



HAL
open science

L'intérêt en termes d'avantages et de limites, pour les collectivités, d'intégrer au sein de leur contrat de délégation de service public transport, d'autres services à la mobilité

Aurélie Simporé

► To cite this version:

Aurélie Simporé. L'intérêt en termes d'avantages et de limites, pour les collectivités, d'intégrer au sein de leur contrat de délégation de service public transport, d'autres services à la mobilité. *Gestion et management*. 2021. dumas-04210125

HAL Id: dumas-04210125

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-04210125>

Submitted on 18 Sep 2023

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.



Université Lumière Lyon 2 et l'École Nationale des Travaux Publics de l'État.
Faculté Science Economique

Master 2 TRANSPORTS URBAINS et RÉGIONAUX de PERSONNES (TURP)
Période de stage : 03/05/2021 – 29/10/2021

Organisme d'accueil



MÉMOIRE DE FIN D'ÉTUDES

L'intérêt en termes d'avantages et de limites, pour les collectivités, d'intégrer au sein de leur contrat de délégation de service public transport, d'autres services à la mobilité

Présentée par :
Aurélie SIMPORÉ

Sous la direction de :
Tutrice d'entreprise : **Pierrette PENITOT- BOUVIER**

Tuteur universitaire : **Pierre-Yve PEGUY**

Date de la soutenance : 16 novembre 2021

FICHE BIBLIOGRAPHIQUE

[Intitulé du diplôme] Master Transports Urbains et Régionaux de Personnes (TURP)		
[Tutelles] - Université Lumière Lyon 2 - Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat (ENTPE)		
[Titre] L'intérêt en termes d'avantages et de limites, pour les collectivités, d'intégrer au sein de leur contrat de délégation de service public transport, d'autres services à la mobilité		
[Auteur] Aurélie SIMPORÉ		
[Membres du Jury (nom et affiliation)] Pierre-Yve PEGUY (ENTPE / Université Lumière Lyon 2) Pierrette PENITOT-BOUVIER (Inddigo)		
[Nom et adresse du lieu du stage] INDDIGO 51 Montée de la Grande Côte 69001 Lyon		
[Résumé] <p>Les collectivités proposent une palette de services à la mobilité diversifiées. L'objectif étant de faciliter les déplacements au sein du territoire. Cependant, lors de la constitution du contrat de délégation de service public de transport, ces services ne sont pas systématiquement intégrés. Alors que de plus en plus de collectivités optent pour des contrats de DSP transport globaux, regroupant toute l'offre de service à la mobilité disponible, ce mémoire analyse l'intérêt en termes d'avantages et de limites de confier la gestion de tous ces services à un même délégataire.</p>		
[Mots clés] Nouveaux services à la mobilité Délégation de service public transport Délégation de service public spécifique Mobilité urbaine		Diffusion : - papier : [oui/non]* - électronique : [oui/non]* (* : Rayer la mention inutile) Confidentiel jusqu'au :
[Date de publication] 31 octobre 2021	[Nombre de pages] 59	[Bibliographie (nombre)] 24

PUBLICATION DATA FROM

[Entitled of Diploma] Master's degree Diploma in Urban and Regional Passenger Transport Studies		
[Supervision by authorities] - Université Lumière Lyon 2 - Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat (ENTPE)		
[Title] The advantages and limitations for local authorities of including other mobility services in their public transport service delegation contract		
[Subtitle]		
[Author] Aurelie SIMPORE		
[Members of the Jury (name and affiliation)] Pierre-Yve PEGUY (ENTPE / Université Lumière Lyon 2) Pierrette PENITOT-BOUVIER (Inddigo)		
[Place of training] INDDIGO 51 Montee de la Grande Côte 69001 Lyon		
[Summary] Communities offer a wide range of mobility services. The objective is to facilitate travel within the region. However, these services are not systematically integrated into the public transport service delegation contract. While more and more local authorities are opting for comprehensive public transport service delegation contracts, bringing together all the mobility services available, this paper analyzes the advantages and limitations of entrusting the management of all these services to the same delegate.		
[Key Words] Delegation of public service transport Delegation of public service specific Public transportation New services for mobility	Distribution statement : - Paper : [yes / no] * - Electronic : [yes / no] * (* Scratch the useless mention) Declassification date :	
[Publication date] October 31th 2021	[Nb of pages] 58	[Bibliography] 24



Université Lumière Lyon 2 et l'École Nationale des Travaux Publics de l'État.
Faculté Science Economique

Master 2 TRANSPORTS URBAINS et RÉGIONAUX de PERSONNES (TURP)
Période de stage : 03/05/2021 – 29/10/2021

Organisme d'accueil



MÉMOIRE DE FIN D'ÉTUDES

L'intérêt en termes d'avantages et de limites, pour les collectivités, d'intégrer au sein de leur contrat de délégation de service public transport, d'autres services à la mobilité

Présentée par :
Aurélie SIMPORÉ

Sous la direction de :
Tutrice d'entreprise : **Pierrette PENITOT- BOUVIER**

Tuteur universitaire : **Pierre-Yve PEGUY**

Date de la soutenance : 16 novembre 2021

« L'université n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans ce travail : ces opinions doivent être considérées comme propres à son auteur. »

REMERCIEMENTS

Je souhaiterais adresser mes remerciements à l'endroit de toute l'équipe pédagogique de l'Université Lumière Lyon 2 ainsi que de l'École Nationale des Travaux Publics de l'État (ENTPE). J'adresse également mes remerciements aux intervenants professionnels responsables du Master TURP, pour avoir assuré la partie théorique de la formation ;

Mes sincères remerciements à toutes les personnes qui ont accepté de me rencontrer et de répondre à mes questions durant mes recherches.

Merci à tout l'équipe d'INDDIGO Lyon et Chambéry de m'avoir accueilli au sein de leur univers et fait participer à diverses missions.

Je tiens à témoigner toute ma reconnaissance aux personnes suivantes, pour leur aide dans la réalisation de ce mémoire :

Madame Pierrette PENITOT-BOUVIER, Consultante en mobilité au sein d'INDDIGO, qui a chaleureusement partagé ses connaissances et expériences, tout en m'accordant sa confiance et une certaine indépendance dans l'exécution de missions enrichissantes.

Monsieur Pierre-Yve PEGUY, Directeur du LAET, Responsable de la mention de Master 3ET et Co-responsable du Master 2TURP, pour la pertinence de ses remarques dans le cadre de mon sujet de mémoire. Mais aussi pour m'avoir permis de bénéficier d'une partie de ses connaissances à travers la formation.

Mon beau-père, Monsieur Fabrice MERINDOL, Directeur Général de l'entreprise SIEGWERK France, pour les nombreuses relectures mais également les conseils qu'il a sus me donner et qui m'ont permis de compléter mon sujet.

Madame Clarisse MERINDOL/OUOBA, Juriste, Enseignant-Chercheur à l'UFR/Sciences Juridiques et Politiques de l'Université Thomas SANKARA, Ministre déléguée auprès du Ministre des Affaires Etrangères, de la Coopération, de l'Intégration Africaine et des Burkinabè de l'Extérieur qui est avant tout ma mère, pour son soutien inconsidérable tout au long de mon parcours scolaire.

Et enfin merci à toutes les personnes qui m'ont soutenues et encouragées dans la rédaction de ce mémoire, j'y suis arrivée !

SOMMAIRE

1. INTRODUCTION	9
1.1. Contexte général de l'étude	9
1.2. Objectif de l'étude	11
1.3. Périmètre de l'étude	13
2. TENDANCES ACTUELLES CONCERNANT LA CONTRACTUALISATION DES SERVICES À LA MOBILITE	15
2.1. La gestion en régie davantage adaptée pour les petits réseaux de transport	15
2.2. Essor des marchés publics entre 2005 et 2007	19
2.3. La délégation de service public devient le mode de contractualisation privilégié des offres de mobilité les plus récentes	22
3. ÉVALUATION DE CES DÉMARCHES INTÉGRATIVES	25
3.1. Spécificités d'intégrer d'autres services à la mobilité au sein d'un même contrat de DSP TC	25
3.2. Spécificités de contractualiser ces services à la mobilité au sein d'un contrat indépendant (marché public ou DSP spécifique)	36
CONCLUSION	42
BIBLIOGRAPHIQUE	45
ANNEXES	47
TABLES DES ILLUSTRATIONS	54
TABLE DES MATIÈRES	65

1. Introduction

1.1 Contexte général de l'étude

La mobilité urbaine est l'un des enjeux majeurs des collectivités. En effet, les besoins en déplacement des populations ne cessent de se développer et les défis environnementaux sont de plus en plus conséquents. Or la voiture personnelle (VP) est le moyen de transport le plus utilisé dans la majeure partie des agglomérations. Selon l'INSEE, en France, 74 % des actifs utilisent leur voiture pour se rendre au travail. Les autres solutions de transports restent en marge.

L'utilisation massive de la voiture est accentuée notamment dans les zones rurales où l'offre de modes alternatifs de déplacements (transports en communs principalement) est peu présente.

Cependant il existe une réelle volonté de changement des habitudes de déplacement de la part des automobilistes. Seulement, selon la 3^{ème} édition de l'Observatoire des Mobilités Émergentes de l'ADEME (enquête menée à l'échelle de quatre pays européens auprès de 7 000 personnes dont 4 000 en France), sur l'échantillon européen interrogé, 26 % déclarent « ne pas savoir comment faire ».

Afin de pouvoir proposer des offres de transport différentes de la voiture mais de pouvoir répondre également aux nouveaux besoins de déplacement des populations, tout en relevant les défis environnementaux, les collectivités s'orientent vers de nouveaux services à la mobilité.

Il s'agit de *“l'usage partagé d'un véhicule traditionnel, dans le temps (autopartage, vélos en libre-service, vélo à assistance électrique, trottinettes électriques) ou dans l'espace (covoiturage, transport à la demande), impliquant des améliorations organisationnelles et/ou technologiques”* (Techni.Cités. s.d.)

Il n'est donc plus question de « modes de transport » mais de réinventer le transport par les services. Cela porte un nom : Le « Maas : Mobilité As A Service (Mobilité comme service) ». Les utilisateurs ont maintenant la possibilité via un système numérique de réserver ou planifier un moyen de transport.

Ce phénomène a réellement été boosté dans les années 2010, avec l'apparition de la famille d'acronymes « as a Service », qui fait allusion aux technologies présentées comme des services. Comme le « Software as a service » (Logiciel en tant que service), il s'agit d'applications (outils messagerie sur le web, calendrier, outils bureautique...) mise à disposition et accessible vis à un navigateur internet.

Ces nouveaux services à la mobilité (NSM) sont ainsi complémentaires à l'offre de transport déjà présente au sein d'une collectivité et permettent de proposer aux usagers un éventail multimodal complet.

Néanmoins certains services sont encore peu utilisés. Il est donc dans l'intérêt des collectivités de mettre tout en œuvre pour inciter les futurs usagers de ces services.

En 2008, l'UTP a mis en place un Observatoire de la mobilité, il s'agit d'enquêtes annuelles menées auprès d'un panel de réseau adhérents à l'UTP. L'enquête de 2019, a révélé que seulement 33 % des enquêtés utilisent les modes de déplacement partagés (figure 1).

Par exemple, à la question « Utilisez-vous au moins un des modes de déplacement partagés du type : vélos en libre-service, covoiturage, autopartage, scooters en libre-service, trottinettes électriques en libre-service, transports publics sur réservation (TAD) », seulement 11 % utilisent les vélos en libre-service (environ 165 personnes).

Les voyageurs utilisent-ils les modes de déplacements partagés ?

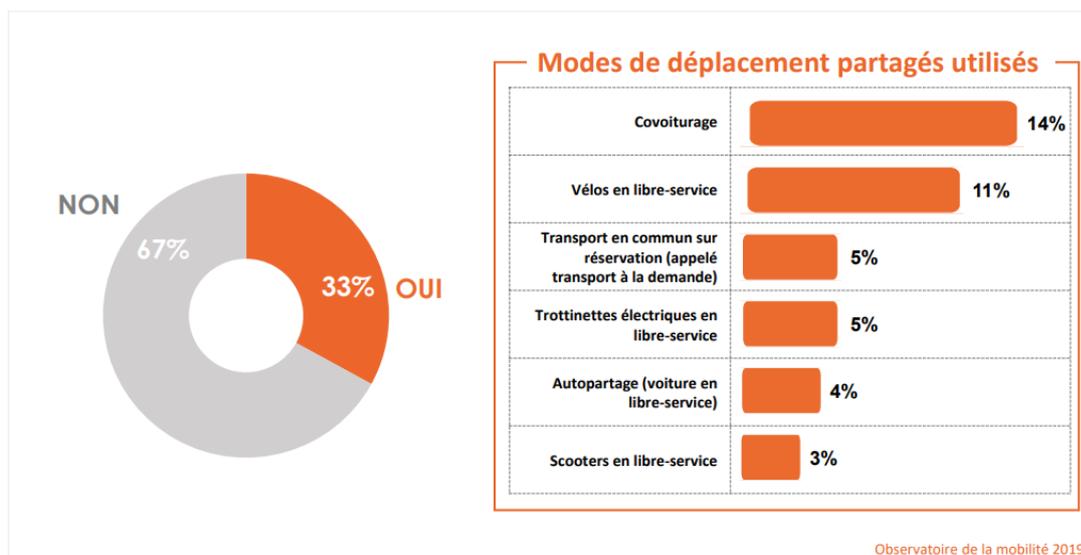


Figure 1 : Modes de déplacements partagés utilisés par les voyageurs interrogés
Source : Enquêtes annuelles TCU, DGITM-CEREMA-GART-UPT, traitement UPT, juin 2019 Panel de réseaux adhérents à l'UTP

Q6 : Utilisez-vous au moins un des modes de déplacement partagés du type : vélos en libre-service, covoiturage, autopartage, scooters en libre-service, trottinettes électriques en libre-service, transport publics sur réservation (TAD), ... ? Base : utilisateurs transports publics – 100% = 1097
Q7 : Parmi les modes de déplacement partagés ou en libre-service (free floating) ci-dessous, quels sont ceux que vous utilisez le plus souvent ? Base : ensemble – 100% = 1501

Pour définir les stratégies mobilités et les moyens à développer, des bureaux d'études comme INDDIGO proposent des prestations pour accompagner les collectivités. Il s'agit d'apporter une expertise adaptée et accessible à chaque autorité organisatrice de la mobilité (AOM) en fonction de leur territoire et de leur politique de déplacement.

C'est dans cette dynamique que je suis intervenue sur des missions de conseils en termes de service de transports alternatifs. Cette mission s'est intégrée dans le cadre d'un appel d'offres remporté par Inddigo où il était question d'organiser le réseau de transport périscolaire de la Communauté de Communes de Sauer-Pechelbronn (CCSP). L'enjeu est de réorganiser les services de prise en charge des enfants, en veillant au respect de la qualité des services de prise en charge, à la maîtrise des budgets tout en respectant les valeurs environnementales de la Collectivité.

J'ai de ce fait participé à la préparation et à la réunion de lancement qui a eu lieu à Sauer-Pechelbronn. Ce déplacement nous aura permis de comprendre les besoins en transport de la Collectivité afin de préparer les futures propositions qui leur seront faites. Dans cette démarche, j'ai donc réalisé un benchmark sur différentes solutions de ramassage scolaire innovantes. (Cf. annexes 1 et 2 page 47)

1.2 Objectif de l'étude

Après avoir choisi les différentes solutions de mobilité qui seront mises en place sur le territoire, il est primordial pour les collectivités de déterminer le mode de gestion de ces services.

