Commissariat Général au Développement Durable (CGDD), Les coûts et les avantages des vélos en libre-service, Service de l'économie, de l'évaluation et de l'intégration du développement durable, mai 2010, cité par, Munch Emmanuel et de Zepf Marcus (sous la dir.), 2018, op. cit.

travers l'Europe (voire le monde) comme modèles, et les entreprises, associées elles aussi à la réussite (au moins de façade) du service, ouvrent par la même occasion de nouveaux marchés en répandant le modèle de partenariat. Et cette communion d'intérêt conduit à l'introduction auprès des acteurs publics de stratégies issues de la sphère privée. Ainsi pour l'auteur, la démarche marketing du choix du nom des services de VLS, laissé aux collectivités, avec comme objectif de se distinguer des autres, et de créer des marques (certaines marchant tellement bien qu'elles s'imposent dans le langage courant comme des termes génériques), illustre l'intégration de pratiques marchandes dans les politiques publiques.

Les autres avantages mis en avant par Huré concernent l'exercice même du pouvoir des élus. Ils contribuent ainsi pour eux à un double affranchissement, d'un côté du point de vue de l'État, et de l'autre du point de vue de leurs administrés.

« Cette mobilisation des firmes par les élus locaux répond à des enjeux politiques territoriaux, permettant aux élus locaux de renforcer leur pouvoir. Les firmes participent ainsi à autonomiser les pouvoirs urbains dans le domaine des transports fortement structuré par l'État. »<sup>61</sup>

« À Lyon, la séparation des scènes de négociation par les élus permet ainsi de contourner les espaces de démocratie locale sur des points sensibles du dispositif, comme l'extension du système dans les communes périphériques dotées de moins de ressources financières que celles du centre de l'agglomération. En outre, l'expertise des entreprises permet de dépasser les éventuels blocages des services administratifs. Dans ce contexte, l'action des élus ne peut être remise en cause que par les entreprises, ce qui permet de maintenir leur légitimité et d'asseoir leur pouvoir auprès des autres groupes d'acteurs impliqués. »<sup>62</sup>

Les acteurs privés servant donc, au delà de la légitimation, d'intermédiaires bien pratiques pour les élus locaux, et l'analyse des modes de gouvernement par contrat, et notamment au travers des DSP et des PPP, montre pour le politiste, que ceux-ci favorisent une prise de décision resserrée autour d'un groupe restreint de personnes. C'est par la négociation permanente des modalités, pratique également induite par ces modèles, que le resserrement s'effectue. Et ce recentrage autour d'un petit nombre de décideurs, permet d'un côté aux entreprises de ne pas se confronter aux multiples acteurs, politiques et citoyens, et d'un autre côté renforce le pouvoir de quelques élus qui relaient la parole de l'entreprise aux autres échelons.

---

<sup>61</sup> Huré Maxime, 2017, op. cit., p.44

<sup>62</sup> Huré Maxime, « Entre alternatives et entrepreneurialisme, le renforcement des pouvoirs politiques urbains », *Métropoles* n°15, 2014, p.16

---

#### d) Un partenariat induisant quelques contreparties

Le modèle de financement du service de vélo par la publicité, modèle le plus répandu pour ce type de service, est issu d'un partenariat de longue durée entre entreprises et collectivités dans le domaine du mobilier urbain et de l'affichage publicitaire. Et ces deux domaines illustrent les intérêts entremêlés du public et du privé dans la mise en place de nouveaux marchés, et leur interdépendance. Ainsi, Maxime Huré met en évidence le processus d'élaboration de la dépendance de la ville de Lyon vis à vis de l'entreprise JCDecaux, qui a pris en charge, dès le milieu des années 60, la production de son mobilier urbain.<sup>63</sup> JCDecaux a petit à petit construit une expertise sur la ville et ses infrastructures, qu'elle a ensuite valorisée en proposant de nouveaux produits (carte des réseaux, etc.). Avec les services de VLS, l'entreprise accroît encore ses capacités à engranger des informations sur la ville, ainsi qu'un ensemble de compétences qui échappent par là même aux collectivités. En outre il s'agit d'entreprises en situation de domination sur leur marché, ce qui ajoute encore à leur pouvoir sur les villes, et les exemples de Rennes changeant de prestataire pour son marché de mobilier urbain, et de Paris avec l'implantation du Vélib'2, sont assez révélateurs de cette situation, et peuvent inquiéter les villes en passe de renégocier leurs partenariats.

De même ces intérêts partagés peuvent avoir des conséquences visibles dans la forme que prennent les services, ainsi l'auteur rend compte du bras de fer entre l'entreprise JCDecaux et la ville de Lyon concernant les lieux d'implantation des stations<sup>64</sup>. Et on imagine ce que le fait de penser un service en fonction de la logique de rationalisation économique des entreprises, au détriment de l'intérêt général, peut avoir comme conséquences en terme d'inégalités au sein d'un territoire, mais aussi entre différents territoires, en fonction des capacités de ceux-ci à négocier avec les entreprises.

Finalement les modalités même de l'exercice du pouvoir politique local sont modifiées, et prolongeant les réflexions de Dominique Lorrain, Maxime Huré affirme que

« ... les relation "public-privé" entre ces grandes firmes [les opérateurs de VLS] et les pouvoirs publics constituent de véritables institutions invisibles, productrices de normes pour l'action publique et les usagers des services de mobilité durable. Les entreprises participent activement à l'intégration des

---

<sup>63</sup> Huré Maxime, 2017, op. cit.

<sup>64</sup> Ibid., p 117

logiques marchandes et des pratiques de management privé au sein des administrations publiques. »<sup>65</sup>

Par ailleurs, les acteurs publics voient par la répétition de cette modalité de gestion de services, leur rôle changer petit à petit, passant du pilotage de ceux-ci, au contrôle juridique de l'application d'un marché et à son évaluation.

« Les institutions publiques agissent comme des régulateurs d'un espace urbain de plus en plus envisagé comme un vaste marché. »<sup>66</sup>

### 3 - Le free floating, acteur du pas de plus vers le privé

#### a) Des startups « collaboratives » et « fonctionnelles » à l'assaut des villes

Les startups qui ont lancé les services de free floating, sont l'illustration d'une tendance qui accentue encore un peu plus la tendance générale que l'on vient de voir brièvement.

Les collectivités ont à faire depuis peu, avec les acteurs d'une « nouvelle économie », apparus majoritairement après la crise financière de 2008<sup>67</sup>, et qui rivalisent d'ingéniosité pour offrir de nouveaux services aux citoyens. Économie de (la) fonctionnalité<sup>68</sup>, économie collaborative, économie des plateformes, ces catégories, auxquelles on trouve souvent associé le free floating, ont pour but de rassembler sous une même logique ces acteurs de l'économie numérique comme Blablacar, Airbnb, ou encore Uber, etc., afin d'en expliquer le fonctionnement. Elles visent principalement des startups liées au digital et à l'usage quotidien et permanent du smartphone. « Le *smartphone* est devenu en quelques années le couteau suisse du citoyen métropolitain. »<sup>69</sup>

Mais comme souvent, lorsque l'on traite de nouveautés, les concepts mobilisés pour les définir et les analyser sont en construction et suscitent des débats. Chacune de ces catégories

---

<sup>65</sup> Huré Maxime, 2017, op. cit., p.115

<sup>66</sup> Huré Maxime, 2012, art. cit. p.4

<sup>67</sup> Montel Olivia, *L'économie des plateformes : enjeux pour la croissance, le travail, l'emploi et les politiques publiques*, Document d'études n°213, direction de l'animation de la recherche, des études et des statistiques, août 2017

<sup>68</sup> certains distinguent même l'économie de fonctionnalité de l'économie de la fonctionnalité, cf. Sidoli Yoann, *L'usage en partage : Analyse comparative des modèles socio-économiques d' "économie de (la) fonctionnalité" et d' "économie collaborative"*, 2017, Sociologie. Université Côte d'Azur. Nous nous contenterons ici de l'expression « économie de la fonctionnalité »

<sup>69</sup> Offner Jean Marc, « La Smart City pour voir et concevoir autrement la ville contemporaine », *Quaderni n°96*, Printemps 2018, p. 23

fait référence à des modèles de développement chers aux auteurs qui les emploient, souvent justifiés par l'idée du développement durable<sup>70</sup>. Elles se recoupent parfois et leur définition n'est pas aisée, il ne s'agit donc pas ici de trancher mais d'essayer de tracer à grands traits quelques distinctions.

L'économie de la fonctionnalité semble pouvoir intégrer les services de free floating si l'on accepte la définition suivante :

« Dans une logique de durabilité, l'économie de la fonctionnalité [...] consiste à remplacer la vente d'un bien par la vente "d'une solution adossée à une performance contractualisée et fondée sur l'usage d'un ensemble intégré de biens et services" »<sup>71</sup>

L'économie collaborative est celle que l'on trouve le plus souvent pour analyser les services de free floating, Pour certains auteurs mentionnés dans le dictionnaire des biens communs, sa caractéristique déterminante est le primat de l'usage sur la propriété.

« Sont alors qualifiés de collaboratifs les agencements qui visent à mettre à disposition (contre argent ou non) des biens ou services pour des durées limitées, sans que la propriété au sens strict (le droit d'aliéner le bien) soit objet de la transaction »<sup>72</sup>

Cette définition très large de l'économie collaborative pourrait inclure alors le free floating. Mais si l'on s'en tient à la définition que le dictionnaire retient finalement, la question des acteurs de l'échange pose problème. Car si on peut envisager regrouper sous la même appellation les échanges de particuliers à particuliers (P2P) et ceux d'entreprises à particuliers (B2C), cette économie désigne en fait une mise en relation de l'offre et de la demande, et il ne s'agit donc pas d'un opérateur offrant un service à une multitude de clients en demande. Il en va de même pour la catégorie des plateformes numériques. Celles-ci aussi désignent des marchés au moins bi-faces, c'est à dire avec deux catégories d'acteurs mis en relation. Si l'on suit ces acceptions, on ne peut donc pas y inclure le free floating.

---

<sup>70</sup> Sidoli Yoan, 2017 *op cit.*

<sup>71</sup> Robert Isabelle, Binninger Anne-Sophie et Ourahmoune Nacima, « La consommation collaborative, le versant encore équivoque de l'économie de la fonctionnalité », *Développement durable et territoires*, Vol. 5, n°1 | Février 2014, p.2. Les auteurs citent Gaglio G., Lauriol J. et Du Tertre C., 2011, *L'économie de la fonctionnalité : une voie nouvelle vers un développement durable ?* Toulouse, Éditions Octares

<sup>72</sup> Cornu Marie, Orsi Fabienne et Rochfeld Judith, (sous la dir.), *Dictionnaire des biens communs*, 2017, Paris, PUF, p. 481, les auteurs associés à cette idée sont Anne-Sophie Novel et Stéphane Riot

Toujours est-il que les entreprises qu'on rassemble sous ces catégories qui se veulent plutôt séduisantes, sont en quête de nouveaux marchés, et inventent de nouveaux outils, principalement numériques, pour répondre aux besoins qu'elles décèlent (ou inventent). Ce faisant elles surprennent en intervenant régulièrement dans de nouveaux champs, et viennent bousculer des secteurs jusque là fortement régulés, comme Uber avec le secteur des taxis, ou encore Airbnb et le secteur de l'hôtellerie, tous deux très réglementés.

« Les pouvoirs publics font beaucoup en termes d'aménagement, de réaménagement de la voie publique, mais des acteurs privés bien étrangers à leurs préoccupations comme Uber, Cityscoot et GoBee sont en train redéfinir des modes d'usages de la ville beaucoup plus rapidement que ne le peuvent les exécutifs locaux »<sup>73</sup>

Les acteurs du free floating participent donc à ce mouvement, et viennent à leur tour bousculer le secteur de la mobilité, en remettant en cause un mode de fonctionnement que l'on croyait établi avec des protagonistes connus et omniprésents.

---

## b) Le free floating instaure un nouveau type de relation avec les collectivités

Ces nouveaux acteurs drainent donc un nouveau type de relation avec les pouvoirs publics. Et si au niveau mondial certaines collectivités se sont illustrées, comme on l'a vu précédemment, en affirmant leur autorité sur ces nouvelles entreprises et leurs prétentions conquérantes<sup>74</sup>, en France, aucun coup d'éclat de ce genre n'a marqué l'arrivée des Gobe.bike et autres Ofo. Et les collectivités, intéressées comme on l'a vu par l'offre proposée, ont plutôt cherché à établir un dialogue.

« Dans la mesure où on peut faire évoluer le service en dialoguant avec l'entreprise privée, et au club on pense vraiment que ce dialogue est primordial, ça permet de nuancer la mainmise des entreprises privées qui arrivent dans le champ de l'urbain. »<sup>75</sup>

Et cette démarche a permis d'établir les bases d'une collaboration en dehors de tout cadre contraignant. Ainsi, d'après les témoignages que nous avons pu recueillir, passé la première

---

<sup>73</sup> Pilippe Dewost, directeur de Leonard, la plateforme de prospective et d'innovation, cité par Maddyness, Festival Building Beyond : Quelle place pour les startups dans la ville de demain ?, 7/06/18

<sup>74</sup> outre les exemples déjà cités, voir à ce sujet les procès répétés entre la ville de New York et l'entreprise Uber.

<sup>75</sup> Entretien avec Diane Guilbot chargée d'étude au club des villes et territoires cyclables le 24 août 2018

vague d'installations précipitées, les opérateurs semblent avoir établi un contact avec les collectivités qu'elles visaient, avant de s'y installer.

Dans le cas de Bordeaux par exemple, les quatre opérateurs ayant l'intention de s'installer dans la métropole ont pris contact avec le service concerné en décembre, et ont rencontré techniciens et élus. La discussion préalable a permis notamment à la métropole de négocier la date de lancement du service. Et les échanges ont permis d'aborder, dès en amont du déploiement des vélos, un certain nombre de points cruciaux qui nourrissaient les inquiétudes des acteurs publics. La problématique du périmètre du service par exemple, sur laquelle les techniciens ont pu éclairer l'entreprise quant aux usages auxquels elle allait devoir faire face (liés aux étudiants et à leurs zones de circulation), ou encore celles de rues, place, ou lieux emblématiques que les autorités ne voulaient pas voir encombrés de vélos, etc., ont ainsi pu être désamorçées avant même d'exister. Et les bases d'un suivi commun ont pu être posées. De manière générale, le responsable de la politique cyclable de Bordeaux nous a témoigné une certaine satisfaction au sujet des échanges qu'il entretient avec l'entreprise présente sur son territoire. « Avec Indigo on a de bons échanges, quand on sollicite un point on l'obtient »<sup>76</sup>.



Fig.11

Les acteurs publics dont nous avons recueilli le témoignage nous ont toutefois signalé qu'il fallait distinguer les opérateurs, et que tous n'étaient pas autant impliqués dans cette dynamique de dialogue. L'entreprise Indigoweel, succursale du groupe Indigo, leader mondial du stationnement qui gère des parkings dans 160 villes en France, semble se distinguer de ses concurrents. L'habitude des relations établies avec les collectivités lui aurait permis d'acquérir des compétences en matière de choix des interlocuteurs et de mode de fonctionnement des

<sup>76</sup> Entretien Florent Coignac responsable du plan vélo de la métropole de Bordeaux, le 30 août 2018



collectivités, et surtout lui conférerait une certaine prédisposition à l'établissement d'une relation de confiance, que les autres n'auraient pas. Et elle ne se prive pas de communiquer à ce sujet .

Mais ce que l'on peut également déduire des témoignages que nous avons reçu sur cette entreprise, c'est que la collaboration entre les services des collectivités et les opérateurs de free floating dépend surtout du bon vouloir de ces derniers, et que peu de moyens contraignants existent pour le moment. Il semble évidemment que tous ont intérêt à entretenir de bons rapports, mais cela fait peu de garanties pour les collectivités.

Et nous avons eu effectivement des aveux à ce sujet.

[à propos du périmètre de service] « on a pu réagir à ce qu'ils nous ont proposé, faire des remarques enlever des zones. Ça ils l'on fait de bon gré. Mais on n'aurait pas pu les contraindre »

[a propos des zones de stationnement à éviter] « en fait ils font ce qu'ils veulent, ils nous disent oui mais en fait après il ne mettent pas forcément en place, (...), mais ce n'est pas une critique. Ils sont aussi dépassés par leur propre phénomène»<sup>77</sup>

On voit bien que, malgré une attitude bienveillante et compréhensive, le témoignage que nous avons reçu rend compte d'un aveux de faiblesse assez clair. Cette relation public-privé, en dehors de tout cadre contractuel ne permet pas aux pouvoirs publics d'exercer une autorité sur l'exécution du service, ce qui dans ce champ nous paraît relativement nouveau. Car si l'on a vu que les opérateurs de VLS classiques pouvaient, dans leur relations avec les collectivités, se livrer à des négociations sur des aspects primordiaux du services, la marge de manœuvre des collectivités semblait tout de même plus vaste.

---

### c) Le free floating nécessite l'invention de nouveaux outils d'encadrement

On l'a vu, pour se protéger certaines collectivités se sont dotées d'une charte qu'elles ont fait signer aux opérateurs de free floating présents sur leur territoire. Ceci témoigne à nouveau de la nécessité pour elles de trouver un cadre leur permettant d'exercer une certaine autorité. Mais une charte ne présente pas d'obligation légale, et même après signature, le respect de la charte par les opérateurs ne dépend encore que de leur bon vouloir, et on pourrait même se

---

<sup>77</sup> Entretien Florent Coignac responsable du plan vélo de la métropole de Bordeaux, le 30 août 2018

demander quel intérêt ont-ils, si ce n'est du point de vue de l'image, de signer cette charte.

Voici ce qu'en pense un opérateur :

[à propos de la charte de la ville de Paris] « c'est une bonne chose parce que ça permet de montrer à l'opinion et aux acteurs que l'on ne fait pas n'importe quoi, et qu'il ya des règles à respecter, même si ce n'est pas une délégation de service public, (...), effectivement juridiquement il n'y a pas vraiment de contrainte, néanmoins c'est quand même un engagement, et une responsabilité, et si un acteur ne joue pas le jeu, la mairie peut dire de façon publique vous n'avez pas respecté vos engagements. Et ça peut avoir un certain nombre de dommages sur l'image de la boîte et sur le service. Même si effectivement d'un point de vue purement pénal ça n'a pas de poids, d'un point de vue médiatique ça a du poids »<sup>78</sup>

Certes l'image semble importante pour les acteurs d'un marché avec une telle concurrence, et il ne faut sans doute pas sous-estimer le poids mentionné ci-dessus, mais on peut supposer que ce souci médiatique ne constitue pas un moyen satisfaisant d'exercer un contrôle politique sur un service de mobilité.

Pour pallier à ce manque de poids légal, la métropole de Bordeaux a décidé d'appuyer sa charte d'un modèle de délibération, qu'elle propose à l'ensemble des communes de son territoire, ainsi que d'un arrêté type que chaque maire pourra prendre. La délibération concerne l'établissement d'une redevance à payer en fonction du nombre de vélos déployés dans l'espace public. Forts de cette délibération, les maires pourront par arrêté municipal, établir les conditions d'implantation des opérateurs, leur fixant ainsi des règles en terme de nombre de vélos, de périmètre, de procédures de régulation, etc. Mais surtout les arrêtés auront à annexer la charte dans leur liste de conditions, et c'est ce qui lui donnera un pouvoir contraignant.

« C'est notre lecture juridique : une commune ne peut pas spontanément interdire le déploiement d'un service mais elle peut l'autoriser à certaines conditions, et après si les conditions ne sont pas respectées, alors l'interdire, (...), la charte ne peut rien, elle ne sert que dans le cadre de l'arrêté. (...), pour l'instant le service fonctionne sans toute cette procédure. Donc nous on met en place tout ça pour cadrer au cas où l'opérateur ne joue pas le jeu. Si ce n'est plus le cas il faut qu'on ait des moyens d'agir. »<sup>79</sup>

---

<sup>78</sup> Entretien avec Mathieu Faure, directeur marketing France et Europe de l'entreprise Ofo le 30 août 2018

<sup>79</sup> Entretien Florent Coignac responsable du plan vélo de la métropole de Bordeaux, le 30 août 2018

C'est à notre connaissance le premier exemple de l'élaboration d'une telle stratégie pour se prémunir des aléas d'une relation de confiance avec les opérateurs de free floating.

Mais vue l'étendue des sujets que traitent les chartes, il faudra sans doute attendre de voir quels pouvoirs contraignant elles conféreront réellement aux collectivités. La question semble encore ouverte.

« on ne peut rien exiger en matière de qualité de service, de qualité minimale des vélos, de tarification, car tout ça c'est le ressort d'une DSP ou d'un marché. Donc en dehors de ce cadre là, les collectivités ne sont pas vraiment en mesure d'agir »<sup>80</sup>

Le système de licences, pressenti comme une des nouveautés de la futur loi LOM pourrait peut-être résoudre ces questions.

Par ailleurs, de même que ce que l'on a pu voir des transformations de l'action des acteurs publics, induites par la relation public-privé, on peut supposer que l'apparition de ce type d'opérateurs change les modalités d'action des institutions publiques. Ainsi le rôle de régulateur semble s'instituer au regard des dispositions qui sont prises. Face à la spontanéité d'apparition de nouveaux services, les garants de l'intérêt général auront à ériger une réglementation capable de les protéger des débordements de ceux qui les proposent, avec ce que cela suppose de prospective hasardeuse. Et ils auront par la suite à s'assurer du respect des règles instituées. Le changement de rôle observé par Maxime Huré risque donc de s'accroître encore un peu plus face à l'innovation prédatrice des startups, et ce, sans doute sur des sujets plus vaste que celui de la mobilité partagée.

Et à en croire les témoignages que nous avons recueilli, des transformations sont déjà en cours.

« Depuis que le free floating est apparu, sur les 6 derniers mois j'ai l'impression d'avoir changé de métier, c'est un peu exagéré, mais en tout cas c'est une vraie mission en plus. J'y consacre 25 ou 30% de mon temps, à répondre aux communes qui veulent enlever des vélos, à prendre des contacts avec Indigo pour savoir comment ça se passe, etc. »<sup>81</sup>

---

<sup>80</sup> Entretien avec Diane Guilbot chargée d'étude au club des villes et territoires cyclables le 24 août 2018

<sup>81</sup> Entretien Florent Coignac responsable du plan vélo de la métropole de Bordeaux, le 30 août 2018

---

#### d) Un service qui vient questionner la nature de l'espace public

Les systèmes de vélos ou de voitures en libre services classiques ont généré des transformations visibles sur l'espace public. L'accaparement de kilomètres de voiries pour installer des bornes de stationnement de vélos ou de voitures, est loin d'être anodin. Et si l'on a vu que cela pouvait être porteur de transformations vertueuses des usages (moins de place pour la voiture entraînant potentiellement un report modal), cela a pu soulever des incompréhensions, et même justifier un procès de la part de l'union des loueurs professionnels à l'encontre d'Autolib<sup>82</sup>.

En outre, ces transformations ont introduit de nouveaux espaces de commercialisation sur l'espace public. Et on pourrait penser que ceux-ci ne sont pas sans rapport avec la facilité par laquelle l'opinion semble avoir admis, avec le free floating, que les trottoirs de certaines villes soient devenus les lieux d'un nouveau type d'échange commercial. En effet l'aspect lié au désordre que des entreprises comme Gobe.ebike ou Ofo ont généré dans l'espace public a été très commenté, et il pose de réelles questions sur la liberté d'usage de celui-ci par des groupes privés, ainsi que sur les comportements que ces services ont provoqué, témoins du rapport que les citoyens entretiennent avec cet espace. Mais nous n'avons pas eu d'écho de la question de ce que l'on peut voir comme un nouveau grignotage de l'espace public par une activité marchande. D'autant que celle-ci se pose sous un jour qui nous semble neuf, puisqu'avec ce nouveau service « flottant », c'est toute la ville qui est potentiellement le lieu du commerce. Si le VLS privatisait de la voirie à des fins d'échange commercial (pour un service dit public certes), le free floating lui, transforme presque tout l'espace public de la ville en une vitrine potentielle d'exposition de son offre de service, et en une agence de location (cette fois-ci privée sans aucun doute).

Sans doute y a-t-il à chercher du côté de l'étude des conséquences sur l'espace public de la dématérialisation croissante du commerce, et de son accès permanent et en tout lieux. Mais il nous semble que la traduction physique de ce commerce par l'objet du vélo, présent potentiellement partout, crée un précédent qui vient questionner largement la nature de l'espace public, et qu'il serait intéressant de creuser.

---

<sup>82</sup> Foucaud (de) Isabelle et Kermanach Laure, « Autolib' fâche les loueurs de voiture et les taxis parisiens », *Le Figaro*, 07/12/201

## **3ÈME PARTIE / SMART ET SERVICIELLE, LE FREE FLOATING PORTEUR D'UNE CERTAINE IDÉE DE LA VILLE DE DEMAIN**

On l'a vu, les services de vélo en free floating sont apparus à la suite d'innovations technologiques. Celles-ci s'inscrivent dans une tendance à l'introduction des technologies de l'information et des communications (TIC) dans les services urbains, voir, dans l'organisation des villes. Ainsi leurs opérateurs, par l'usage des puces GPS placées dans les vélos, ainsi que par le biais des smartphones, intermédiaires indispensables à l'accès aux services, exploitent des données produites par leurs usagers. Qu'il s'agisse d'une exploitation ayant pour unique vocation d'améliorer le service et d'assurer un avantage concurrentiel vis à vis des autres opérateurs du marché, ou que ces données soient, comme c'est le cas avéré pour de nombreux autres services numériques de notre quotidien, au centre d'un modèle économique basé sur la revente de profils numériques à des annonceurs, la donnée représente un enjeu fort pour le sujet qui nous intéresse ici. Et ainsi celui-ci s'inscrit inévitablement dans le champ de la « smart city ».

### **1 - La Smart City**

Nous choisissons d'employer ici l'expression anglaise, pour la simple raison que c'est celle qui est le plus largement utilisée. On note que sa traduction française « ville intelligente » a la faveur d'une partie des auteurs scientifiques qui abordent le sujet, et nous l'utiliserons parfois par confort rédactionnel, mais nous préférons la plus part du temps conserver l'anglais pour ne rien enlever à l'aspect « label » ou marque, qui la caractérise, et qui nous rappelle de manier l'idée avec précaution.

---

#### **a) La smart city entre innovation et marketing, contrôle et participation**

On entend par smart city, l'utilisation des TIC dans un but d'amélioration des services urbains et de réduction des coûts. Cela concerne donc en premier lieu des aspects techniques de la gestion des villes, comme la gestion de l'eau et de l'énergie. Mais les objectifs affichés de la ville intelligente vont plus loin, ils annoncent une plus grande inclusion des citoyens, les

technologies mises en place permettant de faire remonter la parole des habitants et de co-produire les services, ainsi qu'une réponse aux objectifs du développement durable.

Mais vu l'utilisation de plus en plus fréquente de l'expression, il convient d'être prudent à son égard. Il faut par exemple y voir la part de stratégie incantatoire et de fiction urbaine qu'elle comporte pour les villes qui y font référence, et Cynthia Ghorra-Gobin nous invite à penser ce sujet sur les pas du politiste Lucien Sfez :

« La fiction (celle du progrès) exerce une séduction dont nous sentons nous-mêmes les effets dans notre vie quotidienne. C'est la fiction, croyons-nous qui est le moteur de la technique, et par là de la politique »<sup>83</sup>

De même il faut savoir y reconnaître un outil marketing, nouveau moyen de classement international, et il existe ainsi différents labels qui classent les villes en fonction de leurs prétendus caractères « smart ». Et à l'observation, l'expression recouvre tellement de réalités différentes qu'elle paraît perdre son sens, au point que l'on n'y trouve parfois pour Emmanuel Eveno, que la traduction d'un appétit pour des signes manifestes de modernité<sup>84</sup>.

En plus de cet usage répété et parfois peu pertinent, le concept de smart city peine à convaincre car il n'a pas suivi le même parcours de légitimation que les concepts sur lesquels il s'appuie. Le développement durable par exemple, qui est souvent utilisé comme leitmotiv de la smart city, a fait l'objet depuis plus de 30 ans d'une longue élaboration et d'allers-retours entre la sphère scientifique et la sphère politique. Ce qui lui a assuré une épaisseur que n'a pas la notion de smart city.