Ils peuvent être contractualisés sous plusieurs formes :

- **La délégation de service public (DSP)** : Le service peut être intégré au contrat de DSP de transports en commun ou faire l'objet d'un contrat de DSP spécifique.
- **Le marché public de services** : le service est contractualisé dans un marché public indépendant ou adossé à un marché public de mobilier urbain
- **La régie** : le service est directement exploité par la Collectivité

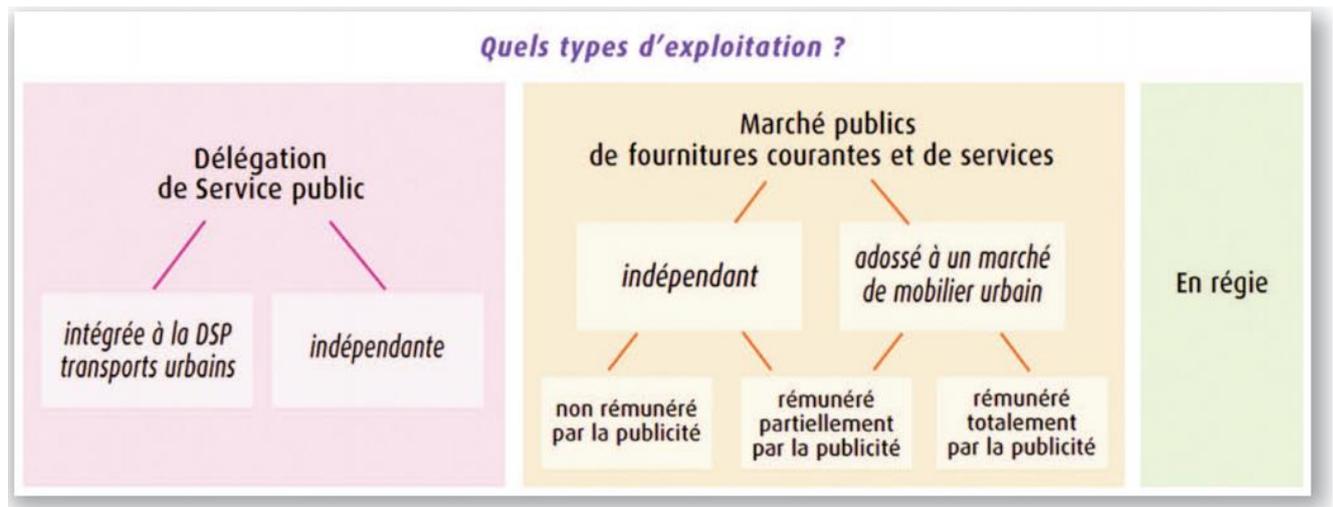


Figure 2 : Représentation des principaux modes de gestion d'un réseau de transport urbains
Source : CEREMA, (2015), Contractualisation des vélos en libre-service en France : état des lieux 2005-2013 [3]

Historiquement, le système de vélo en libre-service a été l'un des premiers services à la mobilité contractualisé par une collectivité.

En 1998, Clear Channel, entreprise américaine spécialisée dans l'affichage publicitaire, exploitait le service de VLS pour la ville de Rennes. Il s'agissait d'un service totalement indépendant du réseau de transports collectifs Rennais.

JCDecaux, une entreprise française cette fois-ci, va propulser les systèmes de VLS en France avec la mise en place du service Vélo'v à Lyon en 2005. Par la suite, le nombre de systèmes de vélo en libre-service adossé à un marché public de mobilier urbain n'a cessé d'augmenter jusqu'en 2007.

À partir de cette date, de nouvelles formes de contractualisation sont apparues dans le domaine de la mobilité urbaine. Certaines collectivités font le choix de contractualiser des services à la mobilité dans un marché public spécifique et non adossé au mobilier urbain. D'autres intègrent ces services dans leur contrat de délégation de service public portant sur leur réseau de transports urbains. Cela permet de créer une offre de service de mobilité globale. Mais en fonction de leurs objectifs, elles peuvent contractualiser ces services dans un contrat de DSP spécifique.

Dans le cadre d'un marché public, chaque service à la mobilité dispose de son contrat. La seule question qui peut se poser c'est de savoir si le contrat sera indépendant ou adossé à un contrat de mobilier urbain. Lorsqu'il s'agit d'une régie, étant donné que les services sont directement gérés par la Collectivité il n'y a pas de contrat.

Dans un contrat de délégation de service public, la Collectivité confie principalement la gestion des lignes régulières (et/ou lignes scolaires, lignes saisonnières). Et dans le cas où elle voudrait mettre en place d'autres services de transport, elle a la possibilité de les intégrer au sein de son contrat de DSP transport initial ou de contractualiser ces services de façon indépendante.

C'est dans ce cas de figure qu'il revient donc à INDDIGO d'orienter et de conseiller les autorités organisatrices sur de nouveaux services à la mobilité innovants pouvant être intégrés au sein de cette délégation. Sachant que ces modes ne sont pas systématiquement intégrés au sein du contrat.

Depuis 2016, Inddigo pilote le contrat de délégation de service public de la Communauté d'Agglomération Porte Isère (CAPI). En cette année 2021, le contrat de DSP arrive à sa fin, et dans le cadre du renouvellement du contrat, la Collectivité souhaite intégrer de nouveaux services à la mobilité.

La CAPI propose actuellement, en plus de son offre de transports en commun, un service de location de vélo à assistance électrique (VAE). La Collectivité souhaite, dans son nouveau contrat, étendre sa flotte de vélos et proposer un service de location de trottinettes électriques longue durée. À cette occasion, la question de savoir s'il serait pertinent ou non d'ouvrir le périmètre de la DSP à d'autres services s'est posée.

On peut donc noter, que de nouveaux services à la mobilité sont davantage mis en place au sein des collectivités afin de compléter l'offre de transports en commun. Cependant lorsque le réseau de transport urbain de la Collectivité est contractualisé sous une DSP, l'intégration d'autres services à la mobilité dans ce contrat n'est pas systématique.

Au vu du développement de ces nouveaux services, les collectivités auraient-elle intérêt à regrouper au sein d'un même contrat toutes les offres de mobilité afin de créer une délégation de service public de transports en commun globale ? Ou en revanche, mettre en place un contrat spécifique pour chaque service à la mobilité qu'elles proposent ?

Dans un premier temps, il serait intéressant de voir quelles sont les tendances actuelles en termes de contractualisation de services à la mobilité. D'analyser par la suite, pourquoi certaines collectivités ont choisi d'intégrer dans leur délégation de service public gérant leurs lignes de transport, d'autres services à la mobilité.

Il sera mis en parallèle les avantages et inconvénients de ces nouvelles DSP au regard de la mise en parallèle de DSP (ou marchés) gérant un service à la mobilité spécifique (type location VAE, trottinettes...).

1.3 Périmètre de l'étude

Il sera donc question de s'intéresser essentiellement aux services à la mobilité tels que :

- **Vélos en libre-service (VLS) ou vélopartage** : il s'agit de la mise à disposition de vélo qu'il est possible d'emprunter librement sur l'espace public. Le service peut être gratuit ou payant. Ces vélos sont essentiellement rattachés à une borne
- **Vélos à assistance électrique (VAE)** : Cycles à pédalage assisté. Le vélo dispose d'un moteur auxiliaire électrique inférieur ou égal à 250 watts.
Les VAE sont disponibles dans des espaces de location dits « humanisée ». Cependant certaines collectivités proposent ces vélos en libre-service (**VAELS**)
- **Vélos en location humanisée** (classique, électrique, pliants, cargo, bi/tri-porteur...) : Il est possible de louer ces vélos dans des agences commerciales. Il s'agit généralement de **location moyenne à longue durée (VLD : vélos location longue durée)**.
- **Trottinettes électriques** : trottinette équipée d'un moteur électrique
- **Covoiturage** : à la différence de l'auto-stop, le covoiturage c'est « *l'utilisation simultanée et organisée d'un véhicule par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs passagers, dans le but d'effectuer un trajet commun.* » (« Covoiturage », 2021)
- **Autopartage ou voiture en libre-service ou auto en libre-service (ALS)** : Mise à disposition de véhicule qu'il est possible d'emprunter librement sur l'espace public.
- **Consignes à vélos** : zone de stationnement pour vélos sécurisée
- **Parc relais** : Parking aménagé à proximité d'arrêts de transport public, « *destiné à inciter les automobilistes à garer son véhicule pour emprunter ensuite un moyen de transport en commun* » (« Parc relais », 2021).

Afin de pouvoir s'appropriier le sujet, plusieurs informations jugées intéressantes ont été répertoriées, concernant les différents services à la mobilité qui seront étudiés. :

Tableau 1 : Les éléments clés sur les différents services à la mobilité étudiés

Vélos en libre-service	<ul style="list-style-type: none"> - 72 systèmes de VLS identifiés - Dernier système à fin 2020 : Saint-Brieuc en 2020¹ - Distances moyennes pour se rendre au travail : 2,5 km
Vélo à assistance électrique	<ul style="list-style-type: none"> - 37 000 VAE en location longue durée - Distances moyennes pour se rendre au travail : 3,3 km
Vélo en location humanisée	<ul style="list-style-type: none"> - 162 services de location humanisée recensés en France - 75 000 vélos disponibles à la location en France
Stationnement vélos (<i>consignes à vélos sécurisées individuelles ou collectives, box à vélos, aire de stationnement dans les parkings, parkings sécurisés</i>)	<ul style="list-style-type: none"> - 119 stationnements vélos recensés - 42 000 places disponibles
Covoiturage²	<ul style="list-style-type: none"> - 3 % des déplacements domicile-travail - 2 000 € par an d'économies pour chaque salarié
Autopartage³	<ul style="list-style-type: none"> - 2011 : apparition des premiers services d'autopartage entre particuliers - 5 % des Français ont recours à l'autopartage - Selon l'ADEME (Agence de l'environnement et de maîtrise de l'énergie), « une voiture en autopartage remplace 5 véhicules personnels et libère 4 places de stationnement »

Source : Enquête exploitants Ademe Inddigo 2020

En vue de pouvoir apporter des éléments de réponse à la problématique, des entretiens ont été réalisés auprès de collectivités qui proposent différents services à la mobilité (cf. annexe 3 pages 48 et 49).

L'objectif pour étant de recueillir des informations concrètes sur la gestion et la contractualisation de ces nouveaux services à la mobilité. À cela s'ajoute également des entretiens que effectués auprès d'acteurs du monde du transport de voyageurs comme le Centre d'Études et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (CEREMA) ou l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME). (cf. annexe 4 page 50)

1 SOURCE : QUCIT FR. (2020, 8 OCTOBRE). LE VÉLO EN LIBRE-SERVICE, UN SUCCÈS FRANÇAIS QUI CONTINUE DE PROGRESSER DANS LES VILLES. MEDIUM.

2 SOURCE : LE COVOITURAGE EN FRANCE, SES AVANTAGES ET LA RÉGLEMENTATION EN VIGUEUR. (2021). MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE.

3 SOURCE : AUTOPARTAGE EN FRANCE. (2017). MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE.

2. Des méthodes de contractualisation des services à la mobilité qui évoluent dans le temps

Il existe trois modes de gestion principaux :

- La régie
- Le marché public
- La délégation de service public

2.1 Un système de régie davantage adapté pour les petits réseaux de transport

Il s'agit de la gestion d'un service public, en l'occurrence la gestion d'un réseau de transports en commun, effectué par la Collectivité elle-même. La Collectivité met au profit du réseau son propre personnel.

Ce mode de gestion peut être davantage adapté aux petites collectivités qui ne disposent pas de moyens financiers importants et pour lesquelles il n'est pas nécessaire de fournir une offre de services à la mobilité ultra diversifiée et conséquente en termes de parcs.

Par exemple, selon l'Enquête exploitant ADEME Inddigo 2020, 13 % des systèmes de VLS en France sont exploités en régie et disposent d'une flotte inférieure à 200 vélos. M. Robert, Directeur d'études mobilités partagées au Cerema, rejoint cet argument, car pour lui il est plus facile de gérer en régie un parc de vélos compris entre 100 et 150 vélos.

À titre d'exemple, l'agglomération de La Rochelle, dont le réseau de transport en commun est géré en régie. Historiquement, la Collectivité a toujours exploité son service de transport urbains dans le cadre d'une régie, la RCTC : Régie des Transports Communautaires Rochelais.

Il est compris dans ce réseau :

- Transports urbains
- Lignes maritimes
- Un service de vélo en libre-service
- Un service de location de vélos dits « événementiels » : remplace les vélos touristiques
- Vélos en location humanisée courte à longue durée (classiques et électriques)
- Autopartage

La Collectivité de La Rochelle fait partie des précurseurs de la location du vélo en libre-service. En 1976, 300 « vélos jaunes » (*image 1*) gratuits et en free-floating sont mis à la disposition des Rochelais par le maire de la ville.

Seulement, le service ne disposait d'aucun système informatisé (géolocalisation des vélos) ce qui laissait place à de nombreux vols et dégradations.

En 2005, un nouveau service de VLS a été mis en œuvre mais s'est avéré être peu performant.

C'est en 2009 que l'offre de vélo a été totalement repensée. Un nouveau système informatisé a été mis en place (*image 2*). Il est désormais possible de connaître la disponibilité des vélos aux stations ainsi que les stations à proximité. Des vélos à assistance

électrique ont également été intégrés au réseau et désormais toutes les offres de service vélo sont disponibles en dehors de La Rochelle.

Le nombre de vélos mis en location était entre 100 et 150 en 2009 et est passé à 731 en 2020.



Image 1 : « Vélo jaune » Rochelais de 1976

Source : Razemon, O. (2016, 19 avril). A La Rochelle, les militants du vélo imaginent la société de l'a-voiture. Le Monde.



Image 2 : Vélo « Yélo » de La Rochelle

Source : Site internet Yélo

À noter que le manque d'expertise vélo de la Collectivité, peu expliquer l'échec des deux premiers systèmes de vélos. Avec le temps l'offre de vélo en libre-service s'est nettement améliorée.

Le réseau de transport urbain de Belfort (*Territoire de Belfort : 102 communes, plus de 145 000 habitants*) est également géré par une régie. Le Syndicat Mixte des Transports en Commun du Territoire de Belfort (SMTC) se charge de l'organisation des transports collectifs

de l'ensemble du territoire. La Régie des Transports du Territoire de Belfort (RTTB) et des transporteurs indépendants viennent en complément du syndicat mixte.

Le réseau urbain est composé de lignes de TC, d'un service de vélos et d'auto en libre-service (ALS). Cette diversité des offres de transport s'intègre dans une politique globale de transport encourageant l'utilisation des TC. L'objectif étant de favoriser également l'intermodalité (= utilisation combinée de plusieurs modes de déplacements pour un seul trajet) en prenant compte de la totalité de la chaîne de déplacements. À cet effet, la SMTC a mis en œuvre l'offre multimodale « Triple Play », accessible avec la carte Optymo. Il s'agit d'un pass permettant de se déplacer en bus, à vélo ou en voiture en libre-service, le tout sans abonnement.

Tableau 2 : Eléments clé sur les services de transport urbain à Belfort en 2019

Services de transport urbains	Mode de gestion	Exploitant	Spécificités
Transport collectif	Régie	RTTB	<ul style="list-style-type: none"> Plus de 6 millions de voyages sur le réseau urbain 44,4 % de la population dispose d'un pass Optymo
Vélo en libre-service	Régie	RTTB	<ul style="list-style-type: none"> Mis en place en 2013 270 vélos répartis dans 31 stations 3 917 utilisateurs
Autopartage	Régie	SMTC	<ul style="list-style-type: none"> 78 voitures 4 432 utilisateurs

Source : Rapport d'activité de la SMTC (2019)

Tout comme La Rochelle, 200 vélos étaient proposés lors du lancement du service VLS en 2013 par la SMTC.

D'une façon générale, ce mode de gestion requiert des compétences indispensables en gestion du personnel (formation, management...). Ce qui pour une collectivité nécessite une évolution de ses fonctions.

Cependant, cela évite la création de structures supplémentaires, car les locaux municipaux sont mis à disposition du service. Ce qui est un avantage pour les collectivités dont les moyens ne sont pas aussi importants que les grandes agglomérations.

Le fait qu'il n'y ait pas de contrat entre le délégant et son délégataire, permet plus de souplesse concernant l'évolution du service mis en place. Par exemple, la Collectivité peut choisir d'augmenter la grille tarifaire sans forcément attendre la fin d'un contrat ou de passer par un avenant. Et étant donné qu'il n'y a pas de contrat il n'y a donc pas de limite dans la durée pour définir les éléments financiers relatifs à la gestion du service.

Entre 2015 et 2020, le nombre de systèmes de VLS exploités dans le cadre d'une régie a augmenté de 8 points de pourcentage (*figure 3*).

Les régies ont su s'adapter au fur à mesure, afin de proposer elles aussi des réseaux de transport multimodaux efficaces.