Emmanuel Eveno distingue trois traits communs aux modèles de smart city : l'exploitation du nombre croissant de données produites par les activités urbaines, en vue d'une amélioration du gouvernement des villes ; l'optimisation des services urbains pour faire coïncider l'offre aux besoins, dans un esprit de sobriété propre aux injonctions du développement durable, qui concerne en premier lieu des questions d'énergie, de gestion de l'eau, ou de transports ; et enfin le développement d'outils au service de la participation des habitants à la vie politique,

---

<sup>83</sup> Lucien Sfez cité dans Ghorra-Gobin Cynthia, « Smart city : "fiction" et innovation stratégique », *Quaderni* n°96, Printemps 2018, p.6

<sup>84</sup> Eveno Emmanuel, « La ville intelligente au coeur de nombreuses controverses », *Quaderni* n°96, Printemps 2018, pp. 29-4

et de la mise en lumière de l'action publique locale. S'il existe des expérimentations en cours pour favoriser la place des habitants en tant qu'acteurs de leurs propres villes, ces outils participatifs sont aux yeux de l'auteur souvent mis en avant par les promoteurs de la smart city pour témoigner d'une aspiration à faire passer l'humain avant la technologie, et prévenir de possibles contestations<sup>85</sup>.

Jacques Priol, quant à lui, envisage trois risques liés à la façon dont se construisent les smart cities.<sup>86</sup> D'abord, du fait que les innovations techniques de la smart city émanent en grande partie des sociétés privées, notamment celles qui gèrent des services par délégation, il y a un risque que l'exploitation des données ne serve qu'à améliorer la rentabilité de leurs offres. Ensuite, le risque qu'en raison de la taille des marchés nécessaires aux investissements en vue de ces nouveaux services, le fossé entre grandes villes attractives et moyennes ou petites villes se creuse encore plus. Enfin un troisième risque concerne l'équilibre fragile du contrôle du rôle des privés dans la gestion de la ville. Déjà précaire à cause d'une répartition des compétences parfois déséquilibrée entre les opérateurs et l'administration publique, cet équilibre risque d'être encore mis à mal par la quantité croissante de données gérées par les privés.

---

## b) Omniprésence des données dans la ville

Les données concernant les territoire sont produites en quantité phénoménale. Elles émanent de l'administration publique, mais leur croissance est aussi due au développement de l'internet des objets (IOT<sup>87</sup>). Secteur prioritaire d'investissement en France, l'IOT se nourrit des informations produites par des capteurs de plus en plus présents dans un nombre croissant d'objets du quotidien, personnels ou publics. Ces objets transmettent des informations, et en reçoivent d'autres, par le biais de différents types de réseaux (ondes radios pour les puces RFID, bluetooth, etc.).

---

<sup>85</sup> Eveno Emmanuel, 2018, art.cit.

<sup>86</sup> Priol Jacques, *Le big data des territoires, Les nouvelles stratégies de la donnée au service de l'intérêt général*, 2017, Limoges, FYP

<sup>87</sup> de l'anglais « internet of things »

Ainsi, quel que soit son niveau de connexion, pour Chloé Voisin-Bormuth<sup>88</sup>, tout citoyen produit de la donnée, c'est à dire de l'information qui peut par la suite être retraitée, agrégée à d'autres et exploitée. Au minimum la vidéosurveillance produit de la donnée de flux à partir de notre passage dans tel ou tel lieu. Puis crescendo, les traces de retrait ou de paiement en carte bleue, (en ligne ou non), les téléphones portables, qui sans être « smart » produisent quand même des données aux opérateurs téléphoniques sur les déplacements des usagers, puis les smartphones et les achats en ligne, jusqu'aux objets connectés comme les montres qui transmettent des informations sur la santé et les comportements. Tout le monde donc produit et laisse une empreinte numérique plus ou moins anonyme. Et la tendance va vers une production de plus en plus grande, de données de plus en plus personnelles.

Cette profusion constante et généralisée de données, qui s'inscrit toujours plus dans notre quotidien, questionne notre liberté face à leurs production. Le Règlement général européen sur la protection des données (RGPD) entré en vigueur le 25 mai 2018, consacre l'obligation de recueillir le consentement d'une personne concernée par le traitement de ses données personnelles :

Article 4 n°11 du RGPD : « (...) « Consentement » de la personne concernée, toute manifestation de volonté, libre, spécifique, éclairée et univoque par laquelle la personne concernée accepte, par une déclaration ou par un acte positif clair, que des données à caractère personnel la concernant fassent l'objet d'un traitement ; »

Toutefois on peut douter, même après les changements opérés suite à l'application du RGPD, que les formulaires de consentement à l'utilisation des données soient adressés de telle sorte que les usagers des services qui en dépendent en prennent connaissance, et aient les moyens de les comprendre. La Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés (CNIL) soupçonne les acteurs, toujours plus nombreux, de l'exploitation de données, de « faire en sorte de rendre le consentement invisible [par le design des plateformes] »<sup>89</sup>. Et pour Chloé Voisin-Bormuth, ils jouent donc un jeu dangereux fondé sur l'ignorance et l'entretien d'un flou autour de leur usage de celles-ci<sup>90</sup>. Quelles données ces opérateurs recueillent-ils ? Qu'en

---

<sup>88</sup> VOISIN-BORMUTH Chloé, Débloquer le potentiel de l'urban data, 14/12/2016 intervention lors du colloque Urban data et mobilités : vers une mobilité centrée sur les attentes des usagers (vidéo).

<sup>89</sup> Chatellier Régis, Delcroix Geoffrey et Desbiey Olivier, *La plateforme d'une ville, Les données personnelles au coeur de la fabrique de la smart city*, septembre 2017, Cahier Innovation et Prospective n°5, CNIL, p.19

<sup>90</sup> VOISIN-BORMUTH Chloé, Débloquer le potentiel de l'urban data, 14/12/2016 intervention lors du colloque Urban data et mobilités : vers une mobilité centrée sur les attentes des usagers (vidéo).



font-ils ? À qui les communiquent-ils ? La chercheuse pointe la visée « court-termiste » de ces procédés et envisage des prises de conscience à venir sur ces sujets.

Mais outre ces procédés critiquables, on constate d'ores et déjà qu'avec l'introduction de plus en plus fréquente et normalisée de services urbains privés, fonctionnant à la condition du consentement de l'exploitation de ces données, que des inégalités se creusent dans l'accès aux services, en fonction de la volonté de l'utilisateur de donner le droit, quand il en a conscience, à des entreprises de connaître par exemple l'ensemble de ses déplacements, et d'en tirer profit.



### c) Données privées pour service public, et vice et versa

Par ailleurs, de nombreuses données intéressent les acteurs publics locaux, au titre desquelles les données de géolocalisation que recueillent les opérateurs de téléphonie sont emblématiques. Et il existe déjà des cas de collaboration entre les collectivités et des entreprises autour de données dont l'intérêt est à la fois commercial et général. Le cas de Waze est à ce titre souvent cité en exemple. Waze se rémunère en vendant à ses annonceurs des profils numériques basés sur la collecte de nombreuses données de circulation. Mais ce faisant Waze collecte des données qui intéressent vivement les pouvoirs publics. Par exemple l'application récupère en moyenne l'information d'un accident 4 min 30 avant le premier appel aux services de secours<sup>91</sup>. Mais Waze génère aussi des désagréments pour les villes en perturbant la hiérarchisation de la circulation, et en transformant des axes de desserte en axes de circulation, ou en rabattant des automobilistes vers des manifestations, ou des zones de

<sup>91</sup> Priol Jacques., 2017, op.cit.

travaux. Sur tous ces sujets des démarches collaboratives ont été initiées avec certaines collectivités, basées sur un échange d'informations entre ces dernières et l'application.

Ainsi, les grandes plateformes de services numériques qui sont au cœur de la production des données des territoires (Uber, AirBnB, Blablacar, etc.), sont conscients de la valeur des données qu'ils possèdent. Et lorsqu'ils les transmettent aux collectivités, c'est bien souvent dans le cadre de négociations, et pour garantir leur pérennité sur le territoire<sup>92</sup>.

Ces partages de données entre public et privé posent différents problèmes. Ainsi, la récupération de données par l'administration publique interroge sur la surveillance potentielle qui peut en découler. Comment serait reçue par exemple l'idée que les services de police aient directement accès aux calculateurs de vitesse intégrés à la plupart des voitures ? À l'inverse, les collectivités sont également productrices d'un grand nombre de données qui intéressent les entreprises, et la loi pour une république numérique de 2016 les leur rend accessible en imposant l'ouverture des données aux collectivités de plus de 3500 habitants et ayant au moins 50 agents à leurs services.<sup>93</sup> Cela pose donc la question du bénéfice commercial résultant de données issues de l'administration publique.

Face à ces nouvelles problématiques, l'État a légiféré en proposant à l'échelle nationale la notion de donnée d'intérêt général, qui a été introduite par la loi pour une république numérique<sup>94</sup>. Celle-ci prévoit l'accès facilité par la puissance publique à des données qui

« ...bien que détenues par des personnes privées, concourent à l'intérêt général en permettant une conduite plus efficace de politiques publiques. Elles assurent une meilleure information du citoyen, contribuent à la recherche scientifique ou bénéficient au développement économique »<sup>95</sup>

Le député Luc Belot dans son rapport sur la smart City propose une nouvelle notion allant dans le même sens. En effet si les entreprises faisant l'objet d'une DSP, ou étant engagées dans une autre forme de contrat avec les collectivités, peuvent être contraintes, par là même,

---

<sup>92</sup> Ibid

<sup>93</sup> Loi n° 2016-1321 du 7 octobre 2016 pour une République numérique, et décret n°2016-1922 du 28 décembre 2016

<sup>94</sup> articles 17 et 24 de la loi n°2016-1321 du 7 octobre 2016 pour une république numérique

<sup>95</sup> Priol Jacques,, 2017, op.cit. p107

de transmettre les données utiles à la collectivité, il propose un cadre pour permettre la communication de ce même genre de données qui seraient la propriété d'entreprises privées.

« On peut définir comme donnée d'intérêt territorial celle qui permet d'améliorer le bien-être social et notamment la gestion et l'administration des services publics locaux. Cette donnée n'a pas vocation à être systématiquement partagée librement. En revanche, l'accès des pouvoirs publics doit être permis plus largement qu'il ne l'est aujourd'hui, y compris avec un accès rémunéré. L'objectif est de garantir un juste équilibre entre droit de propriété, liberté d'entreprendre et secret industriel et commercial d'un côté et amélioration des services publics de l'autre. »<sup>96</sup>

## 2 - La smart mobility

De la même façon que pour la smart city, nous emploierons ici l'expression anglaise.

---

### a) Promesse d'une révolution de la mobilité au service du développement durable

La smart mobility est un champ déterminant de la smart city. En ce qu'elle promet en terme d'optimisation des services, et par la place centrale qu'y occupent la production et l'exploitation des données, elle est au coeur du discours sur la smart city, et elle fait partie des champs d'innovation les plus investis et suscitant le plus de communications de celle-ci. Des voitures sans chauffeurs aux innombrables applications pour smartphones liées à des services de mobilité (Uber, Waze, Blablacar, etc.), le grand public est déjà en contact de près ou de loin avec la smart mobility. Et le service qui nous intéresse ici s'inscrit pleinement dans ce champ, dont il a constitué la principale innovation pour la France l'année dernière.

Certains observateurs estiment que les transformations induites par la smart mobility seront de la même ampleur que celles que la voiture a généré sur nos sociétés dans la première moitié du 20ème siècle<sup>97</sup>. Qu'il s'agisse d'une nouvelle prophétie invocatrice ou d'une analyse fondée, l'importance des financements allouées aux innovations de ce champ, et les transformations déjà en cours que nous pouvons observer, portent à croire que la mobilité est

---

<sup>96</sup> Belot Luc, *Rapport de la smart city au territoires d'intelligences, rapport au premier ministre*, avril 2017, p.34

<sup>97</sup> Docherty, I., Marsden, G., Anable, J., « The governance of smart mobility », *Transportation research part A*, n°115, 2017, pp.114-125.

entrée dans une phase de profonds changements et qu'il est intéressant d'en questionner les enjeux.

L'analyse de la mobilité automobile au travers de la notion de système socio-technique (STS) de Frank Geels, qui inclut les infrastructures, les connaissances, le marché, les pratiques des usagers, les institutions, la signification culturelle et symbolique, permet d'envisager la profondeur des transformations sociales qui sont en jeu<sup>98</sup>. Gabriel Plassat s'inscrit dans cette conception de la mobilité en affirmant que les modes de transports actuels sont tout à la fois le produit et l'une des causes de la société organisée telle que nous la connaissons, et que cette boucle itérative concerne de nombreux domaines, de la technologie aux comportements en passant par l'urbanisme et la socio-économie<sup>99</sup>. Cette approche très large de ce qu'implique un modèle dominant de mobilité, nous laisse entrevoir ce que pourrait avoir comme incidence sur l'ensemble de l'organisation des territoires un tel changement.

Pour définir la smart mobility, Iain Docherty met en avant une série d'éléments clefs qui sont au coeur de son développement<sup>100</sup>.

Tout d'abord le passage vers un rapport à la mobilité en terme de service - vulgarisé en anglais par la fameuse expression déclinée sous de nombreuses formes, mobility as a service (MaaS) - où l'on ne pense plus la mobilité pour des propriétaires de leurs moyens de transport, mais pour des usagers/clients de services de mobilité (on retrouve ce principe dans le développement de toutes les plateformes de mise en relation d'offres de services de mobilité et d'usagers : Blablacar, Uber, Drive, etc., plateformes qui peuvent mettre en relation des entreprises et des particuliers, ou des particuliers entre eux, et dont les objectifs d'adéquation de l'offre et de la demande reposent sur l'exploitation de données).

Ensuite, le développement d'une information de plus en plus précise et en temps réel, centrée sur l'utilisateur qui en est le producteur (Waze...).

---

<sup>98</sup> <http://fr.forumviesmobiles.org/publication/2014/10/20/revue-critique-2610>

<sup>99</sup> Plassat Gabriel, *Mobilités et transports du futur, Quelles rencontres pour le 21<sup>e</sup> siècle ?*, 2012, Ao Vivo, epublication.

<sup>100</sup> Docherty, I., Marsden, G., Anable, J., 2017, art., cit.

Une infrastructure (voitures électriques,...) qui exploite en temps réel les informations fournies par les usagers pour influencer leurs comportements et optimiser les performances du système.

Un nouveau rapport à l'énergie, où les véhicules sont de plus en plus électrifiés et s'intègrent dans les réseaux de distributions intelligents (smart grids) en tant que solutions de stockage d'énergie.

Et enfin un nouveau rapport au déplacement, avec l'autonomisation des véhicules.

On le voit les perspectives qu'ouvrent la smart mobility sont larges, et leurs effets de transformation en terme de STS, peuvent être très importants. Le jeu d'acteurs change radicalement, et l'organisation majoritaire de la mobilité que nous connaissons, à savoir une propriété individuelle des véhicules, des infrastructures d'État ou de collectivités, payées par l'impôt, et des offres de transport public administrées par les pouvoirs publics, le plus souvent sous la forme de délégations au privé, risque d'être profondément modifiée. De nouveaux marchés s'ouvrent où le trajet individuel devient le produit, où le privé peut prendre une place grandissante, et où le citoyen se retrouve à la fois source et réceptacle d'informations, et usager et pourvoyeur de services.

---

## b) La mobilité comme un service, le rôle croissant des données et des algorithmes

Des expériences d'une telle organisation de la mobilité sont déjà en cours, et on distingue deux niveaux de développement d'un tel service.

Une première étape vers la MaaS, consiste en un rassemblement, sur une même plateforme, des informations sur les offres de services existants sur un territoire. Il s'agit principalement de calculateurs d'itinéraires qui tendent à inclure l'ensemble des choix possibles pour se rendre d'un point A à un point B, en intégrant des problématiques de temps, d'impact, etc. Île-de-France Mobilité (ex-syndicat des transport d'Île-de-France) par exemple, s'est lancée dans la démarche avec son service « Via Navigo » qui rassemble sur un même site (ou application), les options de transports en commun, les itinéraires vélos, ainsi que des services de covoiturage. Mais on pense également aux initiatives privées tels que citymapper, ou dans une moindre mesure google maps, qui rassemblent également bon nombre d'informations.

La version plus élaborée de MaaS est un service qui propose des packs multi-modaux, prépayés (mensuels ou annuels), ou en paiement à l'usage, incluant une variété de moyens de transports. L'exemple emblématique de ce service est l'application Whim, déployée notamment à Helsinki. Cette offre multimodale « tout-en-un », permet aux usagers d'accéder à un panel de modes de déplacement soit en payant à l'usage, soit avec des offres d'abonnements. Ainsi son offre « unlimited » prévoit pour un peu moins de 400€ par mois, l'accès illimité aux transports en commun, à l'utilisation de taxis, et à la location de voitures (ces deux dernières offres sous condition). Un autre exemple, public cette fois, est en voie de lancement à Mulhouse, pour une première en Europe, avec le compte mobilité M2A (Mulhouse Alsace Agglomération). Il s'agit également d'un service rassemblant l'ensemble des offres de transport publics, VLS compris, ainsi qu'une offre de location de voiture, permettant à ses futurs usagers de payer en une fois pour tout type de déplacements.

De ces expériences, et d'autres, il ressort que la faisabilité technique n'est pas un problème, mais que l'enjeu repose sur les modalités de prises de décisions stratégiques ainsi que sur le modèle économique de ces services<sup>101</sup>. Les différents opérateurs d'un service de MaaS se trouvent dans une situation de ce que Bruno Carballa Smichowski appelle « coopération »<sup>102</sup>, c'est à dire qu'ils sont simultanément en coopération et en compétition. La compétition des offres va dépendre de leur chevauchement, mais en s'associant, les opérateurs visent une masse critique d'offres, qui va pousser tous les autres à se joindre à la plateforme. Car cette masse va attirer d'autant plus de clients. C'est le principe de base d'une plateforme multiface, plus il y a d'acteurs mis en relation, plus les acteurs, quelle que soit leur nature, en profitent.

Il faut donc que les opérateurs s'y retrouvent. Et pour qu'ils aient un intérêt à s'inclure dans une offre globale, il faut qu'au sein de celle-ci la répartition soit équitable. La question de la propriété des données que l'ensemble des opérateurs de mobilité récoltent au sein d'un tel système de MaaS est donc centrale, de même que celle de la transparence des algorithmes qui régissent l'organisation des déplacements. Le choix de tel ou tel mode de déplacement pour un trajet donné, que va livrer une plateforme de MaaS à un usager, est établi par des calculs d'algorithmes qui peuvent inclure des préférences favorisant l'un ou l'autre. Ce qui peut donc

---

<sup>101</sup> Marzloffet Léa et Barelier Laurent, *Vers un transport de MaaS*, 2017, LeLab.

<sup>102</sup> Carballa Smichowski Bruno, *Partager ou ne pas partager la donnée ? Telle est la question pour MaaS !*, Chronos, 10 juillet 2018 <https://medium.com/le-lab/partager-ou-ne-pas-partager-la-donnée-telle-est-la-question-pour-maas-bc2ccd280f17>.

légitimement inquiéter un nouvel opérateur, mais surtout qui pose des questions sur le contrôle des déplacements des usagers.

« Dans une ville où nos déplacements et nos connexions seront guidés par des plateformes dont l'objectif est de nous retenir dans leurs bulles, la question de la loyauté des recommandations est inévitable notamment s'il n'y a pas de contrôle de l'acteur public : il nous sera difficile de savoir si notre application nous propose un trajet optimal ou si d'autres paramètres sont entrés dans l'équation »<sup>103</sup>

---

### c) La MaaS met au défi l'intérêt général

Ces transformations annoncées sont également portées par le discours justificateur de la smart city. Ainsi les prétentions à l'optimisation laissent entrevoir une mobilité à venir économe en énergie, moins polluante, plus en adéquation avec les besoins, et libérant du temps libre ou productif. Mais ces affirmations, présentées souvent comme évidentes, ont déjà souffert de quelques études contradictoires. Ainsi Docherty rend compte de résultats de premières modélisations concernant cette forme annoncée de mobilité collaborative :

« si on retirait toutes les voitures individuelles, il y aurait une réduction importante du nombre de véhicules nécessaires à la demande en mobilité de tous et à une équité du service, mais cela augmenterait le nombre total de km parcourus de 6,4% par jour, et dès que l'on admet que 50% des véhicules personnels seraient conservés, ces km supplémentaires parcourus augmenteraient de 90% par jour. »<sup>104</sup>

Pour atteindre des résultats qui soient positifs, ne serait-ce qu'en terme de réduction du nombre de véhicules, ce qui n'induit pas une baisse des émissions de polluant liés au déplacements, on voit bien qu'il faudrait un niveau de régulation difficilement imaginable, et que les résultats intermédiaires vont à l'encontre des principes affichés.

On entrevoit ainsi que les progrès annoncés par la smart mobility semblent pensés dans l'absolu, et qu'ils sous-tendent l'idée d'une régulation très forte, proche de ce que Antoine Picon nomme la vision néo-cybernétique<sup>105</sup> de la smart city, c'est à dire une ville où les outils numériques servent à renforcer un pouvoir central en vue d'un contrôle des comportements des citoyens.

---

<sup>103</sup> Chatellier Régis, Delcroix Geoffrey et Desbiey Olivier, 2017, op. cit., p.20

<sup>104</sup> Docherty, I., Marsden, G., Anable, J., 2017, art.cit. p.7 traduction personnelle

<sup>105</sup> Picon Antoine, Le numérique changera-t-il la ville, conférence débat à l'INHA, Paris, <https://www.youtube.com/watch?v=fSxtUIF3Ssw>, consulté le 3/09/18

On observe également qu'avec une mobilité qui repose sur des services privés dont la rentabilité prime (ce qui définit la partie visible aujourd'hui de la smart mobility), qui doit donc favoriser l'intensification de l'usage des véhicules, l'offre ne tend pas à être équitablement répartie sur le territoire. Pour être rentables, les services se développent actuellement beaucoup plus dans les centres denses et riches que dans les périphéries<sup>106</sup>. Inégalités spatiales et sociales sont donc à craindre avec une mobilité basée sur de tels services. Et Léa Marzloffet et Laurent Barelier, avec le groupe de travail prospectif « Le Lab », relèvent qu'effectivement, les initiatives privées de MaaS comptent sur la solvabilité des usagers, et que de fait, leur public cible est principalement constitué d'hyper-urbains, actifs et relativement aisés, qui sont déjà très mobiles et sensibles aux questions de diminution de l'usage de la voiture. Ils avancent donc que pour une extension du service à un public plus large et à des zones moins denses, où le potentiel de développement est fort puisque que les dépenses liées aux transports quotidiens peuvent y être très importantes, une intervention incitative du public est indispensable.<sup>107</sup>

De même, cette nouvelle conception de la mobilité « as a service » centre son offre sur l'utilisateur. Les services déployés cherchent donc à satisfaire en premier lieu l'intérêt particulier de leurs clients, ce qui ne coïncide pas toujours avec l'intérêt collectif. L'exemple de Waze, que nous avons déjà cité, illustre bien cet état de fait. Lorsque pour faire gagner du temps à ses utilisateurs l'application les oriente vers des quartiers résidentiels, elle crée des désagréments en terme de sécurité, ou simplement de qualité de vie, pour ces quartiers dont les rues qui n'étaient pas prévues à cet effet deviennent très passantes. À l'inverse à Rio, la même application indique à ses usagers de ne pas passer par certains quartiers considérés comme trop dangereux, et ce faisant elle aggrave encore le caractère enclavé de ceux-ci, ce qui a tendance à générer d'autant plus d'insécurité, alors qu'une politique publique visant l'inverse pourrait au contraire chercher à y injecter des flux pour tenter de les « dégethoïser »<sup>108</sup>. Là encore une régulation politique de ce genre de service semble indispensable afin d'éviter

---

<sup>106</sup> Stark Jenifer et Diakopoulos Nicolas, Uber seems to offer better service in areas with more white people. That raises some tough questions, The Washington Post, 10 mars 2016, [https://www.washingtonpost.com/news/wonk/wp/2016/03/10/uber-seems-to-offer-better-service-in-areas-with-more-white-people-that-raises-some-tough-questions/?noredirect=on&utm\\_term=.925efbca817](https://www.washingtonpost.com/news/wonk/wp/2016/03/10/uber-seems-to-offer-better-service-in-areas-with-more-white-people-that-raises-some-tough-questions/?noredirect=on&utm_term=.925efbca817)

<sup>107</sup> Marzloffet Léa et Barelier Laurent, op.cit., 2017

<sup>108</sup> Chatellier Régis, Delcroix Geoffrey et Desbiey Olivier, 2017, op. cit.



qu'avec la ville « servicielle » la notion d'intérêt général ne soit progressivement remplacée par « un calcul d'optimisation algorithmique de la somme des intérêts particuliers »<sup>109</sup>.

La régulation a donc un rôle éminemment important à jouer pour permettre à la smart mobility de tenir ses promesses écologiques et sociales. Et Docherty insiste sur la place que doivent prendre les pouvoirs publics dans cette perspective, notamment en tant qu'agrégateurs de service de mobilité, c'est à dire en tant que plateforme d'informations et d'accès aux services, rassemblant toutes les offres d'un territoire. Ce serait selon eux le moyen d'exercer un contrôle politique sur ces nouveaux services, et de contrebalancer les inégalités induites et d'inciter un déploiement équitable<sup>110</sup>.

Ces réflexions nous semblent à mettre en perspective de ce que nous avons vu plus haut concernant la nouveauté qu'induisent les opérateurs de free floating dans leurs rapports avec les pouvoirs régulateurs, et il paraît indispensable de poursuivre les démarches d'encadrement dont nous avons présenté les prémices.

### **3 - Le free floating et les données**

---

#### **a) Les données des utilisateurs sont utiles à la construction d'un service rentable**

Le free floating s'inscrit dans les nouvelles conceptions de la ville et de la mobilité que nous avons vu plus haut. En tant que développant une mobilité centrée sur le service et non plus sur la propriété du moyen de déplacement, et en tant que service accumulant et exploitant des données produites par les usagers. Et de nombreux observateurs ont identifié, dès l'arrivée des premiers opérateurs en France, la question de l'utilisation des données au centre des enjeux de ce nouveau service.

La production et l'exploitation de données est en effet un des piliers de la technologie sur laquelle repose le free floating. La géolocalisation, les informations concernant la durée des déplacements, l'état des vélos, etc., permettent à l'entreprise de construire une offre qui corresponde au mieux aux attentes des clients, et donc à augmenter sa rentabilité.

---

<sup>109</sup> ibid p.34

<sup>110</sup> Docherty, I., Marsden, G., Anable, J., 2017, art. cit.

« Les données sont utilisées pour nos propres opérations, et c'est un avantage concurrentiel, parce que ce qui va faire notre réussite c'est combien de personnes vont utiliser, combien de fois par jour, les vélos. Parce que le business est lié à ça. Mais derrière aussi, à comment on maximise l'efficacité de nos opérations pour réduire les coûts. Donc les données nous permettent de maximiser tout ça pour éviter d'envoyer des gens chercher des vélos à droite à gauche, pour que ça coute moins cher, pour avoir moins de personnes pour gérer plus de vélos. C'est un avantage concurrentiel, donc indirectement ça a un poids sur le business modèle. »<sup>111</sup>

En effet, moins médiatisée que la monétisation des données (sur laquelle on reviendra plus tard), c'est-à-dire la revente des données à un tiers, la valorisation interne des données produites par une entreprise est un moyen répandu d'en tirer profit. Ainsi Simon Chignard et Louis-David Benyayer nous apprennent que de nombreuses entreprises ont transformé leurs modes de décision ou même de production, en exploitant les données qu'elles produisaient<sup>112</sup>. Et c'est particulièrement le cas des entreprises qui sont passées à un modèle serviciel, c'est à dire qui sont passées de la vente de produits à la vente de services associés aux produits. Les données relatives à l'usage de leurs produits leur permet de faire évoluer leur offre, de réduire leurs coûts d'entretien, de mieux s'adapter aux besoins, et de « monter en résolution », c'est à dire s'approcher le plus possible d'un service adapté à chaque usager.

---

## b) Les données issues du free floating ont un intérêt pour l'organisation du territoire

Un autre aspect de la question de l'usage de données par les opérateurs de free floating concerne leur communication aux collectivités. Car une bonne partie des données produites par ces services pourraient intéresser les acteurs publics. Les données concernant les parcours, les lieux et horaires avec le plus de besoins, etc., sont autant d'informations qui peuvent servir aux collectivités pour analyser les évolutions des comportements face aux offres présentes. Et cet enjeu fait partie des travaux engagés avec la charte de la ville de Paris. Ainsi en la signant les opérateurs de free floating s'engagent à transmettre à la ville toutes les données susceptibles de l'intéresser, et la ville se garde la liberté de faire évoluer ses desideratas à ce sujet.

---

<sup>111</sup> Entretien avec Mathieu Faure, directeur marketing France et Europe de l'entreprise Ofo le 30 août 2018

<sup>112</sup> Chignard Simon et Benyayer Louis-David, *Datanomics, Les nouveaux business models des données*, 2015, Limoges, FYP.