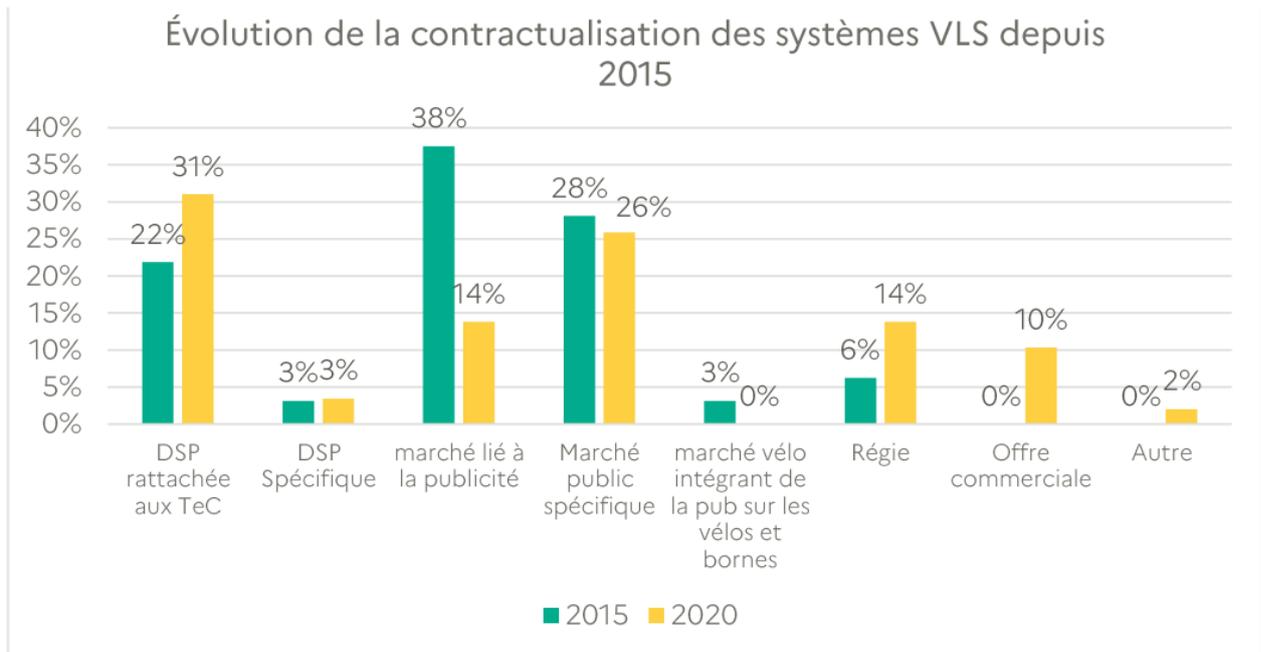


Figure 3 : Évaluation de la contractualisation des systèmes VLS depuis 2015
Source : Enquête exploitants Ademe Inddigo 2020

Il est possible de considérer que les freins que pouvaient avoir les régies concernant l'exploitation de modes de transport alternatifs au bus, s'effacent peu à peu. Elles sont aussi capables d'élargir leurs compétences et de gérer un réseau de transport multimodal efficace.

2.2 Un essor des marchés publics dans le secteur des nouvelles mobilité, entre 2005 et 2007, lié au développement du vélo en libre-service

Le marché public correspond à la conclusion d'un contrat entre une personne publique (la Collectivité) et un prestataire, le plus souvent privé. Dans le cadre des nouveaux services à la mobilité, le marché public peut être indépendant ou adossé à un marché de mobilier urbain. Auquel cas [le prestataire fournit, exploite et entretient un ensemble de mobilier urbain, tout en se rémunérant partiellement ou totalement par la vente d'espaces publicitaires disposés sur ce mobilier urbain.] (Contractualisation des vélos en libre-service en France. Cerema. 2015)

Entre 1998 et 2007, c'est la montée des services de vélos en libre-service. Le mode de contractualisation majoritairement utilisé était le marché public adossé à un marché de mobilier urbain.

En effet, le premier système de vélo en libre-service informatisé du monde a été mis en place à Rennes en 1998. Clear Channel a été l'entreprise publicitaire à l'initiative de ce service. En revanche, la collectivité de Rennes a interdit à l'entreprise publicitaire de disposer des panneaux publicitaires auprès de chacun des stations de vélos. La rémunération ne s'effectuait donc pas grâce à la publicité.

Cette ascension des entreprises publicitaires exploitant de système de VSL peut se voir dans la figure 4. Entre 1997 et 2010 la majorité des contractants étaient des entreprises de mobilier urbain. En 2007, 7 contrats sur 10 étaient conclus par JCDecaux. En effet, à la suite du système de VLS lancé par Rennes, qui n'a pas connu le succès escompté, la ville de Lyon a inauguré en 2005 sa première offre de vélo en libre-service en marché public adossé à la publicité, initié par le Grand Lyon et l'entreprise publicitaire JCDecaux. L'entreprise française, consciente que le service de VLS est un service déficitaire, a mis en place un système de rémunération, permettant ainsi de percevoir des bénéfices grâce aux panneaux publicitaires installés sur le mobilier urbain (abris de bus, stations de vélos...).

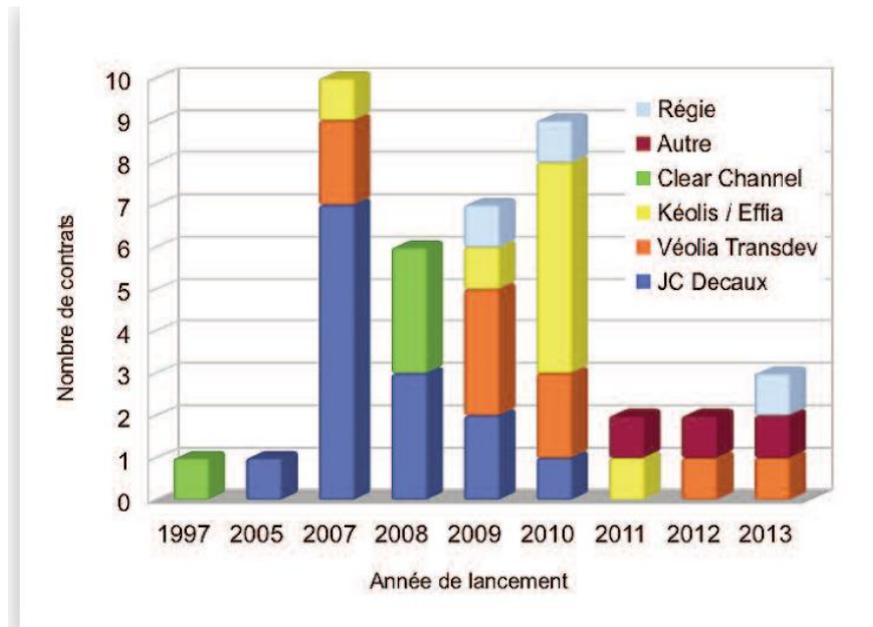


Figure 4 : Répartition des différents contractants en fonction de l'année de lancement du service, entre 1997 et 2013

Source : Contractualisation des vélos en libre-service en France. Cerema. 2015

Jusqu'en 2015, l'Ademe recensait le nombre de contrats de marché public lié à la publicité à 38 %, en 2020, la part de ce type de contrat n'est plus que de 14 % (figure 5).

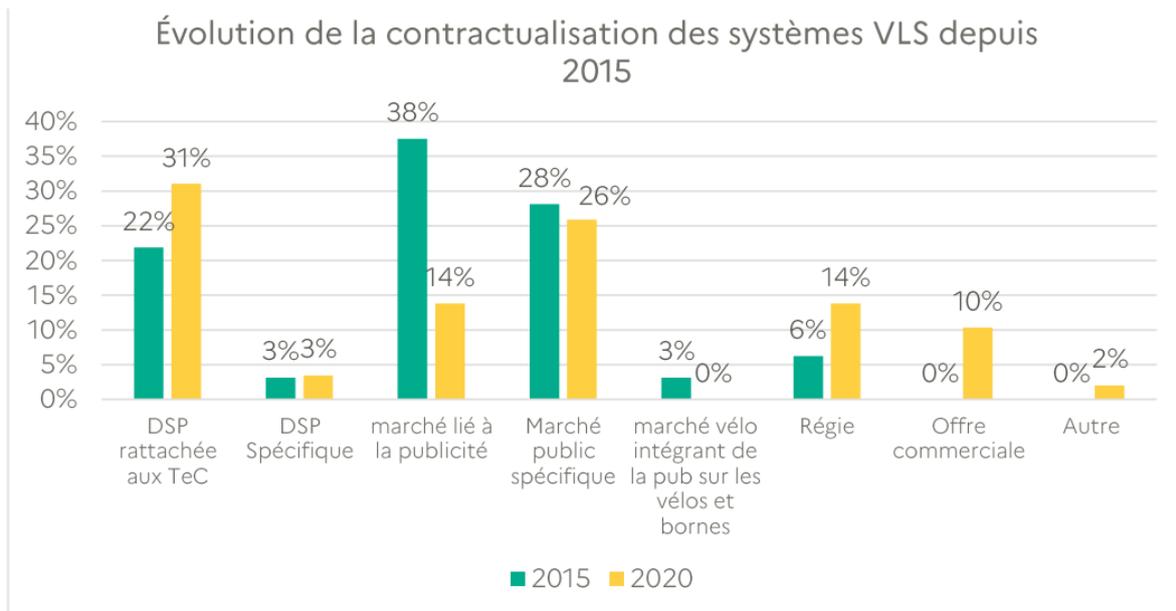


Figure 5 : Évolution de la contractualisation des systèmes VLS depuis 2015 (identique à la figure 3)

Source : Enquête exploitants Ademe Inddigo 2020

Aujourd'hui, JCDecaux exploite 11 services de vélo en libre-service en France.

Tableau 3 : Liste des villes dans lesquelles JCDECAUX exploite actuellement le service de VLS

Ville	Année de mise en service	Nombre de vélos	Nombre de stations
Lyon	2005	5000	428
Mulhouse	2007	240	40
Besançon	2007	200	30
Marseille	2007	1000	130
Toulouse	2007	2600	286
Rouen	2007	250	24
Amiens	2008	313	26
Nantes	2008	1000	123
Nancy	2008	250	29
Cergy-Pontoise	2009	360	45
Créteil	2010	130	10

Source : Production personnelle

Pour une ville comme Lyon, l'entretien d'un vélo coûte entre 2 000 et 2 500 €, sachant qu'il y a 5 000 vélos disponibles, ce qui revient à minimum 10 000 000 € par an de coût d'exploitation pour le service. Or selon Urbanité blog, les recettes d'exploitation sont estimées à 1 600 000 €, ce qui ne permet pas de couvrir le coût d'exploitation. De ce fait, l'idée du Grand Lyon de combiner vélo en libre-service et mobilier urbain permet de pallier le côté déficitaire des systèmes de vélo en libre-service.

Dans le cadre d'un marché public la Collectivité se trouve davantage impliquée, car elle a à sa charge la conception de l'offre dans sa totalité (nombre de vélos, dispositions des stations, tarif...)

En échange, le prestataire supporte l'investissement et les coûts d'exploitation.

2.3 Depuis 2007, une évolution vers la DSP, dans une optique de regroupement contractuel des différentes offres de mobilité proposées

La délégation de service public transport (DSP) est un type de contrat dans lequel une collectivité va définir l'offre de transport ainsi que la tarification et confier à un délégataire la réalisation ainsi que la gestion de cette offre de transport. Le délégataire assume pleinement les risques économiques et sa rémunération dépend d'une part fixe et d'une part variable liée à des intéressements (qualité de service, fréquentation...)

Pour les nouveaux services à la mobilité, les collectivités ont la possibilité d'intégrer plusieurs services au sein d'un contrat de DSP ou de contractualiser ces services de façon indépendante.

À partir de l'année 2007, comme il est possible de l'observer dans la figure 6, sur 10 contrats de VLS :

- 2 étaient des marchés publics de fournitures et de service indépendant
- 1 délégation de service public de transport (TC + VLS)
- 7 des marchés publics de fournitures et de service de mobilier urbain

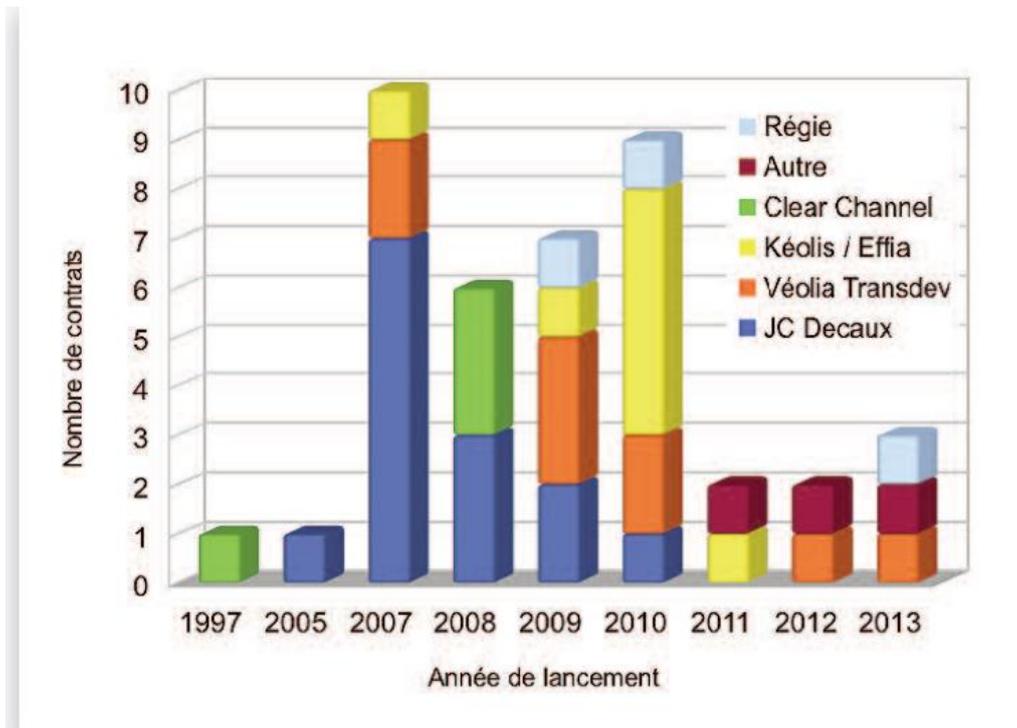
Ce n'est qu'à partir de 2008 que les marchés publics de VLS adossés au mobilier urbain commencent à perdre des parts de marchés au profit d'autres formes de contractualisation.

Il ne serait pas faux de penser que la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) a propulsé le développement de nouveaux services à la mobilité, ce qui incite les AOM à considérer de façon plus globale les transports.

La particularité de ces contrats de DSP, est qu'il s'agit principalement de contrats entre collectivité et groupes de transport de voyageurs. Ces derniers disposent des moyens financiers et humains suffisants pour gérer un réseau multimodal.

La figure 6 permet d'illustrer ce propos. L'année 2008 marque le déclin des entreprises de fourniture de mobilier urbain en tant qu'exploitantes de service VLS. Le dernier nouveau contrat de marché public adossé à un marché de mobilier urbain trouvé, date de 2010 et a été conclu à Créteil par JCDecaux.

À partir de cette période, les grands groupes de transport se voient exploiter les réseaux les plus récents. Entre 2007 et 2010, le nombre de contrats relatif au service VLS, détenus par JCDecaux est passé de 7 à 1 contrats. C'est à partir de l'année 2010, que les grands groupes de transport de voyageurs ont su se faire une place : sur 9 contrats, Keolis était l'exploitant de 6 services (*figure 6*)



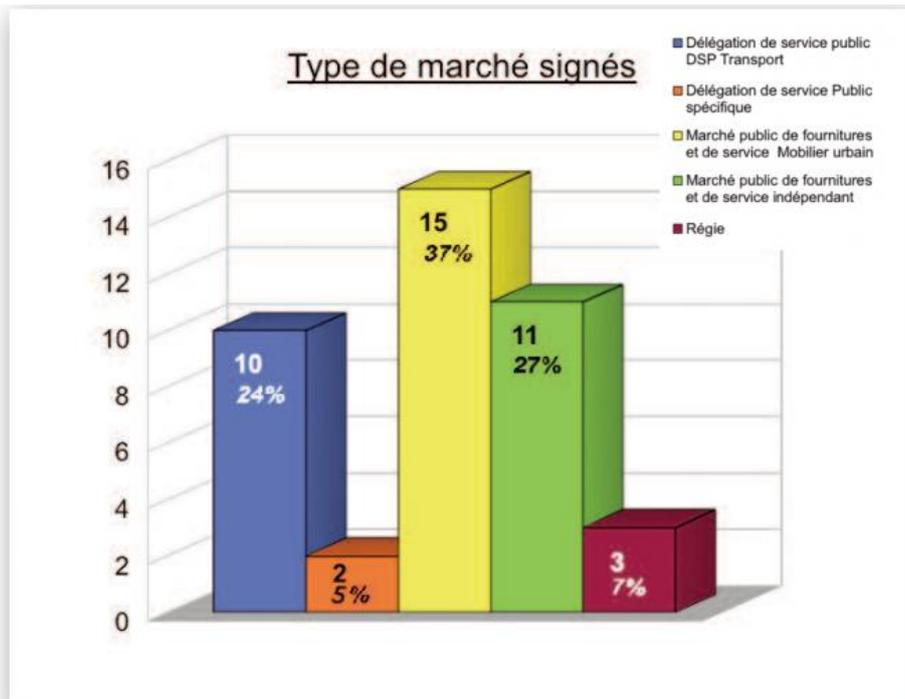
Répartition des différents contractants en fonction de l'année de lancement du service

Figure 6 : Evolution du type de contrats en fonction de l'année de lancement (identique au graphique 4)
Source : Contractualisation des vélos en libre-service en France. Cerema. 2015

Cependant, très peu de contrats de DSP portant sur un service spécifique sont conclus, seulement 5 % en 2015 (*figure 7*). Cette statistique est confirmée par l'étude menée par l'Ademe en 2020. Entre 2015 et 2020, la part de contrat de délégation spécifique est restée à 3 % (*figure 8*).

Cette absence d'évolution peut s'expliquer par le fait que moins le parc de vélo est important, plus le service a de chance d'être considéré comme déficitaire et de ne présenter aucune pertinence pour les exploitants « classiques » de réseaux de transports collectifs.

À Strasbourg par exemple, le système « Vélhop » est exploité dans le cadre d'une DSP par Strasbourg Mobilités, qui n'est autre qu'une filiale de la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS) qui est une SPL (Société Publique Locale) et qui exploite le réseau de transports en commun de voyageurs du territoire. En revanche, 500 vélos sont disponibles à la location (humanisée ou en libre-service), répartis sur 20 stations.



Répartition du type de contrats sur le marché du VLS en France

Figure 7 : Répartition du type de contrats sur le marché du VLS en France
 Source : Contractualisation des vélos en libre-service en France. Cerema. 2015

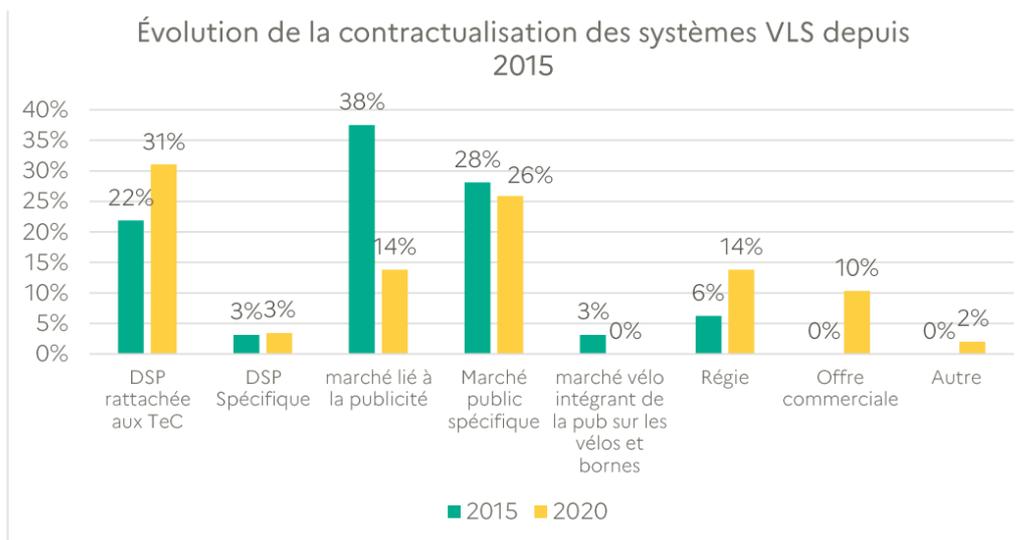


Figure 8 : Évolution de la contractualisation des systèmes LVS depuis 2015 (identique à la figure 3)
 Source : Enquête exploitants Ademe Inddigo 2020

→ Dans une délégation de service public transport, le délégant joue le rôle de contrôle et de pilotage de l'activité. Et le délégataire applique les décisions prisés par l'autorité organisatrice. Cette dernière se trouve moins impliquée dans la définition de l'offre de transport.

3. Évaluation de démarches intégratives

3.1 Spécificités d'intégrer d'autres services mobilités au sein d'un même contrat de DSP TC

3.1.1 Cadre juridique d'une délégation de service public multiple

Mettre en place un contrat de délégation de service public en intégrant plusieurs services à la mobilité ne semblait pas aussi naturel il y a quelques temps. En effet, il a fallu que le conseil d'Etat statue sur la possibilité pour une collectivité de confier la gestion de plusieurs services à la mobilité dans le cadre d'un contrat de délégation de service public transport.

En juillet 2015, lors de la consultation pour la conclusion d'un contrat de DSP portant sur l'exploitation des services à la mobilité, lancée par la Communauté Urbaine du Grand DIJON (CUGD), seulement deux candidats se sont présentés : Keolis et Effia. Les sociétés Q Park, Indigo Infra et ont saisi le tribunal administratif de Dijon afin d'annuler le contrat de délégation de service public, car elles considèrent que le périmètre d'exploitation des services à la mobilité « *était défini trop largement et ne leur permettait ainsi pas de se porter utilement candidates* » (8 Conseil d'État, 7^{ème} – 2^{ème} chambres réunies, 21/09/2016, 399656). En effet, l'activité principale des plaignants est la gestion du stationnement. Or l'objet de l'offre émise par la CUGD, portait sur l'exploitation du réseau de TC, d'un service de VLS ainsi que la gestion de parcs relais. Ce qui signifie qu'il ne s'agit pas uniquement des questions liées au stationnement. Ainsi, Q Park, Indigo Infra et SAGS, estiment « *qu'elles ont été dissuadées de présenter leur candidature* » (Conseil d'État, 7^{ème} – 2^{ème} chambres réunies, 21/09/2016, 399656)

À la suite de cette plainte, Le Conseil d'État a statué sur le fait « *qu'aucune disposition législative ni aucun principe général n'impose à la Collectivité publique qui entend confier à un opérateur économique la gestion de services dont elle a la responsabilité de conclure autant de conventions qu'il y a de services distincts ; qu'elle ne saurait toutefois, sans méconnaître les impératifs de bonne administration ou les obligations générales de mise en concurrence qui s'imposent à elle, donner à une délégation un périmètre manifestement excessif ni réunir au sein de la même convention des services qui n'auraient manifestement aucun lien entre eux* » (Conseil d'État, 7^{ème} – 2^{ème} chambres réunies, 21/09/2016, 399656)

D'un point de vue juridique, il est désormais possible de conclure un contrat de DSP portant sur plusieurs services à la mobilité différents. Cependant, le Conseil d'État a fixé certaines limites :

- Le nombre de services pouvant être intégrés dans un contrat ne doit pas être excessif. Cependant aucune limite n'a encore été définie.
- Il est nécessaire que les services intégrés dans le contrat aient un certain lien entre eux.

→ **Dijon devient ainsi la première collectivité à mettre en place un contrat dit de « mobilité globale », regroupant les transports publics, la location de vélo en libre-service ainsi que le stationnement.**

3.1.2 La création d'un contrat de DSP de transport urbain global présente certains avantages pour l'autorité organisatrice ainsi que son délégataire

Une fois le cadre juridique autorisant la gestion de plusieurs services à la mobilité au sein d'un même contrat de DSP, la choix d'intégrer ou non ces services dans un même contrat de DSP transport peut se faire au travers d'enjeux différents :

- Proposer une offre de service adaptée au territoire
- Avantages économiques : Mutualiser des coûts de gestion
- Bénéficier du savoir-faire des entreprises de transport en termes d'intermodalité et de multimodalité
- Faciliter à proposer des outils numériques favorisant l'utilisation des différents offres de mobilité
- Les services considérés comme déficitaires seront intégrés au coût global du contrat et bénéficieront indirectement du versement mobilité

3.1.2.1 Proposer une offre de service adaptée au territoire

Lorsqu'une collectivité veut repenser son offre de transport et de mobilité dans sa globalité, mettre en place un réseau de transport uniformisé, dans le même contrat peut être avantageux.

À Bourg-en-Bresse, la Communauté d'Agglomération du Bassin de Bourg-en-Bresse (CA3B) est passée de 15 communes à 75 communes sur son périmètre. De ce fait, lors du nouveau contrat de délégation de service public, remporté par Keolis, les enjeux étaient dans un premier temps :

- Intégrer et gérer au sein du contrat de DSP des dizaines de circuits scolaires
- Mettre en place un service de transport à la demande (TAD) à l'échelle du territoire

Le but était aussi de proposer aux utilisateurs un réseau plus moderne, attractif et accessible. Accessible car, le réseau de transports en commun urbain (Rubis), ne dessert que Bourg-en-Bresse ainsi que 4 communes alentours (Péronnas, Saint-Denis-lès-Bourg, Saint-Just et Viriat), pour les 70 communes restantes il était nécessaire de développer l'offre de transport existante mais également mettre en place des mobilités nouvelles.

C'est dans cette démarche que la CA3B propose des solutions alternatives à la voiture et complémentaires aux TC :

Intégré au contrat de DSP	Non intégré au contrat
<ul style="list-style-type: none"> - Rubis'Vélos : création d'un système de vélos hybrides en libre-service : tous les vélos classiques peuvent se transformer en électrique - Service de covoiturage - Service d'autopartage - Mise en place d'une navette électrique - Extension du service de transport à la demande (TAD) au reste du territoire 	<p>La station : une agence de mobilité qui propose la location de vélo classique ou à assistance électrique en courte et longue durée</p>

À l'exception de l'agence de mobilité qui est gérée en régie par la communauté d'agglomération, tous les autres services sont intégrés au contrat de DSP et sont donc exploités par Keolis.

Ainsi la CA3B a donc fait le choix d'intégrer diverses offres de mobilité au sein d'un même contrat car elle considère que l'exploitation de tous ces services par un même délégataire serait meilleure et les objectifs atteints plus rapidement.

3.1.2.2 Avantages économiques : mutualisation des coûts

La mutualisation des coûts est également un élément favorisant la création d'un contrat de DSP de transport global.

Cela permet aux collectivités d'éviter une augmentation de leur frais de structure. De cette façon, les locaux ainsi que le personnel initialement dédié au réseau de TC, sont mis à la disposition du nouveau service mis en place.

Certaines collectivités ont opté pour une « Maison du vélo ». Il s'agit d'un lieu regroupant plusieurs prestations orientées vers le vélo : location, stationnement, réparation, informations, promotion. Ces espaces permettent de répondre aux besoins en mobilité des habitants mais proposent également des solutions de déplacements aux touristes. Il s'agit de lieux clés, favorisant l'intermodalité au sein d'une métropole.

Le rapport « *Panorama des Maisons du Vélo & des Mobilités en France métropolitaine & en Belgique* » présente plusieurs éléments sur certaines maisons du vélo installées en France et en Belgique.

À Douai par exemple, la maison du vélo et de la mobilité, utilise le rez-de-chaussée d'un bâtiment appartenant au Syndicat Mixte des Transports du Douaisis (SMTD). En moyenne 10 à 20 personnes sont accueillis par jour. Un seul salarié est mobilisé afin d'informer sur les transports en commun du territoire, de gérer l'accès au stationnement vélo, d'effectuer la location des VAE. L'association Droit D'Vélo dispose d'un atelier d'auto-réparation et d'une salle de réunion au sein de la maison du vélo.

Ou à Rennes où plus de 1 000 personnes sont accueillis par mois, et 6 agents sont mobilisés. Les locaux sont partagés avec Roazhon Mobility (une association cycliste de vélos-école et de clubs de loisirs).

À travers ces maisons du vélo, les collectivités parviennent à regrouper différents services au même endroit ce qui permet d'éviter d'éventuels coûts de structure.

Hormis les maisons du vélos, il existe également des pôles d'échanges multimodaux (un service dédié dans les mairies par exemple ou une structure totalement indépendante) qui permettent de fournir des informations sur l'ensemble des offres de mobilité présentes sur le territoire.

Cette mutualisation des coûts permet des effets d'échelle sur la commercialisation de la location dans les heures et périodes plus creuses. Ces effets d'échelle sont particulièrement présents lors de la mise en place d'un service humanisé de location de vélos. L'agence commerciale initialement dédiée pour le service de TC, peut servir à la location des vélos. Et durant les périodes de la journée où il y a le moins d'affluence en agence, ce temps libre est

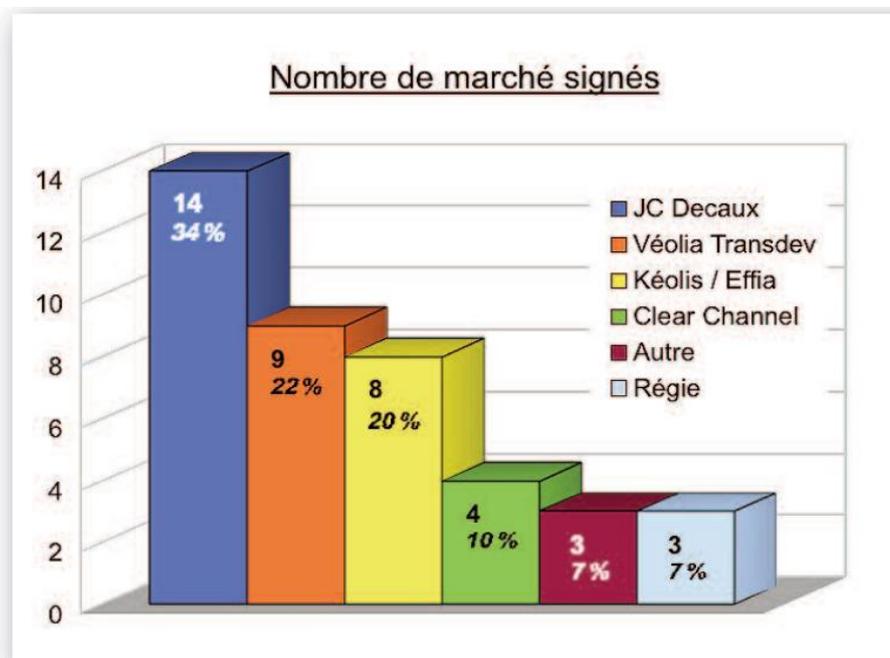
optimisé et permet aux agents de s'atteler à d'autres tâches concernant la gestion du service vélo.

3.1.2.3 Le savoir-faire des entreprises de transport en termes d'intermodalité et multimodalité

Les grands groupes de transport de voyageurs comme Keolis, RATP Dev ou encore Veolia Transdev, ont l'expérience et la maîtrise de tous les modes de transports publics urbains et interurbains. Au fil du temps, ces entreprises de transport de voyageurs ont élargi leurs. Keolis c'est ainsi associé à Instant System afin d'être apte à répondre aux besoins de covoiturage des collectivités, avec Cykleo qui est une filiale du groupe et qui propose des offres de vélo sur-mesure, ou encore avec EFFIA également filiale de Keolis, dédiée au stationnement.

Comme il est possible de le constater dans la figure 9, en 2013, malgré la forte présence des entreprises spécialisées dans le mobilier urbain à cette période (34 % des marchés de VLS étaient signés par JCDecaux), 22 % des systèmes de VLS étaient exploités par Veolia Transdev et 20 % par Keolis.

Les groupes spécialisés dans le transport de voyageurs ont rapidement su se faire une place en étant capable de répondre aux nouveaux besoins en mobilité qui se présentent.



Répartition des prestataires des systèmes de VLS en France

Figure 9 : Répartition des prestataires des systèmes de VLS en France en 2013
Source : Contractualisation des vélos en libre-service en France. Cerema. 2015

En 2016, à la suite de la décision du Conseil d'Etat en faveur d'une DSP multiple, Keolis devient l'exploitant du premier contrat DSP de « mobilité globale » en France. Les transports en commun, les parcs relais ainsi que les différentes offres de service vélo (VLS, VLD, abris vélos) sont regroupés au sein d'un contrat. L'objectif étant de proposer un service moderne et homogène et favoriser l'intermodalité au sein du réseau de transport Dijonnais. Keolis

apporte son savoir-faire sur le territoire en termes de transport de voyageurs ainsi que les compétences de ses filiales EFFIA et Cykleo, respectivement spécialisées dans le stationnement et dans les services de location de vélos.

Bien avant le cas de Dijon, Keolis a également mis son expertise en qualité de multimodalité, au profit du réseau de transport du Syndicat Mixte des Transports Urbains Pau Porte des Pyrénées (SMTUPPP). En 2010, lors de la conférence de presse de Keolis, il est exprimé le souhait de l'entreprise de « *participer pleinement à la démarche de développement durable* » et par la même occasion propose un panel de solutions de déplacement diversifié.