« • Les opérateurs s’engagent à mettre gracieusement à disposition de la ville, pour son usage propre, des données sur le déploiement et l’usage du service, nécessaires à la meilleure connaissance des flux et à l’optimisation du réseau cyclable et des espaces de stationnement.

• Les détails des données concernées, ainsi que leurs modalités de communication et de protection sont précisées, en collaboration avec les opérateurs par un groupe de travail organisé par la mairie. Ces éléments feront l’objet d’une annexe à la présente charte. »<sup>113</sup>

Le sujet est neuf et, semble-t-il, encore à baliser. On sent bien ici les précautions prises par la ville pour le traiter. Et il n’est pas abordé de la même façon selon les territoires. La métropole de Bordeaux ne l’intègre pas dans sa charte et n’y voit pas un enjeu majeur.

« Nous on ne cours pas après la donnée, je suppose que ça pourrait être intéressant de s’y pencher, de regarder les mouvements etc., mais il y a tellement de biais possible à ces données. (...) Je pense que l’on a suffisamment à faire avec les données que l’on a, et que l’on est suffisamment intelligent pour savoir quelles sont les voies à aménager à Bordeaux. Savoir par où ils passent etc. Ça ne va pas changer mon travail, puisqu’on est sur une politique de développement du vélo partout. »<sup>114</sup>

La volonté paraît clairement d’éviter de laisser la quête des données prendre le pas sur la prise décision. Et on voit comment le rapport des villes à ces problématiques nouvelles peuvent, en fonction des centres d’intérêts et des compétences, générer des réponses différentes qui pourront créer des inégalités entre les territoires.

De leur côté, les opérateurs se disent parfaitement disposés à communiquer sur ces données avec les collectivités.

«[à propos de la charte de la ville de Paris] « Il y a des questions aussi sur les données. Nous là dessus on est plutôt très ouverts, on est ok pour partager nos données mais de façon agrégée. Il ne faut pas que ce soit des données perso ou même des données d’un simple opérateur pour pas qu’on puisse faire des comparaisons. Il faut que ce soit anonymisé, et il faut que ça serve. Si c’est juste pour ouvrir de la donnée ..., en revanche si ça sert l’infrastructure, les flux, le stationnement ça servira à tous. »<sup>115</sup>

Ainsi sur la base de ce discours « gagnant-gagnant » les opérateurs se disent dans cette démarche d’ouverture (Indigo weel aussi se dit engagé dans cette voie). La condition de

---

<sup>113</sup> cf infra, annexe 1 charte de la ville de Paris

<sup>114</sup> Entretien Florent Coignac responsable du plan vélo de la métropole de Bordeaux, le 30 août 2018

<sup>115</sup> Entretien avec Mathieu Faure, directeur marketing France et Europe de l’entreprise Ofo le 30 août 2018

l'agrégation mentionnée ci-dessus, correspond à la volonté de ces entreprises de ne pas transmettre d'informations qui permettent à un tiers de juger de leur réussite, comparativement à d'autres opérateurs. Il faut donc que les données soient agrégées afin de ne pas distinguer celles émanant de l'un ou de l'autre. Le contrôle de l'information autour des résultats de l'activité est un enjeu des acteurs privés qui peut contribuer au manque de clarté sur leur fonctionnement et leurs intérêts.

Malgré les discours d'ouverture, la question n'a donc pas l'air bien claire pour tous les acteurs concernés, et il semble que les opérateurs aient quelques difficultés à respecter leurs annonces.

« Les opérateurs qui partagent beaucoup avec les collectivités, ont un partage de données. Mais je sais que souvent les collectivités sont en demande de données que pour l'instant les opérateurs ne sont pas en mesure de fournir. Par exemple les données qui concernent le traçage. Pour l'instant les opérateurs transmettent les données qui établissent que les usagers sont allés d'un point A à un point B. Mais les opérateurs ne communiquent pas, et ne semblent pas en mesure de donner les informations concernant les endroits par lesquels les usagers sont passés. Alors que c'est une information primordiale pour les collectivités, parce que ça peut leur permettre d'améliorer leur politique cyclable, les infrastructures. »<sup>116</sup>

Les collectivités ne semblent pas très bien armées pour faire face aux entreprises sur ces questions, et si on veut bien supposer de la bonne foi de celles-ci, il faut reconnaître qu'il est difficile de démêler le vrai du faux sur ces questions. Entre ce qui est dit sur les formulaires des politiques de confidentialité de ces entreprises (qui disent collecter les informations de géolocalisation des téléphones), et ce que ces dernières se disent en capacité de transmettre. Le flou qu'on a vu plus haut évoqué par Chloé Voisin-Bormuth, voulu ou non, semble être la règle.

[à propos des données]« certains opérateurs sont extrêmement flous sur cette question, donc ça incite à la suspicion, et c'est très difficile de savoir ce qu'il font vraiment. »<sup>117</sup>

On perçoit donc tout l'intérêt de la proposition du député Luc Belot concernant la donnée d'intérêt territoriale, et de celle de Carlos Moreno qui milite pour la création d'un Conseil national de la data urbaine, avec les associations, les usagers et tous les acteurs<sup>118</sup>. Celles-ci

---

<sup>116</sup> Entretien avec Diane Guilbot chargée d'étude au club des villes et territoires cyclables le 24 août 2018

<sup>117</sup> Ibid

<sup>118</sup> Chatellier Régis, Delcroix Geoffrey et Desbiey Olivier, 2017, op. cit.,

offrirait un cadre légal à ce à quoi les collectivités peuvent prétendre, et leur concèderait un vrai pouvoir face aux privés. En outre, cela permettrait à des acteurs publics de faire le choix de ne pas succomber à la quête de la donnée à tout prix, et de mener leurs politiques, sans pour autant prendre le risque de se retrouver démunis plus tard face à des acteurs privés plus à même de comprendre les flux sur leur propres territoires.

---

### c) Les données des usagers sont-elles monétisées ?

La question qui soulève le plus de doutes et d'incompréhensions, autour du traitement de la donnée par les opérateurs de free floating, c'est celle du profit que peuvent en tirer les entreprises en les revendant à des tiers. En effet, on l'a vu, le modèle économique de ces startups, vu les coûts annoncés, rend de nombreux observateurs sceptiques. Et pour beaucoup d'entre eux la seule source envisageable de revenus qui mériterait un tel engouement d'acteurs pour ces services seraient l'exploitation de données, obtenues par l'intermédiaire du smartphone des usagers, à des fins commerciales, c'est-à-dire en les revendant à des annonceurs.

En effet, les données se vendent et s'achètent, elle constituent depuis longtemps un marché fructueux. Mais depuis la prolifération d'outils pour en produire, avec la digitalisation de nos activités quotidiennes (travail et loisirs), et avec l'IOT, ce marché est en pleine explosion. Les entreprises qui génèrent, par les services qu'elles proposent, de grandes quantités de données, ont tout intérêt à les vendre. Plus les données sont exclusives et raffinées (c'est à dire de données passées de l'état d'information brute à celui dont on peut tirer un intérêt commercial), plus elles ont de la valeur. Certaines entreprises s'associent alors pour constituer des stocks de données pertinents, mais la plupart du temps passent par des intermédiaires.

Les courtiers en données (data brokers en anglais), sont des acteurs discrets mais essentiels de la monétisation des données. L'opacité de leur activité est explicitement recherchée. Leur fond de commerce consiste à rassembler le plus de données possible sur des individus, provenant de sources diverses (administrations publiques, banques, assurances, réseaux sociaux, etc.), qu'ils recourent afin de constituer des catégories d'individus associées à des caractéristiques. Les individus sont alors notés en fonction de leur potentiel intérêt pour différents produits, et les annonceurs peuvent alors sélectionner des fichiers de cibles correspondant à leurs stratégies marketing.

« Les datas brokers proposent aussi des services permettant de cibler les ménages les plus vulnérables. Il est ainsi possible d’acquérir des listes ayant pour titre “mères célibataires endettées” ou encore “individus vivant à la campagne ayant du mal à boucler le mois” .»<sup>119</sup>

On imagine aisément que ce genre de modèle économique ne soit pas très apprécié du grand public, et on comprend la volonté de ces acteurs de chercher à rester discrets sur leurs modes de fonctionnement, ainsi que celle des entreprises ayant recours à leurs services de ne pas vouloir le faire savoir. Mais cela complexifie l’analyse de leur activité.

En ce qui concerne notre étude, certaines entreprises de free floating se défendent de pratiquer ce genre de commerce. Indigo Weel est connu auprès des collectivités pour fonctionner, selon ses propres dires, sans vendre les données utilisateurs à des annonceurs, et l’opérateur que nous avons interviewé, Ofo, a nié lui aussi.

**« Les entreprises de free floating sont réputées fonctionner avec un modèle économique fondé sur la collecte et l’exploitation de données. Que pouvez-vous m’en dire ?** Il y a pas mal d’idée préconçues là dessus, nous ce n’est pas du tout le cas, en tout cas il n’y a pas de business modèle qui repose là dessus, on ne vend pas du tout les données. »<sup>120</sup>

Pourtant, un quotidien suisse révélait il y a un an que les données récoltées par l’opérateur O-Bike, qui offre notamment un service de free floating à Zurich, étaient transférées en Chine, au siège d’une entreprise appartenant au géant du commerce en ligne Alibaba. Et il analysait

« Alibaba va commencer à ouvrir ses premiers magasins physiques dans les prochaines semaines. Les données de déplacement valent de l’or, surtout pour eux. Si un détaillant peut voir dans quelle partie de la ville, à quelle heure, combien de personnes il y a, ou quels itinéraires ils empruntent, il peut positionner ses magasins de manière stratégique. Il a une longueur d’avance sur la concurrence. De nombreux utilisateurs d’O-Bike utilisent également leur compte Facebook pour s’inscrire à O-Bike. Donc, O-Bike sait aussi quel âge ont ses clients ou quel genre ils ont. Avec ces informations, les résultats de l’analyse pour le commerce de détail sont encore plus intéressants. »<sup>121</sup>

Et les investissements colossaux que les opérateurs asiatiques ont réussi à lever auprès des géants de l’économie numérique attisent les doutes à ce sujet.

---

<sup>119</sup> Chignard Simon et Benyayer Louis-David, *op.cit.*, p.62

<sup>120</sup> Entretien avec Mathieu Faure, directeur marketing France et Europe de l’entreprise Ofo le 30 août 2018

<sup>121</sup> Tages Anzeiger, O-Bike: Daten landen bei Chinas Onlineriese Alibaba, 26/09/17, <https://www.tagesanzeiger.ch/zuerich/stadt/obike-daten-landen-bei-chinas-onlineriese-alibaba/story/17207951>, consulté le 12/09/18, (traduction Google translate)

« comme l'évoque un rapport de Research and Markets concernant le marché chinois du vélo en free-floating, publié en avril 2017, les start-up opérant sur ce marché intéressent de grandes entreprises mondiales qui n'hésitent pas à prendre part aux levées de fonds importantes (800 millions de dollars pour Ofo récemment). La raison ? Le free-floating, du fait de la nécessité de passer par un smartphone, est un énorme pourvoyeur de données. Le rapport estime que "ce qui attire les investisseurs, c'est l'intégration à ces services de location, de l'internet mobile, du GPS ou du paiement directement par téléphone". Ainsi Ofo est-il par exemple soutenu par le Uber chinois Didi Chuxing ou le géant du retail Alibaba, qui voient en lui un moyen d'obtenir toujours plus de données personnelles. »<sup>122</sup>

Encore une fois difficile de trancher, et certaines collectivités ne semblent pas plus avancées.

« Je ne sais pas du tout ce qu'ils font des données. Et je ne sais pas quel moyen on aurait de contrôler s'ils les vendent. Je ne sais pas non plus combien ça vaut. Je comprends qu'elles aient une valeur parce qu'elles donnent des informations sur les gens, qu'on peut croiser avec des données de profil, etc. Donc je comprends qu'elles aient une valeur. Mais je ne sais pas comment on pourrait contrôler tout ça. »<sup>123</sup>

« En toute honnêteté on a beaucoup de mal à avoir des réponses de la part des opérateurs sur ces sujets. Eux-mêmes sont très flous. On ne les a pas tous rencontrés, mais dans l'ensemble c'est ça. Après il y en a aussi qui disent qu'ils n'ont aucun intérêt à faire n'importe quoi avec les données des utilisateurs, mais au delà ça en toute honnêteté je ne sais pas ce qui se passe. Le modèle économique n'est pas très transparent, on se dit qu'il doit forcément y avoir quelque chose, mais je n'ai pas de données précises »<sup>124</sup>

Pour aborder ces questions avec quelques éléments de compréhension, nous avons, en plus de nos lectures, mené deux entretiens avec des personnes travaillant dans le domaine du « big data », ayant toutes les deux travaillé par ailleurs avec ou pour des collectivités, ainsi que sur des questions de mobilité. Nous espérons avec eux percer un peu plus ce flou autour des données. Malheureusement les témoignages qu'ils ont eu la gentillesse de nous accorder n'ont pas suffi à lever totalement le brouillard.

Ainsi, ils confirment que la monétisation des données d'utilisation peut paraître crédible comme stratégie économique, et en particulier de celles de géolocalisation, qui à elles seules permettraient d'obtenir une grande quantité d'informations sur les comportements des

---

122 Hoffet Lucas, Free-floating, sans bornes et sans limites, Le nouvel économiste, 22/11/17, <https://www.lenouveleconomiste.fr/free-floating-bornes-limites-61815/>, consulté le 18/06/18

<sup>123</sup> Entretien Florent Coignac responsable du plan vélo de la métropole de Bordeaux, le 30 août 2018

<sup>124</sup> Entretien avec Diane Guilbot chargée d'étude au club des villes et territoires cyclables le 24 août 2018

individus, sans même parler du recoupement potentiel avec les données associées au profils des réseaux sociaux avec lesquels les usagers s'inscrivent aux services. Par contre ils nous ont fait part de leurs doutes sur la valeur économique de ces données compte tenue de la variété d'autres entreprises pouvant prétendre à la collecte du même genre de données, au premier rang desquels les opérateurs téléphoniques semblent à même de livrer des données plus exhaustives. Et comme on l'a vu, l'exclusivité fait partie des variables primordiales de l'estimation de la valeur des données. À ce sujet l'exemple de l'entreprise Uber est emblématique, car malgré sa position de leader dans son secteur et le nombre de ses utilisateurs, et sa pratique de valorisation des données<sup>125</sup>, l'entreprise n'est toujours pas rentable<sup>126</sup>. Ce qui tend à montrer qu'il ne suffit pas de collecter des informations de géolocalisation d'un grand nombre de personnes pour être rentable.