Un service d'autopartage a été intégré pour la première fois au sein d'un contrat de DSP simultanément avec une offre de VLS ainsi que le réseau de transports en commun.

Cela a été l'occasion pour Keolis, accompagné de sa filiale EFFIA, de développer des solutions de mobilités adaptées au territoire.

Cette référence en matière d'intermodalité est l'une des raisons pour laquelle, la collectivité de Rennes a confié à Keolis l'exploitation de son réseau de transports urbains ainsi que les services associés de la métropole.

La métropole de Rennes a mis en place un Plan de Développement Urbains (PDU) dont les objectifs principaux sont :

- Permettre aux habitants de la métropole de se déplacer plus facilement
- Répondre à l'urgence climatique

En effet, la Métropole de Rennes voit son aire urbaine se développer (cf. annexe 5 page 50) et il devient nécessaire d'apporter de nouvelles solutions de déplacements à ses habitants.

C'est dans cette démarche que de nouvelles solutions de mobilités ont été pensées :

- Développement du **covoiturage** de proximité : 35 kilomètres de voiries dédiées aux bus et aux covoitureurs
- Aménagement de nouveaux **parcs relais** : favoriser le report modal vers le bus
- **Vélo Rennes 2020** : renforcer les aménagements cyclables (cf. annexe 6 page 51), création d'un Réseau Express Vélo de plus de 100km, offre de VLS moderne, 1800 VAE disponibles à la location

Tous ces services sont donc intégrés dans le cadre de la délégation de service public de 2018–2024. À savoir que l'offre de vélo en libre-service était auparavant dans un marché public indépendant, exploité par Keolis. Le service a été ajouté dans le contrat en 2018. L'objectif de cette intégration pour la métropole de Rennes, était de promouvoir sous une même marque un bouquet de modes de déplacement diversifiés. De plus, à compter de septembre 2021, Rennes Métropole, proposera un pass mobilité permettant de voyager sur le réseau de TC mais également de louer des vélos en libre-service.

Cette politique d'intermodalité s'est avérée payante, et a entraîné un report modal :

- 91 % de déplacements sont effectués avec au moins 2 modes de transport différents à Rennes, et 83 % pour Rennes Métropole (*hors Rennes*) (*figure 10*).
- Entre 2017 et 2018, la part de déplacement en voiture (ou autres modes motorisés), est passée de 40,7 % à 32,4 % (*figure 11*).

On peut supposer que les usagers de la voiture se sont reportés vers d'autres solutions de transport.

- La part de déplacement en TC augmente : + 2,7 points de pourcentage pour les Rennais, et 1,1 points de pourcentage pour les Métropolitains (*figure 11*).

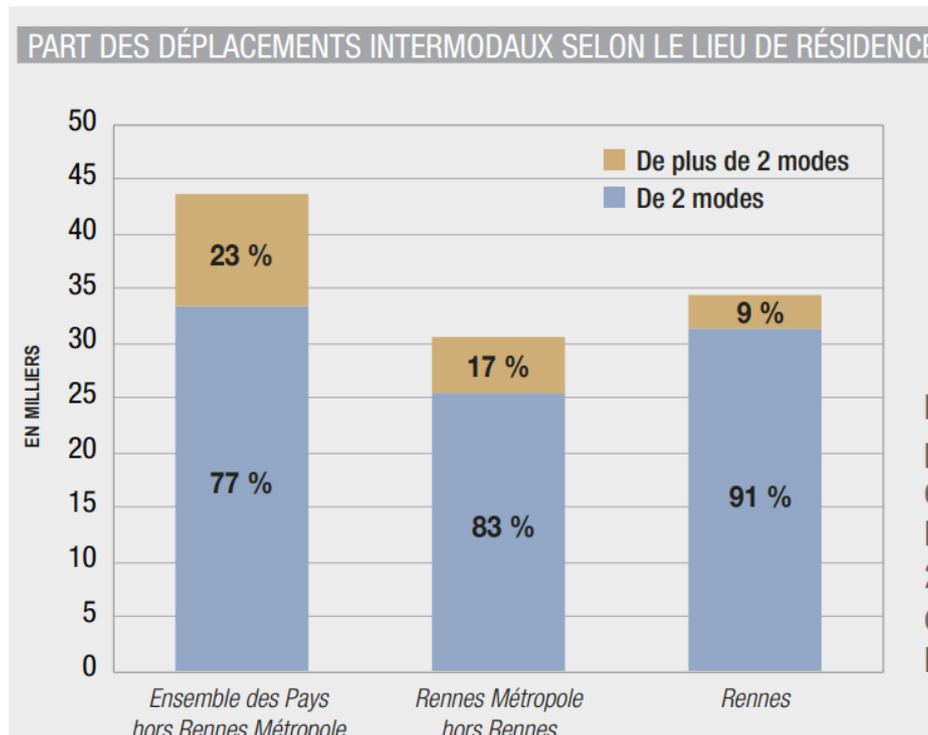


Figure 10 : Part des déplacement intermodaux selon le lieu de résidence
 Source : Enquête ménages déplacements 2018 – Audiar / Rennes Métropole

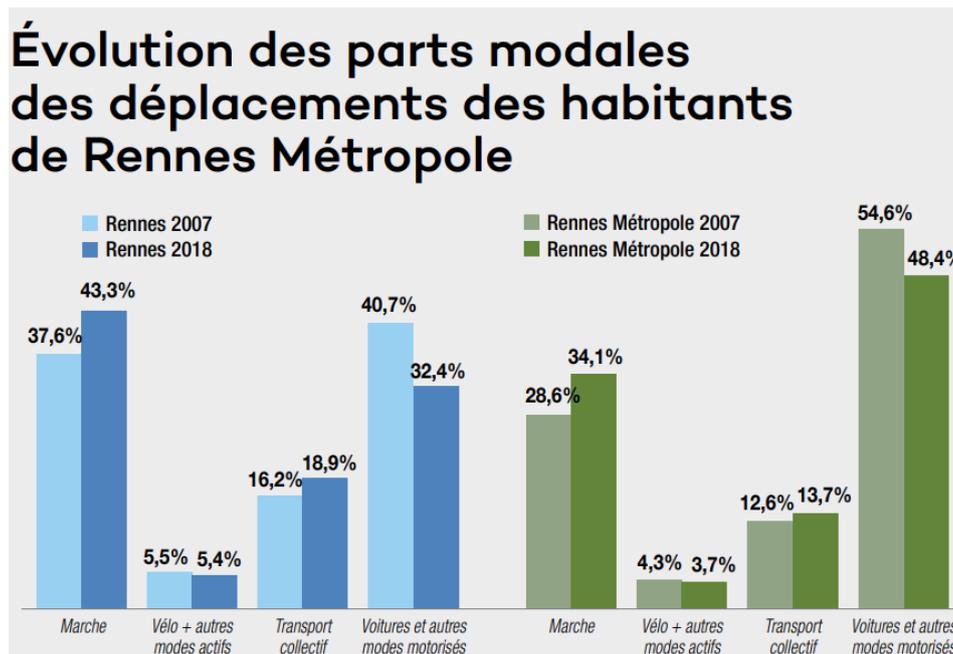


Figure 11 : Evolution des parts modales des déplacements des habitants de Rennes Métropole (2018)
 Source : Enquête ménages déplacements 2018 – Audiar / Rennes Métropole

3.1.2.4 L'utilisation d'outils numériques

Dans le cadre d'un contrat de DSP TC disposant plusieurs offres de mobilité, de plus en plus de collectivités proposent des outils numériques, de type applications, permettant aux utilisateurs de :

- Être informé en temps réels du passage des lignes de bus, des perturbations éventuelles...
- Calculer leur itinéraire en fonction des divers modes de déplacement qui s'offrent à eux
- Être informé des stations de vélo à proximité ainsi que du nombre de vélo disponible
- Être informé des véhicules en autopartage disponibles à proximité
- Être informé des covoitureurs à proximité
- Acheter (voir même valider) son titre de transport depuis son mobile

Pour prendre l'exemple d'Alès, la philosophie de la collectivité était de proposer un système de covoiturage complémentaire au TC et cette complémentarité Keolis, en partenariat avec Instant System, pouvait l'apporter. De ce fait, le service de covoiturage a donc été intégré au contrat de délégation de service public.

Ainsi, la SMTBA propose à ses usagers, une application de bénéficier d'informations sur un itinéraire en transports en commun mais également en covoiturage.

L'importance des outils numérique a également été démontrée par l'enquête menée par L'Observatoire de la mobilité 2019, à la question « *Utilisez-vous des applications liées aux transports publics (y compris TER et RER), qu'elles soient locales ou génériques* » 44 affirment utiliser les applications liées aux transports publics. La recherche/calcul d'itinéraire est l'une des principales raisons d'utilisation de ces applications (26 %). Sur ce panel de répondant, 76 % répondent que les informations sur tous les modes de transport public doivent être fournies sur les applications.

Certaines collectivités utilisent ces outils numériques comme un enjeux de communication. Sur une même plateforme, elles ont la possibilité d'informer les usagers de différents modes de transport.

→ **Cette démarche intégrative permet une meilleure visibilité de la politique multimodale.**

3.1.3 Contraintes et limites de cette démarche intégrative

3.1.3.1 Les nouveaux services à la mobilité peuvent être en marges des autres services de transport

En dépit de vouloir créer un contrat de DSP comprenant plusieurs services à la mobilité, ces derniers se retrouvent souvent à l'écart vis-à-vis des autres offres de transport « classiques » (métro, bus, tram).

C'est l'exemple d'Alès, où Keolis, exploitant du réseau, prévoit trois agents commerciaux pour la gestion des services de TC. Cependant, 67 % du temps de ces agents est consacré au réseau de transports en commun et les 33 % de temps restants, est affecté à la gestion de la multimodalité du réseau. À savoir que, parmi ces trois agents, un seul agent marketing accorde 10 % de son temps au service de covoiturage. Très peu d'attention est donc dédiée au covoiturage, or il est indispensable pour ce type d'offre de mobilité, de mettre en place les moyens marketing et humains suffisants.

De plus, Instant System n'est pas une entreprise spécialisée dans le déploiement de lignes de covoiturage mais conçoit des plateformes de mobilité urbaine. De ce fait, tout le volet marketing n'est pas pris en compte et n'est pas assez développé par le délégataire.

Keolis propose également à la SMTBA, un suivi régulier de l'offre de covoiturage, grâce à un tableau de bord. A ce jour, sans demande effectuée par la Collectivité, aucun suivi sur le système du covoiturage n'est présenté.

Le cas de la SMTBA démontre que lorsque des services de mobilité partagée sont intégrés dans le cadre d'une DSP, le délégataire peut faire preuve de manque de motivation. Or « *il est indispensable de présenter, encourager et inciter les citoyen.nes à s'approprier ces services* ». (MOBICOOP – Les solutions rezopouce.)

3.1.3.2 Concurrence entre NSM et TC

Certes ces nouvelles offres de mobilité ont vocation à compléter et/ou substituer les transports en communs, mais un effet pervers des politiques d'intermodalité peut se présenter. Une certaine concurrence entre les NSM et les TC peut expliquer ce manque de motivation. Les entreprises prestataires sont avant tout des entreprises qui exploitent des réseaux de transports collectifs. Au vu du développement des besoins en mobilité des populations, elles s'adaptent afin d'y répondre. Néanmoins, leur préoccupation première est d'accroître la fréquentation des TC.

Aucune étude n'a réellement été menée, mais certaines collectivités s'accordent à dire que les politiques d'intermodalité peuvent entraîner une baisse de fréquentation des transports en commun.

Selon Emmanuel Ravalet, ex-chercheur associé au LAET (Laboratoire d'économie des transports) et aujourd'hui chef de projet et associé au bureau Mobil'homme, prétend qu'à Lyon, le report modal s'effectue davantage des TC et de la marche à pied vers le service Vélo'v et très peu d'usager de la voiture se reporteraient vers le vélo.

D'après l'étude d'évaluation sur les services vélos de l'ADEME, en 2016, 20 % des usagers des services VLS ont renoncé à leur abonnement de TC, 9 % se sont séparés de leur voiture (figure 14). La nouvelle étude de 2020, permet de démontrer qu'à la suite de l'abonnement à

un service de VLS, le nombre d'utilisateurs quotidiens des transports en commun est passé de 38 % à 25 %.

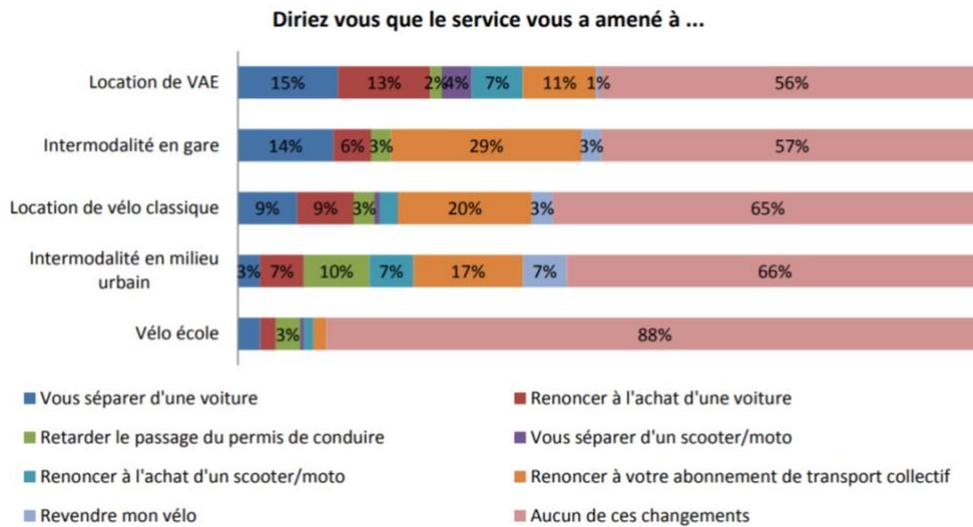


Figure 12 : Impact des services de vélos sur la motorisation (2016) (identique à la figure 12)

Source : Christian GIORIA. 2016. Etude d'évaluation sur les services vélos – Synthèse technique. 23 pages.

Cependant, Mme Trauchessec, Animatrice Mobilités Emergentes du Service Transport & Mobilités de l'ADEME, estime que cette potentielle concurrence entre les TC et les VSL pourrait répondre aux problématiques de saturation des transports en communs (bus, métro, tramway). Ce report modal vers le vélo pourrait désengorger certaines lignes de transport.

3.1.3.3 Faible concurrence entre les répondants aux appels d'offres

Cette démarche intégrative, limite par la même occasion le nombre de répondants aux appels d'offres. Seuls les grands groupes de transport de voyageurs, ont les moyens et l'expérience nécessaire pour exploiter un réseau de transport intermodal. La concurrence est moindre en dehors des grands groupes.

Pour prendre l'exemple de Dijon, lors de la plainte déposée par les entreprises spécialisées dans le stationnement, elles sont certes compétentes dans leur domaine mais ne pouvaient pas répondre aux autres questions de mobilité présentées. Techniquement, elles n'avaient aucune chance de pouvoir remporter l'offre dans le cadre de cette DSP. Les deux candidats qui se sont présentés n'étaient autre que Keolis expert en transport de voyageurs, et EFFIA (filiale de Keolis), spécialiste en stationnement. Ce qui ne laissait peu, voir pas de places aux autres répondant.

Emmanuel Ravalet s'est également prononcé sur le sujet. Lorsqu'il est envisagé d'installer un service de vélo en libre-service, au vu du coût d'exploitation (le coût d'un vélo est estimé entre 2 000 € et 3 000 € par le GART (Groupement des autorités responsables des transports)), « *Seuls ont accès à ce marché public tel qu'il est ici défini les entreprises spécialisées dans la publicité. En sont exclues les associations historiques de promotion du vélo* ».

Dans ce contexte, le coût d'exploitation des vélos étant trop élevé, permet majoritairement aux entreprises publicitaires de se présenter lors du lancement de ce type de marché public. De cette façon, elles se rémunèrent grâce aux panneaux publicitaires adossés aux installations du service vélo. Pour les associations de vélos qui n'ont pas forcément les moyens humains ni financiers, cela réduit leur chance.

Un arbitrage est fait entre une entreprise disposant de compétences spécifiques liées à un service et celles dont les aptitudes sont moindres mais qui peuvent supporter le coût d'exploitation de services à la mobilité importants.