Plusieurs options semblent être envisageables. L'article du quotidien suisse cité plus haut à propos de O-Bike, mentionne la vente non dissimulé de données à un géant du commerce de détail, c'est qu'il y a donc possibilité de faire fructifier ces données. Par ailleurs à la lecture des conditions d'utilisation du service que propose Ofo, on constate que l'entreprise s'engage à ne pas vendre de données en dehors de ses partenaires (partenaires fournissant le module de paiement en ligne notamment). Or on sait que des géants de l'économie numérique ont investi dans les entreprises de free floating. On peut alors se demander si celles-ci ne pourraient pas bénéficier des données au titre de ce partenariat.

C'est sur ce point que les personnes que nous avons interviewé ont insisté, la valorisation des données est aussi à chercher dans l'ensemble de la chaîne de valeur des entreprises concernées. Et on peut ainsi envisager croire à la bonne foi des opérateurs que nous avons mentionnés, car ceux-ci ne vendraient alors pas les données à des entreprises tierces, mais les valoriseraient en interne. Ainsi Indigo Weel par exemple, pourrait tirer profit des données accumulées par l'usage de ses vélos dans l'ensemble de son activité de services urbains.

Il n'empêche que le flou entretenu autour de ces questions n'est pas propice à instaurer un climat de confiance.

---

<sup>125</sup> Google a fait des investissements très importants dans ce sens Simon Chignard et Louis-David Benyayer, *Datanomics*, 2015, op cit

<sup>126</sup>David Leclercq, Uber : moins de pertes, mais pas de rentabilité, 20/08/18, *Le moniteur de l'automobile*, <https://www.moniteurautomobile.be/actu-auto/mobilite/uber-moins-pertes-pas-rentable-2018.html>, consultée le 12/09/18



## CONCLUSION

Les services de free floating, récemment apparus en France, pourtant à première vue simples services de location de vélos, se révèlent porteurs de nombreux enjeux.

Nous avons tout d'abord vu qu'en renouvelant et en bousculant par de l'innovation technologique une offre bien installée depuis plus d'une décennie, celle des VLS classiques, ils profitaient d'un discours général très favorable au vélo, sans questionner les résultats de leurs prédécesseurs, ni les principes qui les accompagnaient. L'accueil plutôt favorable des collectivités à leur égard témoigne de l'adhésion sans retenue des collectivités à ce même discours, qui fait primer le potentiel développement de la pratique du vélo qu'ils portent, sur les désordres qu'ils ont pu causer. Mais les attentes des acteurs publics locaux vis-à-vis d'un cadre législatif imposé par l'État cachent une certaine impuissance à leur égard.

En tant que services offerts par des privés ils s'inscrivent dans une tendance qui les précède de loin, car le privé a toujours pris part à la gestion de services urbains. Mais la part de celui-ci augmente depuis une trentaine d'années, et plus particulièrement depuis la crise financière de 2008, et si elle vient répondre à des besoins propres à ce début de siècle, elle sert aussi un certain nombre d'intérêts dont la compatibilité avec l'intérêt général n'est pas toujours évidente. Le free floating a profité sans aucun doute des transformations introduites, dans leurs relations avec les acteurs publics, par les gestionnaires des services de VLS classiques qui illustrent parfaitement cette tendance. Mais cette nouvelle offre témoigne de l'apparition d'acteurs privés d'un nouveau genre, dont les effets sur les villes se font déjà sentir, et pour lesquels de nouveaux outils doivent être inventés par les acteurs publics.

Enfin les innovations qui portent le free floating nous ont amené à interroger le discours sur la smart city ainsi que les réactions des acteurs publics face à celle-ci. Et si l'on a vu que la mobilité est l'un des champs privilégiés de l'application de ses principes, les enjeux que ceux-ci soulèvent en particulier dans ce champ, nous inclinent à penser qu'une intervention rapide du public est indispensable pour ne pas courir le risque d'une gestion totalement privée des offres de mobilité. Et le free floating, en produisant et en exploitant de grandes quantités de données présentant un certain intérêt pour les collectivités, est au cœur de ces enjeux. Les difficultés, que le partage de ces dernières avec les pouvoirs publics semblent poser dès aujourd'hui, nous indiquent l'avance que le privé prend à ce sujet, et rend compte de

l'urgence de la mise en place d'un cadre juridique contraignant, et d'une montée en compétence pour le public, afin que l'idée de services de mobilités motivés par la recherche de l'intérêt général ne soit définitivement remplacée par la simple application des lois du marché.

Les perspectives de l'évolution du service sont loin d'être évidentes. De l'avis même d'un de ses opérateurs il est très difficile de se prononcer sur leurs avenir à moyenne échéance<sup>127</sup>. Course au monopole, stratégies pour s'imposer dans le cadre d'une délégation de service public, startups vouées à être revendues, stratégie associant des annonceurs, ..., de nombreux pronostics ont pu être avancés sans convaincre pour autant d'écarter les autres. Toutefois, l'actualité récente nous indique, avec l'annonce de stratégies communes entre l'opérateur Ofo et la RATP<sup>128</sup>, que des partenariats avec les acteurs publics du transport pourraient être la piste suivie.

Ce sujet présente l'intérêt d'illustrer le passage du paradigme de la ville durable à celui de la smart city, et témoigne d'une persistance des discours justificateurs mais d'un renouvellement des enjeux. Et on a bien vu dans les différentes parties de l'étude que ce changement de paradigme était accompagné d'une avancée toujours plus rapide du privé. Et tout indique qu'il y a un intérêt majeur à suivre de près les évolutions des nouvelles stratégies économiques (collaborative, de la fonctionnalité, des plateformes) de ces entreprises qui sont entrain de donner un nouveau souffle aux « capitalismes urbains »<sup>129</sup>.

Toutefois, les innovations technologiques qui accompagnent ces changements sont aussi porteuses de nouvelles potentialités en terme de démocratisation de l'action publique, et même si l'on a vu qu'il fallait se méfier des effets d'annonce à ce sujet, de nouveaux outils apparaissent, laissant penser que les citoyens peuvent aussi se saisir des perspectives qu'offrent les nouvelles technologies appliquées à la gestion des villes.

---

<sup>127</sup> Entretien avec Mathieu Faure, directeur marketing France et Europe de l'entreprise Ofo le 30 août 2018

<sup>128</sup> <https://www.20minutes.fr/paris/2332727-20180910-paris-ratp-velos-fo-rapprochent-couvrir-premiers-derniers-kilometres>

<sup>129</sup> Dominique Lorrain, « Capitalismes urbains. Des modèles européens en compétition », *L'Année de la régulation* n° 6 (2002-2003), Presses de Sciences Po (P.F.N.S.P.) « Annuels », 2002, p. 195-239.

# BIBLIOGRAPHIE

## OUVRAGES :

- Bonin Hubert et Delzangles Hubert, (sous la dir.), *Partenariats public-privé : enjeux et défis*, 2016, Bordeaux, Féret, 517 p.
- Chignard Simon et Benyayer Louis-David, *Datanomics, Les nouveaux business models des données*, 2015, Limoges, FYP, 162 p.
- Cornu Marie, Orsi Fabienne et Rochfeld Judith, (sous la dir.), *Dictionnaire des biens communs*, 2017, Paris, PUF, 1240 p.
- Héran Frédéric, *Le retour de la bicyclette, Une histoire des déplacements urbains en Europe de 1817 à 2050*, 2014, Paris, La Découverte, 255 p.
- Huré Maxime, *Les mobilités partagées. Nouveau capitalisme urbain*, 2017, Paris, publications de la Sorbonne, 159 p.
- Marty Frédéric, Trosa Sylvie, Voisin Arnaud, *Les partenariats public-privé*, 2006, Paris, La Découverte, 122 p.
- Plassat Gabriel, *Mobilités et transports du futur, Quelles rencontres pour le 21<sup>e</sup> siècle ?*, 2012, Ao Vivo, epublication.
- Priol Jacques, *Le big data des territoires, Les nouvelles stratégies de la donnée au service de l'intérêt général*, 2017, Limoges, FYP, 223 p.
- Reigner Hélène, Benac Thierry et Hernandez Frédérique, *Nouvelles idéologies urbaines, Dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre*, 2013, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 178 p.

## ARTICLES SCIENTIFIQUES :

- Baraud-Serfaty Isabelle, « La nouvelle privatisation des villes », *Esprit*, mars/avril, 2011/3, pp.149-167.
- Docherty, I., Marsden, G., Anable, J., « The governance of smart mobility », *Transportation research part A*, n°115, 2017, pp.114-125
- Eveno Emmanuel, « La ville intelligente au coeur de nombreuses controverses », *Quaderni* n°96, Printemps 2018, pp. 29-4.

- Ghorra-Gobin Cynthia, « Smart city : "fiction" et innovation stratégique », *Quaderni n°96*, Printemps 2018, pp.5-15
- Huré Maxime, « Entre alternatives et entrepreneurialisme, le renforcement des pouvoirs politiques urbains », *Métropoles n°15*, 2014, <http://journals.openedition.org/metropoles/4983>, consulté le 22 août 2018
- Huré Maxime, « De Vélib' à Autolib'. Les grands groupes privés, nouveaux acteurs des politiques de mobilité urbaine », *Métropolitiques*, 6 janvier 2012. <http://www.metropolitiques.eu/De-Velib-a-Autolib-Les-grands.html>, consulté le 22/08/18
- Lesens Isabelle, « C'est sérieux, votre histoire de vélo ? », *Les cahiers de médiologie* 1998/1 (N° 5), p. 167-173
- Lorrain Dominique, « Capitalismes urbains. Des modèles européens en compétition », *L'Année de la régulation n° 6*, 2002-2003, pp. 195-239.
- Mazouz Bachir, « Les aspects pratiques des partenariats public-privé. De la rhétorique néolibérale... aux enjeux, défis et risques de gestion des PPP », *Revue française d'administration publique* 2009/2 (n° 130), p. 215-232.
- Offner Jean Marc, « La Smart City pour voir et concevoir autrement la ville contemporaine », *Quaderni n°96*, Printemps 2018, pp.17-27
- Pinson Gilles, Reigner Hélène, « Introduction. Politiques urbaines et (in)justice spatiale », *Sociétés contemporaines*, N° 107, 2017/3, pp. 5-21
- Pinson Gilles, Vion Antoine. « L'internationalisation des villes comme objet d'expertise », *Pôle Sud*, n°13, 2000, pp. 85-102.
- Robert Isabelle, Binninger Anne-Sophie et Ourahmoune Nacima, « La consommation collaborative, le versant encore équivoque de l'économie de la fonctionnalité », *Développement durable et territoires*, Vol. 5, n°1 | Février 2014, URL : <http://journals.openedition.org/developpementdurable/10222> , consulté le 16 août 2018.

#### **TRAVAUX UNIVERSITAIRES :**

- Huré Maxime, *Gouverner les politiques du vélo en ville. De l'utopie associative à la gestion par des grandes firmes urbaines (1965-2010)*, 2013, Thèse de doctorat de science politique, Université Lyon 2 Lumière, [http://theses.univ-lyon2.fr/documents/lyon2/2013/hure\\_m/pdfAmont/hure\\_m\\_these\\_voll.pdf](http://theses.univ-lyon2.fr/documents/lyon2/2013/hure_m/pdfAmont/hure_m_these_voll.pdf), consultée le 30/08/18

- Papon Francis. *Le retour du vélo comme mode de déplacement*, 2012, HDR, Sociologie. Université Paris-Est.
- Sidoli Yoann, *L'usage en partage : Analyse comparative des modèles socio-économiques d' "économie de (la) fonctionnalité" et d' "économie collaborative"*. Sociologie. Université Côte d'Azur, 2017.

#### **RAPPORTS , ACTES DE COLLOQUES, ...**

- Atelier « services innovation mobilité », *Le Vélib' usages, pratiques et modes de vie, Le vélibeur, un cycliste pas comme les autres*, 2018, Forum vies mobiles, Ecole d'urbanisme de Paris - Master Transport & Mobilité.
- Belot Luc, *Rapport de la smart city au territoires d'intelligences, rapport au premier ministre*, avril 2017.
- Benghozi Pierre-Jean, Bureau Sylvain, Massit-Folea Françoise. *L'Internet des objets. Quels enjeux pour les Européens ?*, 2008, Rapport de la chaire Orange "innovation and régulation", Ecole polytechnique et TELECOM Paris Tech.
- Chatellier Régis, Delcroix Geoffrey et Desbief Olivier, *La plateforme d'une ville, Les données personnelles au coeur de la fabrique de la smart city*, septembre 2017, Cahier Innovation et Prospective n°5, CNIL.
- Courel Jérémy, Riou Dominique, *40 ans d'évolution du vélo, Le vélo retrouve sa place parmi les transports du quotidien en Île-de-France*, 2014, Synthèse des principaux résultats de l'étude, Institut d'Aménagement et d'Urbanisme.
- Jeekel, H., « Social sustainability and smart mobility : exploring the relationship », *Peer-review of World Conference of Transport Research 2016 in Shanghai*, 2017, Elsevier
- Le Brethon Brigitte, *Propositions pour encourager le développement de la bicyclette en France*, Rapport remis au Premier Ministre Jean-Pierre Raffarin, 2004.
- Marzloffet Léa et Barelier Laurent, *Vers un transport de MaaS*, 2017, LeLab.
- Mercat Nicolas, *L'économie du vélo en France, Le vélo un moteur économique*, Indiggo, Altermodal, 12ème journée d'études de la FUBicy, 2010
- Montel Olivia, *L'économie des plateformes : enjeux pour la croissance, le travail, l'emploi et les politiques publiques*, août 2017, Document d'études n°213, direction de l'animation de la recherche, des études et des statistiques.

- Munch Emmanuel et de Zepf Marcus (sous la dir.), *Analyser une politique de mobilité durable : Le cas du Vélib'*, 2018, Forum vies mobiles, , Ecole d'urbanisme de Paris
- Praznoczy Corinne, *Les bénéfices et les risques de la pratique du vélo, Évaluation en Île de France*, 2012, Observatoire régional de santé d'Île-de-France.