3.1.3.4 Exemple du service d'autopartage à Pau

L'agglomération de Pau a lancé en juin 2010 son service d'autopartage « IDElib' » exploité par Keolis. Ce service s'inscrit dans « une démarche de développement durable en contribuant à l'évolution des comportements en matière de mobilité au profit d'une utilisation combinée des transports en commun, du vélo en libre-service et de la marche ». (Rapport d'activité STAP : Société des Transports de l'Agglomération Paloise aujourd'hui IDELIS)

Tableau 4 : Éléments clés sur le service d'autopartage de Pau

Rapport d'activité décembre 2010	
Nombre d'abonnés	125
Nombre de voitures	12
Nombre de stations	6
Résiliations (depuis juin 2010)	11
Rapport d'activité décembre 2011	
Nombre d'abonnés	
Nombre de clients actifs	147
Nombre de voitures	12
Nombre de stations	7
Résiliations (depuis décembre 2010)	53
Rapport d'activité décembre 2012	
Nombre d'abonnés (depuis décembre 2010)	280
Nombre de clients actifs	162
Nombre de voitures	15
Nombre de stations	7
Résiliations (depuis décembre 2010)	118
Rapport d'activité décembre 2013	
Nombre d'abonnés (depuis décembre 2010)	339
Nombre de clients actifs	160
Nombre de voitures	15
Nombre de stations	7
Résiliations (depuis décembre 2010)	203
Rapport d'activité décembre 2014	
Nombre d'abonnés (depuis décembre 2010)	382
Nombre de clients actifs	179
Nombre de voitures	15
Nombre de stations	7
Résiliations (depuis décembre 2010)	227
Éléments complémentaires	<ul style="list-style-type: none"> • Octobre 2014 : arrête du service • Le nombre de réservations commerciales est passé de 2 339 à 1 864 entre 2013 et 2014

Source : Rapports d'activité IDElib' de 2010 à 2014

Dans un premier temps, il est possible d'observer que le nombre d'abonnés a triplé entre le lancement et la fin du service. Ce qui laisse penser que le système de location de voiture partagée permettait tout de même de répondre aux besoins de déplacements d'une partie de la population.

Toutefois, le nombre d'abonnés par rapport au nombre de clients actifs, démontre que sur les 4 années de services, pratiquement la moitié des abonnés n'utilisaient pas le service de façon récurrente. En 2012, sur 280 inscrits, seulement 160 clients étaient actifs.

Le service a été une véritable perte pour la STAP : plus de 80 000 € de pertes d'exploitation. (Pau-Circulation)

La société exploitante du service explique l'échec par un manque d'utilisateurs. Une partie des abonnés résiliaient leur inscription après les trois mois d'utilisation gratuits.

Néanmoins, il est envisageable que l'insuccès du service s'explique également par un manque d'expérience du délégataire.

3.2 Spécificités de contractualiser ces services à la mobilité au sein d'un contrat indépendant (marché public ou délégation de service public)

3.2.1 Une contractualisation de ces nouveaux services à la mobilité présente un certain intérêt pour les collectivités

3.2.1.1 Le marché public permet de trouver une alternative aux services à la mobilité déficitaires

Les avantages de séparer services à la mobilité et TC se sont notamment présentés lors de l'apparition des services de VLS. Le service était adossé au mobilier urbain, or pour pouvoir installer ce mobilier, les entreprises versent une redevance à la Collectivité due à l'occupation de l'espace public.

Cette occupation de l'espace public devient alors un avantage pour les collectivités. Ainsi, en 2012, JCDecaux versait à la Métropole de Lyon, 18 millions d'euro de redevance pour son occupation de l'espace public. La Collectivité bénéficie en prime de privilèges pour l'affichage de ses campagnes publicitaires. (*Quelle économie pour les services publics de mobilité ?* Urbanité. 2012 septembre)

Le montage juridique du service de voiture en libre-service Car2Go lancé en février 2012 (le service a été arrêté après 4 mois d'exploitation) à Lyon, permettait également à la Collectivité de ne rien déboursier tout en percevant une taxe due au stationnement des voitures.

Gilles VESCO, Vice-président du Grand Lyon, affirme que la redevance était de 70 € par mois par voiture sachant que 200 voitures étaient en circulation.

La redevance d'occupation de service public est également présente pour des services de mobilité plus récents, comme à Nice. Les opérateurs du service d'autopartage et de locations de scooters électriques, disposent d'emplacement spécifiques afin de stationner les véhicules et en contrepartie paie pour ces places de stationnement.

3.2.1.2 L'intermodalité n'est pas réservée aux contrats de DSP transport multiples

3.2.1.2.1 Exemple du réseau de transport collectifs de la Métropole de Lyon

La gestion d'un réseau de transports en commun sous différente forme de contrat peut être tout aussi efficace et permettre l'intermodalité au sein du territoire.

Prenons l'exemple de la Métropole de Lyon :

Tableau 5 : Modes de gestion des différentes offres de transport à Lyon

Services à la mobilité	Type de contrat	Opérateur du service	Chiffres clés
Transports en commun	DSP	Keolis	1,7 millions de voyage par jour
Vélos en libre-service	Marché public adossé à l'exploitation du mobilier urbain	JCDecaux	+ de 700 000 locations en septembre 2020
Vélos à assistance électrique	Marché public	JCDecaux	
Covoiturage	Régie	Métropole de Lyon	Environ 12 000 trajets
Autopartage ⁴	Label d'autopartage	Citiz	255 véhicules 4 500 conducteurs 73 700 réservations

⁴ DONNÉES DE L'ANNÉE 2019

Sources : Site internet du SYTRAL, Lyon Capitale, Site internet du Grand Lyon

Malgré des prestataires différents, le réseau TCL (transports en commun de Lyon) fait partie des réseaux les plus efficaces de France. Et la Métropole met tout en œuvre pour le rester. En 2012, une enquête a été réalisée par des associations d'automobiles et rowings clubs européens, afin d'établir un classement des meilleurs systèmes de VLS européens. Chaque service a été jugé selon 4 critères : accessibilité, informations, facilité de location et qualité des vélos.

Le service de location de VLS lyonnais est arrivé en première position pour sa qualité de service.

Le service de covoiturage est directement géré par la Métropole sauf concernant l'animation et la gestion du site internet et de l'application. Ce volet est confié à Mobicoop, (entreprise française qui propose des solutions de mobilité partagée relatives au covoiturage, à la gestion de flotte d'entreprise, à l'auto-stop organisé et à la mobilité solidaire). Ainsi, une entreprise spécialisée se charge de proposer des outils numériques accessibles à tous. Les campagnes d'animation quant à elles sont menées par la Métropole.

M. Fourot, animateur mobilité des plans déplacements inter-entreprises du Grand Lyon, estime le nombre d'inscrits sur la plateforme à 30 000 inscrits, pour 12 000 trajets effectués.

La séparation contractuelle entre les différents services, peut permettre à la Collectivité d'être plus exigeante vis-à-vis du délégataire, ce qui n'est pas forcément le cas dans le cadre d'une DSP multiples. Étant donné que le prestataire choisi, dispose des compétences techniques nécessaires à l'exploitation du service, il est pratiquement dans l'obligation de fournir une qualité de service au minimum correcte. Lorsque des entreprises de transport de personnes sont chargées d'un nouveau service à la mobilité, n'étant pas leur cœur de métier, la Collectivité est moins incitée à réclamer une certaine qualité de service.

3.2.1.2.2 Exemple du réseau de transport collectifs de la Métropole de Nice

L'exemple de la Métropole de Nice, représente relativement bien ces différents arguments. Chacun des services de mobilité mis en œuvre par l'agglomération est contractualisé sous une forme juridique différente :

Tableau 6 : Eléments clés sur le service de transport urbain de Nice

Services	Prestataire	Type de contrat	Spécificités
Transports urbains	Régie Ligne d'Azur	Régie (depuis 2013)	<ul style="list-style-type: none"> Les transports étaient de 1992 à 2013 exploités par Transdev dans le cadre d'une DSP
VLS / VAELS		Marché public	<ul style="list-style-type: none"> 175 stations au départ 165 stations actuellement car les VAELS sont en free-floating 1750 vélos : 1400 vélos classiques, 285 VAE Les vélos à assistance électrique ont été intégré par un avenant dans le marché
Autopartage	Renault Mobility	Label d'autopartage (cf. annexe 7 page 52)	<ul style="list-style-type: none"> 1^{er} service d'autopartage : « Autobleue » exploité par VENAP dans le cadre d'une DSP (jusqu'en décembre 2018) Première collectivité à mettre en place une flotte de véhicule partagée en libre-service en France : « Izzie »

Scooters électriques		Appel à manifestation d'intérêt avec occupation du domaine public	<ul style="list-style-type: none"> • 500 scooters
----------------------	--	---	--

Source : Métropole Nice Côte d'Azur

Le passage d'un contrat de DSP à une régie s'est opéré car la Collectivité avait à cœur de jouer un rôle majeur et d'être plus impliqué dans la mobilité de l'agglomération, qu'au travers d'un délégataire.

Dans le cadre du marché public relatif aux services de vélos, la Métropole de Nice estime pouvoir se permettre d'être plus exigeante vis-à-vis du prestataire.

En ce qui concerne, l'autopartage, Nice a été l'une des premières collectivités à proposer un service d'autopartage de véhicules électriques sans station en France. Par conséquent, le délégataire disposait de peu d'expérience et de recul vis-à-vis de ce type de service. À cela s'ajoutent des recettes d'exploitations très faibles. Ces deux éléments peuvent expliquer l'arrêt du service avant la fin du contrat.

Aujourd'hui grâce à la mise en place d'un label d'autopartage, le service est exploité par des opérateurs privés sans aucune subvention de la Collectivité. En contrepartie, une redevance est versée pour occupation de l'espace public.

Cette redevance s'applique également pour les scooters électriques.

→ **La séparation de contrat entre différents services à la mobilité peut présenter certains avantages principalement pour les services comme le covoiturage et l'autopartage. Il s'agit de services encore peu utilisés et qui nécessitent une attention particulière.**

3.2.2 Contraintes et limites d'un mode de gestion des services à la mobilité indépendant des TC

3.2.2.1 Le contrat de DSP parallèle peut être requalifié en marché public

D'un point de vue économique, certains services dégagent peu de recettes. Or un contrat de DSP engage l'opérateur sur les résultats d'exploitation. Sur des services comme le covoiturage ou l'autopartage, où les recettes sont peu élevées, le risque économique d'exploitation peut être considéré comme trop faible. Dans ce cadre-là, le marché public serait la forme juridique la plus adaptée.

En effet, selon l'article L. 1411-1 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT), une délégation de service public est un contrat de concession de service public, dans lequel le risque lié à l'exploitation est transféré à l'exploitant du service.

Or dans un contrat de concession « ... *La part de risque transférée au concessionnaire implique une réelle exposition aux aléas du marché, de sorte que toute perte potentielle supportée par le concessionnaire ne doit pas être purement théorique ou négligeable. Le concessionnaire assume le risque d'exploitation lorsque, dans des conditions d'exploitation normales, il n'est pas assuré d'amortir les investissements ou les coûts, liés à l'exploitation de l'ouvrage ou du service, qu'il a supportés* ». (Article L1121-1 du Code de la commande publique)

La requalification du contrat de DSP de l'entreprise de transport public Voyages GOUJEAU, en marché public, permet d'illustrer cet élément. En effet, le juge des référés précontractuels du Tribunal administratif de Poitiers, a estimé qu'au vu du montant de la rémunération prévue dans le contrat, le délégataire pouvait couvrir 99,70 % des charges d'exploitation. Il a donc considéré que la part significative de risque assumé par le délégataire était insignifiante et que le contrat « *doit être regardé comme un marché public dont les règles de passation étaient soumises aux règles relatives aux marchés publics et non [...] comme une délégation de service public* ». (Tribunal Administratif Poitiers, 8 décembre 2016, SAS Voyages Goujeau, n° 1602479).

Lorsque d'autres services à la mobilité sont intégrés au sein d'un contrat de DSP global, le risque supporté par le délégataire correspond au risque de tous les services inclus dans le contrat. Dans cette mesure, les services ayant un risque d'exploitation faible se trouvent absorber dans le contrat.

3.2.2.2 Dépendance de la collectivité envers son prestataire de service dans le cadre d'installation de mobilier urbain

Il est également important d'ajouter, que si le service nécessite certaines installations (stations pour VLS, borne de recharge des véhicules électriques en autopartage, panneaux d'autostop organisé, de covoiturage...), le prestataire installe le matériel et est propriétaire de ce dernier. En conséquence, la Collectivité se retrouve d'une certaine façon dépendante à son prestataire. Car si à la fin du contrat, le prestataire sortant n'est pas reconduit, tout le matériel sera désinstallé.

Ce cas de figure s'est produit à Rennes en 1998, l'entreprise JCDecaux n'a pas été choisie pour l'exploitation du service de VLS, au profit de Clear Channel (à cette époque More Group France).

En juillet 1965, la société JCDecaux signe son premier contrat avec la ville de Rennes, portant sur l'implantation d'arrêts d'autobus s'en suit la signature deux autres conventions et de trois avenants, élargissant les compétences de l'entreprise française sur l'installation de mobilier urbain d'information. Au total, plus de 300 abris de bus, 282 panneaux d'information municipale.

Le conseil municipal de Rennes et le district urbain de l'agglomération rennaise, « ont approuvé la mise en œuvre d'une procédure de consultation collective pour la passation de marchés publics portant sur la mise à disposition de mobiliers urbains, attribués depuis 1973 à la société JC Decaux. » (Décision n° 04-D-32 du 8 juillet 2004 relative à la saisine de la société More group France contre les pratiques du groupe Decaux)

Une procédure d'appel d'offre a été mise en place portant sur la « mise à disposition de mobiliers urbains d'information et d'abris voyageurs sur la ville de Rennes » et c'est dans ce cadre-là que l'entreprise Clear Channel a été retenue. Le contrat du groupe français est arrivé à échéance le 31 octobre 1997 et le matériel devait être désinstallé dès cette date. S'en est suivi un tiraillement entre la ville de Rennes et JCDecaux, concernant la désinstallation du mobilier urbain d'information. Le dernier mobilier urbain a finalement été démonté le 26 mai 1998, soit 7 mois après la date de fin de contrat. Et durant cette période, l'entreprise sortante a continué d'exploiter les panneaux publicitaires. JCDecaux a écopé d'une sanction de 700 000 € pour ces agissements.

En rappelant que l'année 1998, est l'année de mise en place du premier service de VLS informatisé par Clear Channel. Il était donc nécessaire que le changement de prestataire soit effectué dans les meilleurs délais.

3.2.2.3 Manque de transparence de l'information envers la Collectivité

Lors de l'installation du mobilier urbain adossé à un service de mobilité, l'entreprise verse une redevance d'occupation publique. Cependant, cette redevance est fixe (Car2GO verse 70 € par mois pour le stationnement des véhicules d'autopartage) et il est difficile pour les collectivités d'ajuster le montant de cette taxe. En effet, elles n'ont pas connaissance des recettes perçues par les entreprises publicitaires dues à l'exploitation de panneaux publicitaires. Selon l'article de Lyon Capitale (Cf. annexe 8 page 53), le manque à gagner du Grand Lyon concernant la mise à disposition de l'espace public pour l'exploitation d'un Vélo'v, était estimé en 2011, à 50 000 000 € entre 2005 et 2018, soit 9 00 € par an et par vélo.

Cette difficulté à ajuster le montant de la redevance s'apparente en un certain manque de transparence d'information entre les différents acteurs du service. Les collectivités ne disposent pas d'informations nécessaires justifiant d'une probable augmentation de la redevance d'occupation d'espace public.

Ce manque de transparence de l'information s'est présenté à Lyon et à Paris. En effet, l'entreprise publicitaire JCDecaux, exploitante des systèmes de VLS, s'est vu renégocier les conditions des contrats de marché public, car le taux de dégradation des vélos a été sous-estimé. Le coût d'exploitation était estimé à environ 1 000 € par an et par vélo mais en réalité il s'agirait plutôt de 2 500 € par an et par vélo. Difficile alors pour ces autorités organisatrices de contredire ces coûts, car elles ne bénéficient pas d'informations sur le coût réel d'exploitation du service

3.2.2.4 Coûts de structure plus élevés.

Malgré certains avantages en termes de qualité de service, que peut apporter la séparation contractuelle entre les NSM et les TC. Cela a de lourdes conséquences financières et sur la gestion interne des services.

Il faut s'attendre à des frais de structures beaucoup plus importants :

- De nouveaux locaux
- Au moins un employé supplémentaire embauché pour la gestion du service client (accueil en présentiel ou téléphonique, gestion de la location si la location se fait en agence, service après-vente...).

Les coûts de structures peuvent être un frein pour les collectivités dont les moyens ne sont pas importants.