#### ARTICLES DE PRESSE :

- Bontinck Jean-Gabriel, « Paris : 500 000 trajets en 6 mois sur les vélos Ofo », *Le Parisien*, 10/07/18
- Carson Biz, « Chinese Bike-Share Startup Ofo Lays Off Majority Of U.S. Staff As It Scales Back Global Ambitions », *Forbes*, 18/07/18, <https://www.forbes.com/sites/bizcarson/2018/07/18/ofo-bikes-us/#5f9ff1362785>, consulté le 27/08/18
- Foucaud (de) Isabelle et Kermanach Laure, « Autolib' fâche les loueurs de voiture et les taxis parisiens », *Le Figaro*, 07/12/2011, <http://www.lefigaro.fr/conjoncture/2011/12/06/04016-20111206ARTFIG00688-autolib-fache-les-loueurs-de-voiture-et-les-taxis-parisiens.php>, consulté le 10/09/18
- Héran Frédéric, « Vélib' ou free floating : vélos responsables ou vélos prédateurs », *La Tribune* n°6392, 27/02/18, <https://www.latribune.fr/opinions/tribunes/velib-ou-free-floating-velos-responsables-ou-velos-predateurs-769534.html>, consulté le 13/09/18
- Hoffet Lucas, « Free-floating, sans bornes et sans limites », *Le nouvel économiste*, 22/11/17, <https://www.lenouveleconomiste.fr/free-floating-bornes-limites-61815/>, consulté le 18/06/18.
- David Leclercq, « Uber : moins de pertes, mais pas de rentabilité », *Le moniteur de l'automobile*, 20/08/18, <https://www.moniteurautomobile.be/actu-auto/mobilite/uber-moins-pertes-pas-rentable-2018.html>, consultée le 12/09/18
- Mandard Stéphane, « Pollution : le plan inachevé du gouvernement pour une mobilité propre », *Le Monde*, 19/07/2018
- Maurel Lionel, « Les vélos en libre service, une « double tragédie des communs » », *La Tribune*, n°6399, 8/03/18
- Stark Jenifer et Diakopoulos Nicolas, Uber seems to offer better service in areas with more white people. That raises some tough questions, *The Washington Post*, 10 mars 2016, <https://www.washingtonpost.com/news/wonk/wp/2016/03/10/uber-seems-to-offer-better->

[service-in-areas-with-more-white-people-that-raises-some-tough-questions/?noredirect=on&utm\\_term=.925efbfca817](#), consulté le 5/09/18

### **SOURCES EN LIGNE : BLOG, SITES SPÉCIALISÉS, ...**

- Analyse des controverses, écoles des mines paris-tech, [http://controverses.mines-paristech.fr/public/promo15/promo15\\_G14/www.controverses-minesparistech-3.fr/\\_groupe14/clefs-pour-comprendre/chiffres/index.html](http://controverses.mines-paristech.fr/public/promo15/promo15_G14/www.controverses-minesparistech-3.fr/_groupe14/clefs-pour-comprendre/chiffres/index.html), consulté le 25/08/18
- AFP, Vienne remporte sa guerre contre les vélos partagés sans borne d'attache, la Tribune, 7/08/18, <https://www.latribune.fr/regions/smart-cities/vienne-remporte-sa-guerre-contre-les-velos-partages-sans-borne-d-attache-787207.html>, consulté le 26/08/18.
- Carballa Smichowski Bruno, *Partager ou ne pas partager la donnée ? Telle est la question pour MaaS !*, Chronos, 10 juillet 2018 <https://medium.com/le-lab/partager-ou-ne-pas-partager-la-donnee-telle-est-la-question-pour-maas-bc2ccd280f17>, consulté le 10/09/18
- Forum Vies Mobiles (2018, 28 Mai), « Le système vélo », Forum Vies Mobiles - Préparer la transition mobilitaire. Consulté le 6 Septembre 2018, <http://fr.forumviesmobiles.org/reperes/systeme-velo-12437>
- FUB, CVTC, ECF, Communiqué de presse commun de la Fédération Française des Usagers de Bicyclette (FUB), du Club des Villes et Territoires Cyclables (CVTC), et de l'European Cyclists' Federation (ECF), 20/07/2018, <https://www.fub.fr/fub/actualites/report-plan-velo-rentree-gouvernement-grille-sa-toute-derniere-cartouche>
- La FUB décrypte l'annonce du Plan vélo : une avancée incontestable qui doit marquer le début d'une politique sérieuse !, <https://www.fub.fr/presse/fub-decrypte-annonce-plan-velo-avancee-incontestable-qui-doit-marquer-debut-politique>, consulté le 25/09/18
- Maddyness, Festival Building Beyond : Quelle place pour les startups dans la ville de demain ?, 7/06/18, <https://www.maddyness.com/2018/06/07/festival-building-beyond-quelle-place-pour-les-startups-dans-la-ville-de-demain/>, consulté le 9/09/18
- Le Monde.fr, A Paris, une charte de bonne conduite pour les deux-roues en « free floating », 28/06/28, [https://www.lemonde.fr/smart-cities/article/2018/06/28/a-paris-une-charte-de-bonne-conduite-pour-les-deux-roues-en-free-floating\\_5322608\\_4811534.html](https://www.lemonde.fr/smart-cities/article/2018/06/28/a-paris-une-charte-de-bonne-conduite-pour-les-deux-roues-en-free-floating_5322608_4811534.html), consulté le 20/08/18

- Tages Anzeiger, O-Bike: Daten landen bei Chinas Onlineriese Alibaba, 26/09/17, <https://www.tagesanzeiger.ch/zuerich/stadt/obike-daten-landen-bei-chinas-onlineriese-alibaba/story/17207951>, consulté le 12/09/18.
- Transportshaker, blog de l'entreprise de conseil Wavestone, <https://www.transportshaker-wavestone.com/modele-economique-vls/> page consultée le 26/08/18
- Udemans Christopher, Ofo fires staff in India, winds down operations in the country, Technode, 9/07/18, <https://technode.com/2018/07/09/ofo-india-layoffs/>, consulté le 27/08/18
- Udemans Christopher, « After Australia, Ofo exits Germany amid push into priority markets », *Technode*, 18/07/18, <https://technode.com/2018/07/18/ofo-exits-germany/>, consulté le 27/08/18

## VIDÉOS

- Picon Antoine, Le numérique changera t'il la ville, conférence débat à l'INHA, Paris, <https://www.youtube.com/watch?v=fSxtUIF3Ssw>, consulté le 3/09/18
- Tufekci Zeynep, We're building a dystopia just to make people click on ads, septembre 2017, TEDX, [https://www.ted.com/talks/zeynep\\_tufekci\\_we\\_re\\_building\\_a\\_dystopia\\_just\\_to\\_make\\_people\\_click\\_on\\_ads](https://www.ted.com/talks/zeynep_tufekci_we_re_building_a_dystopia_just_to_make_people_click_on_ads), consulté le 10/09/18.
- VOISIN-BORMUTH Chloë, Débloquer le potentiel de l'urban data, 14/12/2016 intervention lors du colloque Urban data et mobilités : vers une mobilité centrée sur les attentes des usagers. [https://www.lafabriquedelacite.com/fabrique-de-la-cite/site/fr/interventions/pages/debloquer\\_le\\_potentiel\\_de\\_l\\_urban\\_data.htm](https://www.lafabriquedelacite.com/fabrique-de-la-cite/site/fr/interventions/pages/debloquer_le_potentiel_de_l_urban_data.htm), consulté le 3/09/18



## Table des illustrations

Image de couverture : Vue aérienne d'un champ rempli de vélos partagés, récupérés par la police de Hangzhou alors qu'ils gênaient la circulation, <https://money.cnn.com/2017/12/29/investing/china-bike-sharing-boom-bust/index.html>

Fig.1 : villes françaises où des opérateurs de free floating se sont implantés

Fig.2 : villes françaises disposant d'un service de VLS. Source cFactuel

Fig.3 : report modal vers le vélo et le Vélib' (source Emmanuel MUNCH et de Marcus ZEPF(sous la dir.), Ecole d'urbanisme de Paris, Analyser une politique de mobilité durable : Le cas du Vélib', Forum vies mobiles, 2018)

Fig.4 : illustration du concept de système vélo « Le système vélo », Forum Vies Mobiles - Préparer la transition mobilitaire. Consulté le 6 Septembre 2018, URL: <http://fr.forumviesmobiles.org/reperes/systeme-velo-12437>

Fig.5 : usagers du vélo selon leurs catégories sociale en 2010, Jérémy Courel, Dominique Riou, 40 ans d'évolution du vélo, Le vélo retrouve sa place parmi les transports du quotidien en Île-de-France, Synthèse des principaux résultats de l'étude, Institut d'Aménagement et d'Urbanisme, 2014

Fig.6 : population active d'IdF selon la catégorie socioprofessionnelle, INSEE 2010, cité dans le rapport de l'atelier « services innovation mobilités », 2018

Fig.7 capture d'écran d'une vidéo de présentation de Indigo weel, site de Mobike

Fig.8 : coût par villes des systèmes classiques de VLS, source cFactuel

Figure 9 : tableau issu du rapport annuel de la mission d'appui aux PPP, source : site d'analyse des controverses de l'écoles de mines ParisTech, [http://controverses.mines-paristech.fr/public/promo15/promo15\\_G14/www.controverses-minesparistech-3.fr/\\_groupe14/clefs-pour-comprendre/chiffres/index.html](http://controverses.mines-paristech.fr/public/promo15/promo15_G14/www.controverses-minesparistech-3.fr/_groupe14/clefs-pour-comprendre/chiffres/index.html)

Fig. 10 : illustration du modèle économique qui prévaut pour les services de VLS. Source site « Transportshaker, le blog transport des consultant Waveston » <https://www.transportshaker-wavestone.com/modele-economique-vls/> page consultée le 26/08/18

Fig.11 plaquette de présentation du service a destination des collectivités

Fig. 12 : image tirée de la bande dessinée de Michael Keller et Josh Neufeld, Dans l'ombre de la peur, Le big Data et nous, Ça et Là, Bussy-Saint-Georges, 2017

# ANNEXES

---

## 1 - Charte de Paris



### Charte de bonne conduite relative à la location de vélos en libre-service sans stations

27 juin 2018

La Maire de Paris a fait de l'amélioration de la qualité de l'air une ambition majeure de sa politique. La promotion de tout mode de déplacement non polluant, alternatif à la voiture particulière à motorisation thermique, s'inscrit dans ce cadre. Le Plan vélo adopté par le Conseil de Paris de février 2015 vise ainsi à tripler la part modale du vélo. Il prévoit notamment la réalisation de nouvelles pistes et voies cyclables et la création d'emplacements de stationnement dédiés.

Les services de vélos partagés sans stations contribuent au développement de la pratique cycliste dans Paris et rejoignent l'action de la Ville. Ils viennent compléter l'offre de vélos partagés avec stations, Vélib'. Cette dernière propose en effet une tarification, une gamme de services, un mode d'accès et un maillage territorial répondant à des exigences particulières de service public.

L'offre sans stations permet à chaque utilisateur de stationner son vélo, sans avoir nécessairement à l'attacher à un mobilier urbain. Cette nouvelle offre peut favoriser la pratique cycliste mais elle n'est pas sans conséquences sur le partage de l'espace public. De ce point de vue, il est en effet impératif de veiller au confort des piétons et notamment de lutter contre l'encombrement des trottoirs. Le vélo de manière générale ne doit pas constituer un obstacle, encore moins un danger. La Ville de Paris a renforcé les moyens mis en œuvre pour faire respecter les règles de civilité sur l'espace public. Une de ses priorités est d'assurer des cheminements sans entraves, en particulier pour les personnes à mobilité réduite.

La présente Charte pose les règles d'une bonne collaboration entre la Ville et les opérateurs. L'objectif est que ce nouveau service de vélos partagés sans stations se déploie dans des conditions respectueuses des autres usages.

Cette Charte pourra être mise à jour régulièrement pour s'adapter à un contexte en constante évolution et prendre en compte les aspirations des parisiens. Elle ne se substitue pas aux différents règlements qui s'appliquent déjà à Paris mais vient les compléter. La mise à disposition du domaine public peut par ailleurs donner lieu à la perception d'une redevance payée par les opérateurs.

Pour une transparence maximale, la présente charte sera rendue publique par une parution sur le site internet [paris.fr](http://paris.fr).

## **Respect du contexte réglementaire en vigueur**

### **Règlementation relative au stationnement et à la circulation des vélos**

- Les opérateurs de location de vélos de courte durée sans stations s'engagent à prendre toutes les dispositions nécessaires pour que les abonnés au service respectent la réglementation, et notamment :
  - Le code de la route qui dans son article R 417-10 fixe les règles de stationnement de tout véhicule y compris les cycles
  - Le règlement sanitaire du département de Paris qui dans son article 99-2 insiste sur l'interdiction de déposer des objets de toute nature sur l'espace public s'ils sont susceptibles d'obstruer la voie publique ou de gêner la circulation.
  - Le PAVE (Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics) qui rappelle la réglementation nationale en faveur des personnes à mobilité réduite et y adjoint un référentiel parisien. Le PAVE insiste notamment sur le respect de la largeur minimale du cheminement de 1,40 mètre libre de tout obstacle éventuel.
- Ces normes renvoient essentiellement à la question du stationnement des vélos qui ne doit pas constituer une entrave au cheminement des piétons. Mais les opérateurs doivent également rappeler aux utilisateurs les règles de circulation des vélos et en particulier l'interdiction de rouler sur les trottoirs.

### **Règlementation relative à la qualité des vélos et à leurs conditions de location**

- Les opérateurs doivent proposer un matériel fiable, sécurisé et de qualité aux utilisateurs. Ils doivent ainsi se conformer aux normes françaises et européennes de référence en matière d'équipements et de sécurité des vélos (éclairage, signalisation sonore et visuelle, freinage...). Ils doivent être en mesure de fournir les homologations correspondantes aux services de contrôle.
- Ils doivent s'assurer également d'être en règle par rapport à la politique d'assurance des usagers et de respecter la protection de la confidentialité de leurs données personnelles, à la fois au moment de la location et pendant la durée du trajet.

### **Engagements des opérateurs à mettre en place un dispositif de maintenance et de régulation**

- Les opérateurs s'engagent à mettre en place un dispositif de maintenance et de régulation afin d'éviter toute surconcentration de vélos stationnés ou de vélos dégradés sur la voie publique.
- Les opérateurs informeront la ville des dispositions prises et avec quelle fréquence, pour veiller au maintien en bon état de marche des vélos
- Les usagers devront pouvoir signaler tout vélo endommagé ou mal garé via l'application mise en place par l'opérateur et via l'application DansMaRue qui transmettra le signalement à un contact défini (adresse mail) pour chaque opérateur. De tels signalements permettront à l'opérateur d'intervenir et de récupérer le vélo endommagé, évitant ainsi l'encombrement de l'espace public par des vélos détériorés ou rendus à l'état d'épave.

- Les opérateurs s’engagent à intervenir dans la journée, à compter d’un signalement, lorsqu’un vélo en stationnement constitue un danger ou perturbe les flux piétons. Les opérateurs s’engagent à rembourser les frais engagés par la collectivité, sur une base connue à l’avance, si celle-ci se voit contrainte de déplacer un vélo qui n’a pas été récupéré dans les 24h suivant son signalement.
- Les opérateurs s’engagent à récupérer la totalité de leur flotte vélo et libérer l’espace public, dans un délai de 7 jours, en cas d’interruption d’activité.
- La Ville réaffirme son ambition de créer 10 000 places de stationnement vélos dans la mandature et de porter leur nombre à plus de 40 000 d’ici 2020.

### **Relations avec la Ville de Paris :**

#### **Organisation des échanges**

- Les opérateurs s’engagent à participer à des réunions régulières avec les services de la Ville de Paris afin d’envisager des adaptations de leur offre aux spécificités du territoire parisien. Ils mettent en place une organisation favorisant ce dialogue et permettant de répondre à d’éventuelles situations d’urgence.
- La Ville s’engage à organiser au moins une réunion annuelle permettant de faire le bilan et d’évaluer les perspectives d’évolution et de développement éventuelles.

#### **Informations sur l’évolution de l’offre**

- Les opérateurs s’engagent, dans un esprit de coopération durable, à communiquer régulièrement et préalablement à la Ville de Paris (Direction de la Voirie et des Déplacements/Agence de la Mobilité) leurs intentions relatives au déploiement de leur flotte de vélos sur le territoire parisien. Dès signature de la Charte, tous les opérateurs transmettront à la Ville un document récapitulant leurs objectifs trimestriels en matière de déploiement à Paris, qui sera ensuite mis à jour à la fin de chaque trimestre, selon le calendrier grégorien. Ils s’engagent à communiquer précisément sur leurs nouveaux déploiements (nombre de vélos et zone de service) quinze jours à l’avance.
- La Ville s’engage à traiter ces informations en toute confidentialité.

#### **Données relatives à l’activité des opérateurs**

- Les opérateurs s’engagent à mettre gracieusement à disposition de la Ville, pour son usage propre, des données sur le déploiement et l’usage du service, nécessaires à la meilleure connaissance des flux et à l’optimisation du réseau cyclable et des espaces de stationnement.
- Le détail des données concernées, ainsi que leurs modalités de communication et de protection, sont précisées en collaboration avec les opérateurs par un groupe de travail organisé par la Mairie. Ces éléments feront l’objet d’une annexe à la présente Charte.

### **Inscription dans une démarche solidaire et durable**

La Ville sera attentive au respect des exigences liées à ses objectifs de résilience et de développement durable. Celles-ci pourront inspirer les critères qui seraient définis pour l'octroi de licences d'exploitation dans un nouveau cadre juridique national :

- adoption par les opérateurs de stratégies de tarification à long-terme ;
- conditions de conception, de fabrication, d'assemblage des vélos (matériaux, méthodes, conditions, lieux et milieux de production) : éco-compatibilité, mesures d'insertion, clauses sociales et environnementales ;
- respect des objectifs parisiens de lutte contre la pollution de l'air par les véhicules de maintenance et de régulation : des véhicules propres seront privilégiés dans un souci d'exemplarité environnementale ;
- réemploi et recyclage des vélos usagés, dans une optique d'économie circulaire ;
- mise en place de circuits de coopération avec les associations spécialisées dans ce domaine, telles que vélo écoles ou ateliers de réparation ;
- respect du règlement local en matière de publicité ;
- mise en place d'une démarche RSE (Responsabilité sociale d'entreprise) ;
- approvisionnement progressif en électricité verte ;
- soumission par les fournisseurs des opérateurs aux règles européennes en vigueur en matière de retraitement et recyclage des batteries.

---

## 2 - Charte de Bordeaux Métropole



# Charte d'engagements des opérateurs de vélos en libre-service sans borne sur le territoire de Bordeaux Métropole

---

### Objet de la présente charte

La métropole de Bordeaux, forte d'une part modale vélo de 8% en 2017 (14% sur la seule ville de Bordeaux), se situe parmi les agglomérations françaises où l'usage du vélo est le plus fort. Depuis une quinzaine d'années en effet, Bordeaux Métropole et la Ville de Bordeaux mènent de nombreuses actions pour développer l'usage du vélo (développement des infrastructures cyclables, des services aux cyclistes, du stationnement...).

Le 2<sup>e</sup> plan vélo métropolitain 2017-2020 vise ainsi une part modale du vélo de 15% en 2020 sur la métropole et affirme l'ambition de devenir la capitale du vélo.

L'arrivée dès fin 2017 des services de vélos en free-floating en France est une opportunité pour les villes de développer l'usage du vélo, mais aussi un risque de desservir son image (problèmes de sécurité et/ou d'encombrement de l'espace public) si un certain nombre de précautions ne sont pas prises.

Aussi, la charte ici présente, vise à établir un certain nombre d'engagements demandés par Bordeaux Métropole à tout opérateur de vélos en free-floating (ci-dessous dénommé « opérateur »), souhaitant implanter son service sur son territoire.

---

### Article préliminaire – Définitions

**Bordeaux Métropole** est un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre, relevant de la catégorie des métropoles, par transformation de la Communauté urbaine de Bordeaux, créé en vertu de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 et du décret n° 2014-1599 du 23 décembre 2014.

**Bordeaux Métropole** est compétente en matière d'organisation de la mobilité, de protection et de mise en valeur de l'environnement et de politique du cadre de vie dont notamment la lutte contre la pollution de l'air (article L5217-2 du Code général de la propriété des personnes publiques).

**Le Président de Bordeaux Métropole** dispose de la police de la conservation sur les voies dont il est gestionnaire. Il dispose également de la compétence de police de la circulation et du stationnement sur toutes les voies métropolitaines hors agglomération.

**Le maire** peut, moyennant le paiement de droits fixés par un tarif dûment établi, donner des permis de stationnement ou de dépôt temporaire sur la voie publique et autres lieux publics, sous réserve que cette autorisation n'entraîne aucune gêne pour la circulation et la liberté du commerce. (Code général des collectivités territoriales, art. L.2213-6).

**La police municipale, sous l'autorité du maire**, « a pour objet d'assurer le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité publiques » (article L.2212-2 du Code général des collectivités territoriales)

Est nommé **opérateur** dans cette charte, la société/entreprise/association qui sollicite une autorisation d'occupation temporaire du domaine public pour exercer une activité de vélo en libre-service sans borne sur le territoire de Bordeaux Métropole.

## **Article 1<sup>er</sup> – Respect de la charte**

---

L'opérateur s'engage à respecter l'ensemble des articles de la présente charte.

Si Bordeaux Métropole constate un tel manquement, elle le signifie par courrier à l'opérateur qui a un délai de 2 mois à la date d'envoi du courrier pour apporter une réponse satisfaisante.

Au bout de 3 manquements sans réponse satisfaisante, l'opérateur sera considéré comme ne respectant pas la présente charte.

## **Article 2 – Occupation du domaine public et redevance**

---

Afin de pouvoir exercer son activité, l'opérateur doit obtenir une autorisation d'occupation du domaine public délivrée par la ou les communes de la Métropole sur le territoire desquelles les vélos sont déployés.

Cette autorisation précise la zone de déploiement et le nombre de vélos maximum déployés et est également soumise à l'acquittement d'une redevance fixée par chaque commune.

Tout déploiement de flotte complémentaire ou toute extension du périmètre de déploiement devra faire ainsi l'objet d'une nouvelle autorisation.

L'opérateur ne pourra utiliser le domaine public défini à l'article 5 qu'en vue d'y parquer ses vélos dans l'attente d'affectation à un client.

En cas de manquement à la présente charte (cf. article 1) ou à toute exigence portée dans l'arrêté d'autorisation d'occupation du domaine public délivré par la commune, cette autorisation d'occupation du domaine public pourra être retirée et les vélos pourront être évacués (cf. article 7).

## **Article 3 – Qualité des vélos**

---

Les vélos mis en service sont des cycles au sens des dispositions du 6.10 de l'article R. 311-1 du Code de la route.

L'opérateur s'engage à assurer un entretien de qualité et sécuritaire des vélos pour disposer d'une flotte fonctionnelle. Les caractéristiques techniques des cycles déployés seront ainsi conformes au décret n° 2016-364 du 29/03/16 fixant les exigences de sécurité concernant les bicyclettes.

## **Article 4 – Respect des lois et réglementation en vigueur**

---

L'opérateur se conformera aux lois et règlements en vigueur qui existent indépendamment de la présente convention.

Il s'engage notamment à exiger de ses utilisateurs qu'ils respectent le Code de la route, tant dans les règles de circulation (circulation sur la chaussée et/ou les aménagements dédiés aux cyclistes, respect des feux, respect des priorités...), que dans l'équipement nécessaire la nuit (lumières...).

## **Article 5 – Zone de déploiement des vélos**

---

Les zones où les vélos ne seront pas autorisés à stationner seront indiquées dans l'autorisation d'occupation temporaire qui sera délivrée par la commune.

Ces zones peuvent être étendues temporairement dans le cadre de la présence de marchés, d'occupation des lieux par un chantier ou toute autre manifestation sur le domaine public.

## **Article 6 – Respect des zones de stationnement**

---

L'opérateur s'engage à exiger de ces utilisateurs qu'ils stationnent en priorité leur vélo dans un lieu dédié, soit contre ou à proximité immédiate d'un arceau vélo.

En tout état de cause, le stationnement des vélos ne devra pas entraver la libre circulation de tous les usagers de l'espace public, en particulier des piétons et des personnes à mobilité réduite.

En ce sens, l'opérateur veillera à ce que le stationnement de ses cycles ne constitue pas un stationnement dangereux, gênant ou abusif au sens des dispositions des articles R. 417-9 à R. 417-13 du Code de la route.

En cas de manquement à cette obligation, les utilisateurs ou à défaut l'opérateur encourt une contravention de quatrième ou deuxième classe délivrée par le maire en vertu de son pouvoir de police en matière de circulation et de stationnement en agglomération.

De plus, lorsque le conducteur ou le propriétaire du véhicule est absent ou refuse, malgré l'injonction des agents, de faire cesser le stationnement gênant, l'immobilisation et la mise en fourrière peuvent être prescrites dans les conditions prévues aux articles L. 325-1 à L. 325-3.

Les autorisations d'occupation du domaine public qui seront délivrées par les communes mentionneront les zones de circulation et/ou stationnement interdites.

## **Article 7 – Evacuation des vélos encombrants**

---

L'opérateur est responsable de l'évacuation des vélos qui ne sont plus en état de fonctionner et/ou qui entrave la circulation normale des usagers de l'espace public. Il doit ainsi veiller à s'acquitter spontanément de cette tâche.

Dans le cas où Bordeaux Métropole signalerait un tel vélo à l'opérateur, ce dernier s'engage à déplacer un vélo mal stationné dans la journée et à retirer un vélo qui n'est plus en état de marche dans les 48h.

A défaut d'intervention de l'opérateur dans les délais indiqués ou en cas de retrait de l'autorisation d'occupation du domaine public (cf. article 2), le maire de la commune concernée, en vertu de son pouvoir de police en matière de circulation et de stationnement en agglomération (article L2213-1 du CGCT) et/ou le Président de Bordeaux Métropole en vertu de son pouvoir de conservation (article R116-2 du Code de la voirie routière), pourra faire évacuer le/les vélos et dans ce cas, sanctionner l'opérateur par une amende.

## **Article 8 – Présence, réactivité et exemplarité de l'équipe locale de maintenance**

---

L'opérateur prendra toutes les dispositions de nature à préserver le bon ordre dans le déploiement de sa flotte. Notamment, il emploiera le personnel nécessaire à cette fin et lui donnera l'instruction de travailler en étroite coordination avec Bordeaux Métropole, les communes concernées et les forces de l'ordre chaque fois que cela s'avérera nécessaire.

A ce titre, il s'engage à :

- déplacer un vélo mal stationné dans la journée ; les membres de l'équipe se devront alors d'être exemplaires dans la façon et l'endroit où reposer les vélos, à un endroit dédié (arceau vélo) ou un endroit n'obstruant aucun passage de véhicule, de piéton ou de personnes à mobilité réduite ;
- retirer un vélo qui n'est plus en état de marche dans les 48h ;
- centraliser et faire un reporting mensuel de l'activité du service auprès de la Métropole.



## **Article 9 – Disponibilité et dialogue constructif avec Bordeaux Métropole**

---

L'opérateur s'engage à désigner et donner à Bordeaux Métropole, les coordonnées (mail et téléphone portable) d'au moins une personne, responsable local du service (donc présente à Bordeaux), disponible et réactive en cas de besoin, dans la journée.

L'opérateur s'engage par ailleurs à se rendre disponible pour des points réguliers avec Bordeaux Métropole, d'hebdomadaires durant les 3 premiers mois à mensuels par la suite.

Le dialogue entre l'opérateur et Bordeaux Métropole vise une amélioration continue du service et une transparence quant aux intentions des deux parties.

## **Article 10 – Echanges de données avec Bordeaux Métropole**

---

Dans le cadre de l'amélioration des politiques de transport et de mobilité menées à l'échelle métropolitaine, l'opérateur s'engage à mettre à la disposition de Bordeaux Métropole, un tableau de bord du service indiquant, a minima :

- le nombre de vélos déployés par semaine ;
- le nombre d'usages du service par semaine ;
- la « carte de chaleur » des lieux de dépose par les usagers du service ;
- le nombre d'inscrits au service par semaine ;
- le nombre d'abonnés par semaine et pour chaque type d'abonnement ;
- le nombre de vélos déposés hors-zone de couverture, par semaine ;
- le nombre de vélos en cours de réparation pour défauts techniques et/ou usure normale chaque semaine (préciser les réparations les plus récurrentes) ;
- le nombre de vélos vandalisés (acte volontairement malveillant) mais réparables, depuis le lancement du service ;
- le nombre de vélos vandalisés et irrécupérables, depuis le lancement du service ;
- le nombre de vélos volés, depuis le lancement du service ;
- tout incident ou fait notable (vélo perché dans un arbre, accident grave...) chaque semaine.

Bordeaux Métropole s'engage à mettre à la disposition de l'opérateur toute donnée publique en sa possession, utile à l'amélioration du service de l'opérateur (base de données d'arceaux vélos notamment).