Selon l'INSEE, en 2012, en France, « *le coût annuel en équivalent temps plein (EQTP) d'un salarié dans les établissements dépendant d'entreprises de dix salariés ou plus est en moyenne de 51 839 €* »

Si une collectivité propose six services à la mobilité, comme c'est le cas à Bourg-en-Bresse, cela revient à plus de 250 000 € par an pour l'embauche de cinq personnes supplémentaires pour la gestion de chacun des services (si l'on considère qu'il y a déjà un agent sur place dédié au réseau de TC).

C'est l'une des raisons de l'intégration du service de VAE dans la DSP du Syndicat Mixte des Transports du Bassin d'Alès (SMTBA).

La Collectivité a ainsi pu mutualiser ses effectifs ainsi que ses locaux, et éviter l'embauche de salariés supplémentaires.

3.2.2.5 Communication en interne peut s'avérer problématique

À l'aspect financier, se joint la gestion en interne des services. Dans ce cas de figure, la Collectivité se retrouve avec plusieurs interlocuteurs. D'un point de vue gestion et transmission des informations, ce n'est pas la solution la plus optimale. Il semblerait que la seule éventualité pour laquelle l'aspect information a peu de conséquence, est si les différents services sont exploités différemment et sous une image de marque différente. C'est le cas de Bourg-en-Bresse, où les deux services de location de VAE, l'un est exploité par Keolis dans le cadre de la DSP (Rubis'Vélos) et l'autre en régie (La Station) et sous deux identités différentes. Dans ce cas de figure, chacun des services fournit l'information finale au client indépendamment l'un de l'autre.

Pour prendre le cas de La Rochelle, le service de transport urbain (exploité par la RTCR, en régie) et le service de transport périurbain (exploité par Transdev dans le cadre d'une DSP) sont sous la même marque « Yélo ». De ce fait, les deux prestataires ne disposent pas des mêmes logiciels de gestion de leurs services, et cela peut entraîner des conséquences au niveau de l'information finale transmise aux clients.

Si plusieurs services à la mobilité sont contractualisés de façon indépendante, mais sous une même image de marque, cela voudrait dire que les informations relatives à chacun des services devront être rassemblées. Lors de cette mise en commun des incidents technique peuvent apparaître et l'information finale transmise au client être incomplète ou erronée.

3.2.2.6 Freins à la mise en place d'éléments multimodaux (outils numériques, grille tarifaire commune...)

Le Maas prévoit de réunir l'information des différents opérateurs des différents services à la mobilité afin d'offrir un service optimisé et fluidifier l'expérience de l'utilisateur. Or dans la mesure où chaque service est exploité par un prestataire différent, Il se peut que cela soit plus complexe de coordonner le transfert d'informations entre les différentes parties prenantes. Par conséquent, quelle serait l'entité qui se chargerait de rassembler l'ensemble des informations.

Dans le cas de la Métropole de Lyon, il est prévu de créer une direction de la mobilité. L'objectif étant de rassembler sous une même institution l'ensemble des services à la mobilité proposés par la Collectivité sachant que chacun évolue dans un mode de gestion différent. De ce fait, l'organisation nécessaire à la récupération des informations de l'ensemble des services pourrait s'avérer délicate.

Mise à part l'aspect technique, différents services à la mobilité veut également dire différents titres de transport. Mettre en place un titre de transport unique pour différents services est assez complexe mais si ces services sont gérés par des organismes différents cela l'est davantage.

Dans le cadre d'un marché public, les informations de coûts du service et des recettes engendrées sont peu, voire méconnues par la Collectivité, ce qui n'est pas le cas dans une DSP. Ainsi, si certains services sont contractualisés dans le cadre d'une DSP et d'autres font l'objet d'un marché public, fixer le montant du titre unique regroupant tous ces services s'avère épineux. Il faudrait avoir connaissance du coût d'exploitation du service et ainsi fixer un prix qui permettent de couvrir une partie de ce coût.

Conclusion

L'objectif de cette étude était de comprendre l'intérêt que pourrait avoir les collectivités à contractualiser toutes les offres de mobilité présentes sur leur territoire, au sein d'un même contrat de délégation de service public.

La régie, le marché public et la délégation de service public sont les modes de gestion les plus courants. Le choix du type de contrat dépend des objectifs visés par la Collectivité.

D'une façon générale, constituer un contrat de délégation de service public regroupant plusieurs offres de mobilité permet une meilleure lecture de l'offre de transport dans son ensemble. C'est l'occasion pour une collectivité, d'affirmer son rôle d'autorité organisatrice de la mobilité, en affichant une image de marque forte déclinée sur plusieurs services à la mobilité.

D'un point de vue économique, cela permet de proposer des offres de services complémentaires, avec des coûts d'exploitation moins élevés.

Néanmoins en fonction du contexte (économique par exemple) ou du service proposé, il reste préférable de contractualiser ces services en parallèle du contrat de transport. Confier la gestion de services à la mobilité à un prestataire spécifique dans le cadre d'un contrat qui l'est également, est un atout de plus à la réussite du service.

On observe toutefois que la majorité des collectivités ont opté pour un contrat DSP transport global. Et cette démarche intégrative est accentuée avec le développement du Maas. Avoir la possibilité, sur une même plateforme de retrouver toutes les offres de mobilités proposées par une collectivité, permettrait de rendre les modes de transport complémentaires.

En effet, il n'est pas question d'interdire l'utilisation de la voiture individuelle mais plutôt de limiter son usage. Par conséquent les utilisateurs auront la possibilité de calculer leur itinéraire et voir si le trajet initialement prévu en voiture ne peut pas s'effectuer avec un autre moyen de déplacement.

Le Maas permettra également de répondre en partie aux enjeux environnementaux, car il est possible sur certaines applications de voir le taux de CO₂ émis par mode de transport en fonction de l'itinéraire calculé. Ainsi les usagers pourront prendre conscience de l'impact écologique que pourrait avoir leur trajet.

En revanche, les conséquences environnementales ne se limitent pas aux émissions de CO₂ dues aux modes de déplacement. Selon Sébastien Delsinne, professeur des écoles et animateur TICE (Technologies de l'Information et de la Communication pour l'Enseignement), la pollution numérique émet 1 400 millions de tonnes de CO₂ chaque année, ce qui représente 4 % des émissions de CO₂ dans le monde. Or la pollution numérique provient d'objets et de supports comme les téléphones portables, application, site internet.... Ces mêmes éléments utilisés pour le Maas.

Cette approche inclusive ne se limite pas seulement aux offres de transport mais également à tous les services qui lui sont adossés (application, site internet, animation, communication...). Le Grand Lyon a préféré confier la gestion de l'animation et des outils numériques, de son système de covoiturage à des prestataires externes. Cela dit, aucune collectivité parmi, celles interrogées, n'ont opté pour ce mode de gestion. Tout comme le sujet de cette étude, il pourrait être question de savoir s'il est pertinent d'intégrer ou non, d'une part la création d'un outils Maas et d'une autre la communication et l'animation du service, au sein d'un même contrat de délégation de service public transport.

De plus, la notion de « services à la mobilité » étant très vaste, si de plus en plus de services sont proposés par les collectivités, il ne sera plus question de savoir s'il est pertinent ou non de les intégrer au sein d'un même contrat mais de savoir si juridiquement cela est possible. En effet, le Conseil d'État, lors de sa délibération a fixé certaines limites dans la constitution d'un contrat de DSP transport portant sur plusieurs services. L'une d'entre elles porte sur le nombre de services à intégrer au contrat, il ne doit pas être trop excessif, sans pour autant fixer un nombre de service à intégrer.

À juste titre d'ailleurs, car un nombre trop important de service à la charge d'un même délégataire pourrait altérer la qualité du service.

L'objectif des nouveaux services à la mobilité est d'offrir une solution de transport alternative à la voiture personnelle et complémentaire aux transports collectifs. Cependant, il ne s'agit pas de bannir la voiture de l'univers de la mobilité urbaine mais de l'intégrer aux côtés de ces nouveaux services. Il s'agit de rendre le parcours non automobile tout aussi pratique que la voiture. Car cette dernière sera toujours l'option la plus fonctionnelle pour les déplacements imprévus.

BIBLIOGRAPHIE

- Nouveaux services à la mobilité. (s. d.). Dans Lagazette (Éd.), Techni.Cités. Consulté le 4 août 2021 sur [Nouveaux services à la mobilité - Lexique Club Techni.Cités - Lagazette.fr \(lagazettedescommunes.com\)](https://www.lagazette.fr)
- CEREMA (Éd.). (2015). *Contractualisation des vélos en libre-service en France*. CEREMA. [Contractualisation des vélos en libre-service en France | Publications du Cerema](#)
- Covoiturage. (2021, août 13). Dans Wikipédia. [Covoiturage — Wikipédia \(wikipedia.org\)](#)
- Parc relais. (2021, mai 19). Dans Wikipédia. [Parc relais — Wikipédia \(wikipedia.org\)](#)
- Qucit Fr. (2020, 8 octobre). *Le vélo en libre-service, un succès français qui continue de progresser dans les villes*. Medium. Consulté le 8 septembre sur [Le vélo en libre-service, un succès français qui continue de progresser dans les villes | by Qucit FR | Medium](#)
- Christian GIORIA. 2016. *Etude d'évaluation sur les services vélos – Rapport de diagnostic*. ADEME. 64 pages.
- *Panorama des Maisons du Vélo & des Mobilités en France métropolitaine & en Belgique*. s.d. [PanoramaMV Adav 2019.pdf \(droitauvelo.org\)](#)
- Enquête Ménages-Déplacements en Ile-et-Vilaine 2018 [synthese_emd-2018_web_0.pdf\(audiar.org\)](#)
- Cerema. (2015). *Qualité de service dans les transports collectifs urbains*. Cerema. [Qualité de service dans les transports collectifs urbains \(cerema.fr\)](#)
- Plantier Royon, E., & le Ruyet, A. (2018, 16 novembre). *Mise en perspective des nouvelles formes de mobilité Au regard de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et Indicateurs de choix pour une mobilité de proximité par triporteur*. [Atelier] Les nouvelles forces de mobilité et l'accessibilité, Metz. [Livraison Atelier-A GT RAVI Metz 2018 \(cerema.fr\)](#)
- ETX Daily Up. (2021, 14 juin). *Le nombre de places de stationnement pour les vélos dans les gares va doubler d'ici 2024*. MSN. Consulté le 04 août 2021 sur [Le nombre de places de stationnement pour les vélos dans les gares va doubler d'ici 2024 \(msn.com\)](#)
- UTP. (2019, 28 novembre). *Observatoire de la mobilité : Les résultats* [Communiqué de presse].
- 2019. *L'observatoire des mobilités émergentes – 3^{ème} édition*, 4 pages. L'ObSoCo et CHRONOS pour l'ADEME, Keolis, Mappy et la SNCF. Cet ouvrage est disponible en ligne www.ademe.fr/mediatheque
- Robert, J. (2019, décembre). *Le covoiturage domicile-travail : Cadrage et pistes d'action* [Document de présentation]. Journée du covoiturage, Angers, France. [Présentation PowerPoint \(cerema.fr\)](#)
- A. (2013, 27 janvier). *Quelle économie pour les services publics de mobilité ?*. Urbanités. Consulté le 23/06/2021 sur [Quelle économie pour les services publics de mobilité ? | Urbanités \(wordpress.com\)](#)
- ADEME (Éd.). (2017). *Développement du covoiturage régulier de courte et moyenne distance*. ADEME. [Développement du covoiturage régulier de courte et moyenne distance - La librairie ADEME](#)
- Karamitrou E. (2017, 14 mars). *DSP : l'éventuel déficit d'exploitation assumé par le délégataire ne peut être (très) modeste !*. Lando & Associés. Consulté le 26 août

- 2021 sur [DSP : l'éventuel déficit d'exploitation assumé par le délégataire ne peut être \(très\) modeste ! \(landot-avocats.net\)](#)
- Fournier F. (2020, 11 avril). *Effet Vélo'v : les secteurs (re)conquis par les deux roues*. Lyon Capitale. Consulté le 24 août 2021 sur [Effet Vélo'v : les secteurs \(re\)conquis par les deux roues | \(lyoncapitale.fr\)](#)
 - Vie publique. (2021, 14 avril). *Transports : le défi écologique des nouvelles mobilités*. Vie Publique. Consulté le 8 septembre 2021 sur [Transports : le défi écologique des nouvelles mobilités | Vie publique.fr \(vie-publique.fr\)](#)
 - Inddigo-Ademe. 2021. Actualisation de l'étude d'évaluation des services vélos. *Cahier technique sur la location de vélos en libre-service*. 65 pages
 - De Coustin, P. (2012, 27 juin). *Les vélos en libre-service français bien classés en Europe*. LEFIGARO. Consulté le 22 septembre 2021 sur [Les vélos en libre-service français bien classés en Europe \(lefigaro.fr\)](#)
 - Faure, A. (2020, 29 septembre). *Vélos en libre-service : à Lyon, record de locations de Vélo'v en septembre*. Lyon Capitale. Consulté le 22 septembre sur [Vélos en libre-service : à Lyon, record de locations de Vélo'v en septembre | \(lyoncapitale.fr\)](#)
 - Pau-Circulation. (2015, 26 janvier). *Fin de l'auto-partage à Pau*. pau-circulation.fr. Consulté le 19 octobre 2021 sur [pau-circulation.fr | Accessibilité pour tous les modes de déplacement, média non polémique et indépendant depuis 2008](#).
 - *Le coût horaire de la main-d'œuvre en France - Insee Première - 1567*. (2015, 29 septembre). Insee. Consulté le 27 octobre 2021, sur [Le coût horaire de la main-d'œuvre en France - Insee Première - 1567](#)

TABLE DES ANNEXES

Pédibus : Ramassage scolaire à pieds

Vélobus : ramassage scolaire constitué d'un groupe d'enfants à vélos



Exemple Pédibus à Brunoy

- ✓ Des parents volontaires accompagnent les élèves sur le chemin de leur école
- ✓ Entre 5 et 7 enfants par accompagnateurs
- ✓ Distance envisageable : entre 1 et 2 km
- ✓ Temps de parcours : entre 15 et 20min



Exemple Vélobus à Mâcon

- ✓ Des accompagnateurs formés récupèrent et accompagnent les enfants selon un itinéraire et des horaires de passage précis
- ✓ Distance envisageable : entre 1,5 et 3 km
- ✓ Temps de trajets : Maximum 20min

Annexe 1 : Benchmark sur des solutions de ramassage scolaire

Ramassage scolaire par vélos collectifs

- ✓ **Société crée en décembre 2016**
- ✓ **Saint-Eure : première agglomération à avoir mis en place le S'COOL BUS en 2017**
 - Passage de 3 à 10 lignes de ramassage scolaire
 - Capacité : 8 enfants + 1 conducteur
 - Service gratuit
 - Age : du CP au CM2
 - 500 enfants inscrits
 - Assistance électrique
- ✓ **Coûts : environ 11 000€ (achat du vélo)**



Annexe 2 : Benchmark sur des solutions de ramassage scolaire

Réponse	Collectivités contactées	Interlocuteur	Nom du réseau	Mode de gestion	Exploitant	Offres de mobilité	Informations complémentaires
Refus	Agglomération Montargoise		Amelys	DSP	Keolis	- Vélos en location humanisée courte à longue durée : VAE - Consignes à vélos sécurisées	
	Communauté d'agglomération du Lac du Bourget (Aix-les-Bains)		Ondéa	DSP	Compagnie des transports du Lac du Bourget (RATP Dev)	- Covoiturage - Vélos en location humanisée courte à longue durée (classiques, électriques, cargos, enfants)	
<input checked="" type="checkbox"/>	Brest Métropole	Anselme LE-BROZEC	Bibus	DSP	RATP Dev	- VSL - Parkings relais - Vélos en location humanisée longue durée : VAE	
	Communauté d'agglomération du Grand Chambéry		Synchro Bus	DSP	Keolis	- Vélos en location humanisée courte à longue durée (classiques, VAE, cargos, bi/triporteur, long-tail, enfants) - Consignes à vélos sécurisées - Arceaux à vélos - Cycloporteurs - Covoiturage	
<input checked="" type="checkbox"/>	Communauté d'agglomération de La Rochelle	Virginie LEMARTINEL Alexandre KAUFFMANN	Yélo	Régie / DSP	Urbain (régie) : RCTR Périurbain (DSP) : Transdev	- VLS - Vélos événementiels - Vélos en location humanisée courte à longue durée (classiques et électriques) - Autopartage* - Parkings-relais*	
	Communauté d'agglomération de Nîmes Métropole		Tango !	DSP	Transdev	- Consignes à vélos sécurisées - Box à vélos - Parkings relais - Vélos en location humanisée courte à longue durée (classiques, pliants et électriques)	
<input checked="" type="checkbox"/>	Communauté d'Agglomération du Bassin de Bourg-en-Bresse	Laurent GAILLARD	Rubis	DSP	Keolis	- VSL hybrides - Vélos en location humanisée courte à longue durée (classiques, pliants, électriques, enfants)* - Covoiturage - Autopartage* - Consignes à vélos	- Les vélos en libre-service sont des vélos classiques, qui peuvent être transformés en vélo à assistance électriques - Le service de location de vélos humanisée est exploité dans le cadre d'une régie
	Communauté d'Agglomération du Niortais		Tanlib		Transdev	- Trottinettes électriques location longue durée - VAELS - VAE en location humanisée (longue durée) - Covoiturage - Parkings relais	
	Communauté d'agglomération du Pays d'Aix (Aix-en-Provence)		La Métropole Mobilité	DSP	Keolis	- Parkings relais - Abris pour vélo non sécurisés - Covoiturage - VLS - VAE - Autopartage	
<input checked="" type="checkbox"/>	Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées	Laetitia LANARDOUNE	Idelis	SPL	Société des transports de l'agglomération Paloise	- VLS - Vélos en location humanisée courte à longue durée (électrique, vélo-cargo, classiques, pliants, enfant) - Parkings relais	

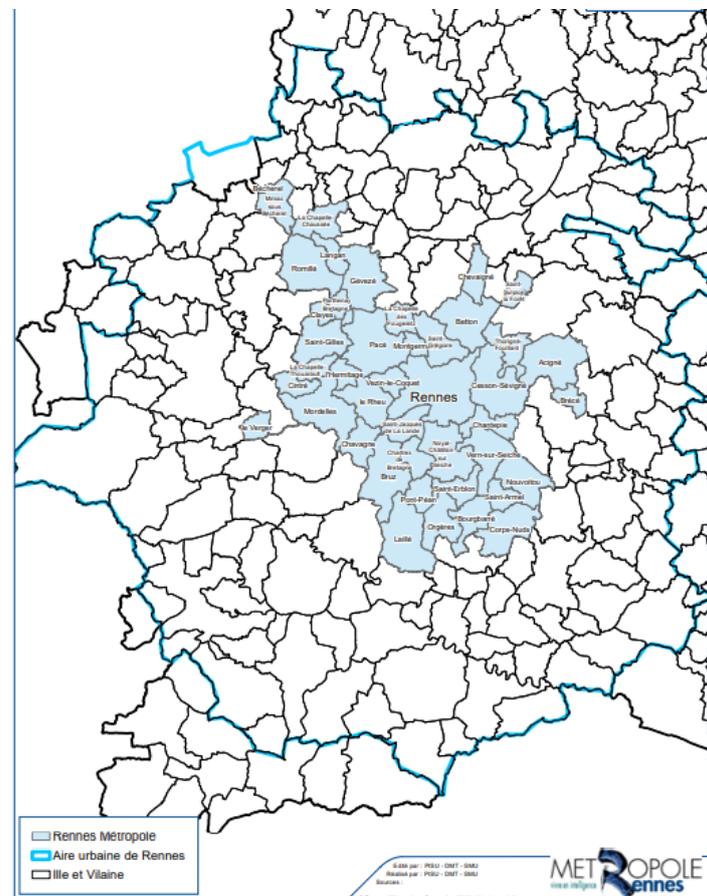
	Communauté de l'Agglomération Dijonnaise		Divia Mobilités	DPS	Keolis	- Parkings relais - VLS - Vélos en location courte moyenne et longue durée - Autopartage	
	Eurométropole de Strasbourg		CTS	SPL	Compagnie des transports strasbourgeois	- VLS - Vélos en location humanisée courte à longue durée (électrique, vélo-cargo, classiques) - Consignes à vélos sécurisées - Autopartage	VLS : exploité dans le cadre d'une DSP parallèle au réseau de transports urbains
	Golfe du Morbihan - Vannes Agglomération		Kicéo	DSP	Compagnie des transports Golfe du Morbihan - Vannes Agglomération (CGTMVA)	VAELS	
	Grand Belfort Communauté d'Agglomération		Optymo	Régie	Urbain : Régie des transports du Territoire de Belfort (RTTB) Sururbain : Transporteurs privés via des contrat de DSP	- VSL - Autopartage	
	Grenoble-Alpes Métropole		TAG	DSP	Société d'économie mixte des transports publics de l'agglomération grenobloise (SEMITAG)	- Vélos en location humanisée courte à longue durée (classiques, électrique, pliant, biporteur, triporteur, mini-pliant, adapté; tandem...) - VAELS - Consignes à vélos sécurisées - Parkings relais - Autopartage - Covoiturage - Trotinettes électriques	
	Lannion-Trégor Communauté		Tilt	Régie	Lannion-Trégor Communauté	- VAE - Scooters électriques	
	Métropole Européenne de Lille		Ilévia		iLévia Effia : exploite l'offre de VLS	- VLS - Abris pour vélo non sécurisés - Covoiturage - Parkings relais	
<input checked="" type="checkbox"/>	Métropole Nice Côte d'Azur	Jérôme VIFFREDO	Lignes d'Azur	Régie (n'exploite que le réseau de TU)	Régie Ligne d'Azur	- VAELS* - VLS* - Scooters électriques* - Autopartage* - Covoiturage*	- Réseau TU : Régie depuis 2013 (auparavant le service était exploité dans le cadre d'une DSP) - Autopartage : Service mis en place en 2011 dans le cadre d'une DSP → peu de recette → fin du service en 2018 - Label d'autopartage (2019) - VAELS/VLS : exploité sous la même marque "Vélobleu" dans le cadre d'un marché public - Scooters électriques : appel à manifestation d'intérêt
<input checked="" type="checkbox"/>	Rennes Métropole	Mylène PERIDY	Star	DSP	Keolis	- VLS - Vélos en location humanisée courte à longue durée (électrique) - Covoiturage - Autopartage	
<input checked="" type="checkbox"/>	Saint-Brieuc Agglomération	Benjamin PASCOU	TUB	SPL	Baie d'Armor Transports	- Vélos en location humanisée (classiques, et à assistance électrique) - VAELS - Covoiturage - Arceaux à vélo - Abris vélo collectifs ouvert non sécurisés - Consignes à vélos individuelles sécurisées	
	Agglomération Toulousaine		Tisséo	DSP			
<input checked="" type="checkbox"/>	Syndicat Mixte des Transports du Bassin d'Alès	Evan MEIXNER	Ales'y	DSP	Keolis	- VAE - Trotinettes électriques - Covoiturage	

Annexe 3 : Liste des collectivités contactées

* Services non intégré au contrat de TC initial

Organismes contactés	Interlocuteur	Fonction	
CEREMA	Jean ROBERT	Directeur d'études Mobilités Partagées - MEPS	✓
ADEME	- Mathias COPY - Elodie TRAUCHESSEC - Mathieu CHASSIGNET	- Référent Mobilités & Transport	✓
		- Animatrice Mobilités Emergentes Service Transport & Mobilités	✓
		- Ingénieur mobilité, qualité de l'air chez ADEME	✗
Lyon Parc Auto	Christine GIRAUDON	Directrice du développement d'activités et des études	✓
Citiz	Jean-Baptiste SCHMIDER	Président directeur général du réseau Citiz	✗
Mobicoop	Alain JEAN	Fondateur de Rézopouce	✓

Annexe 4 : Liste des organismes contactés



Annexe 5 : Aire urbaine de Rennes et communes de Rennes Métropole (Rennes Métropole, 2018)

Source : Plan de Déplacements Urbains de Rennes 2019-2030



Annexe 6 : Itinéraires du schéma directeur vélo Rennais



MÉTROPOLE NICE CÔTE D'AZUR

LABEL AUTO PARTAGE METROPOLE NICE COTE D'AZUR

La politique de mobilité portée par la Métropole Nice Côte d'Azur vise à offrir différentes alternatives au véhicule individuel. L'ambition de notre territoire est de développer la multimodalité à partir de notre réseau métropolitain de transports en commun qui connaît actuellement une croissance importante avec l'arrivée de deux nouvelles lignes de tramway et la refonte du réseau de bus.

Le développement de l'auto partage s'inscrit pleinement dans cette stratégie en offrant des services de mobilité qui viennent compléter notre réseau de transport.

La notion d'auto partage est définie par l'article L 1231-14 du Code des transports « l'activité d'auto partage est la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicule de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules. Chaque abonné ou utilisateur habilité peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée ».

Il s'agit d'un service de location de véhicules partagés, disponible 24h/24 et 7j/7. Il est destiné à tous les publics pour différents motifs de déplacements.

L'enjeu de l'auto partage est de réduire le taux de motorisation des ménages, notamment par le non renouvellement du second véhicule ou son abandon, voire à ne plus disposer d'aucun véhicule. L'enjeu vise aussi à réduire les émissions de polluants liés à la circulation des véhicules carbonés.

« Les autorités mentionnées à l'article L 1231-1 peuvent délivrer un label auto partage aux véhicules affectés à cette activité. A cet effet, elles fixent les caractéristiques techniques des véhicules au regard, notamment, des objectifs de réduction de la pollution et des gaz à effet de serre qu'elles déterminent et les conditions d'usage de ces véhicules auxquelles est subordonnée la délivrance du label. »

Les conditions d'octroi du label auto partage sont définies dans le présent document conformément aux décrets 2012-280 du 28 février 2012 et 2012-1196 du 26 octobre 2012 ainsi que de l'arrêté du 26 octobre 2012.

Annexe 7 : Label autopartage Métropole Nice Côte d'Azur

Annexe 8 : Sur le vrai coût du service Vélo'v exploité par JCDecaux paru dans Lyon Capitale, Septembre 2011, N°703, page 39

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Tableau 1 : Les éléments clés sur les différents services à la mobilité étudiés _____	14
Tableau 2 : Eléments clé sur les services de transport urbain à Belfort en 2019 _____	17
Tableau 3 : Liste des villes dans lesquelles JCDECAUX exploite actuellement le service de VLS _____	21
Tableau 4 : Éléments clés sur le service d'autopartage de Pau _____	34
Tableau 7 : Modes de gestion des différentes offres de transport à Lyon _____	36
Tableau 8 : Éléments clés sur le service de transport urbain de Nice _____	37
Figure 1 : Modes de déplacements partagés utilisés par les voyageurs interrogés.....	10
Figure 2 : Représentation des principaux modes de gestion d'un réseau de transport urbains	11
Figure 3 : Évaluation de la contractualisation des systèmes VLS depuis 2015	18
Figure 4 : Répartition des différents contractants en fonction de l'année de lancement du service, entre 1997 et 2013.....	20
Figure 5 : Évolution de la contractualisation des systèmes LVS depuis 2015 (identique à la figure 3).....	20
Figure 6 : Evolution du type de contrats en fonction de l'année de lancement (identique au graphique 4)	23
Figure 7 : Répartition du type de contrats sur le marché du VLS en France.....	24
Figure 8 : Évolution de la contractualisation des systèmes LVS depuis 2015 (identique à la figure 3).....	24
Figure 9 : Répartition des prestataires des systèmes de VLS en France en 2013	28
Figure 10 : Part des déplacement intermodaux selon le lieu de résidence	30
Figure 11 : Evolution des parts modales des déplacements des habitants de Rennes Métropole (2018)	30
Figure 14 : Impact des services de vélos sur la motorisation (2016) (identique à la figure 12)	33
Image 1 : « Vélo jaune » Rochelais de 1976 _____	16
Image 2 : Vélo « Yélo » de La Rochelle _____	16

TABLE DES MATIÈRES

FICHE BIBLIOGRAPHIQUE.....	3
PUBLICATION DATA FROM.....	4
REMERCIEMENTS.....	7
SOMMAIRE.....	8
1. Introduction	9
1.1 Contexte général de l'étude.....	9
1.2 Objectif de l'étude	11
1.3 Périmètre de l'étude.....	13
2. Des méthodes de contractualisation des services à la mobilité qui évoluent dans le temps et en fonction du type de territoire.....	15
2.1 Un système de régie davantage adapté pour les petits réseaux de transport	15
2.2 Un essor des marchés publics dans le secteur des nouvelles mobilité, entre 2005 et 2007, lié au développement du vélo en libre-service.....	19
2.3 Depuis 2007, une évolution vers la DSP, dans une optique de regroupement contractuel des différentes offres de mobilité proposées	22
3. Évaluation de démarches intégratives.....	25
3.1 Spécificités d'intégrer d'autres services mobilités au sein d'un même contrat de DSP TC	25
3.1.1 Cadre juridique d'une délégation de service public multiple	25
3.1.2 La création d'un contrat de DSP de transport urbain global présente certains avantages pour l'autorité organisatrice ainsi que son délégataire.....	26
3.1.2.1 Proposer une offre de service adaptée au territoire	26
3.1.2.2 Avantages économiques : mutualisation des coûts.....	27
3.1.2.3 Le savoir-faire des entreprises de transport en termes d'intermodalité et multimodalité	28
3.1.2.4 L'utilisation d'outils numériques.....	31
3.1.3 Contraintes et limites de cette démarche intégrative	32
3.1.3.1 Les nouveaux services à la mobilité peuvent être en marges des autres services de transport.....	32
3.1.3.2 Concurrence entre NSM et TC.....	32
3.1.3.3 Faible concurrence entre les répondants aux appels d'offres.....	33
3.1.3.4 Exemple du service d'autopartage à Pau	34

3.2	Spécificités de contractualiser ces services à la mobilité au sein d'un contrat indépendant (marché public ou délégation de service public)	36
3.2.1	Une contractualisation de ces nouveaux services à la mobilité présente un certain intérêt pour les collectivités.....	36
3.2.1.1	Le marché public permet de trouver une alternative aux services à la mobilité déficitaires	36
3.2.1.2	L'intermodalité n'est pas réservée aux contrats de DSP transport multiples	36
3.2.1.2.1	Exemple du réseau de transport collectifs de la Métropole de Lyon	36
3.2.1.2.2	Exemple du réseau de transport collectifs de la Métropole de Nice.....	37
3.2.2	Contraintes et limites d'un mode de gestion des services à la mobilité indépendant des TC.....	39
3.2.2.1	Le contrat de DSP parallèle peut être requalifié en marché public	39
3.2.2.2	Dépendance de la collectivité envers son prestataire de service dans le cadre d'installation de mobilier urbain	39
3.2.2.3	Manque de transparence de l'information envers la Collectivité	40
3.2.2.4	Coûts de structure plus élevés.....	41
3.2.2.5	Communication en interne peut s'avérer problématique	41
3.2.2.6	Freins à la mise en place d'éléments multimodaux (outils numériques, grille tarifaire commune.....)	42
Conclusion	.....	43
Bibliographie	.....	45
Annexes	.....	47
Tables des illustrations	.....	54
Table des matières	.....	55
Tables des abréviations	.....	57

TABLE DES ABRÉVIATIONS

2RM : 2 roues motorisées
ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
ALS : Auto en libre-service
AOM : Autorité Organisatrice de la Mobilité
CA3B : Communauté d'agglomération du Bassin de Bourg-en-Bresse
CAPBP : Communauté d'Agglomération Pau Béarn Pyrénées
CAPI : Communauté d'Agglomération Porte Isère
CEREMA : Centre d'Études et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
CGCT : Code Générale des Collectivités Territoriales
CGTMVA : Compagnie des transports Golfe du Morbihan - Vannes Agglomération
CO2 : Dioxyde de Carbone
CTS : Compagnie des Transports Strasbourgeois
CUGD : Communauté Urbaine du Grand Dijon
DCE : Documents Consultatifs des Entreprises
DLVA : Durance Luberon Verdon Agglomération
DSP TC : Délégation de Service Public de Transport Collectifs
DSP TU : Délégation de Service Public de Transport Urbains
DSP : Délégation de Service Public
EQTP : Équivalent Temps Plein
g : Gramme
GART : Groupement des autorités responsables des transports
IDFM : Île-de-France Mobilités
Kg : Kilogramme
KM : kilomètres
LAET : Laboratoire d'Economie des Transports
LOM : Loi d'Orientations des Mobilités
NSM : Nouveaux Services à la Mobilité
PDU : Plan de déplacement urbain
PMR : Personnes à mobilités réduites
RTCR : Régie des transports communautaires Rochelais
SAE : Service d'Aide à l'Exploitation
SAGS : Société d'Assistance et de Gestion du Stationnement
SAV : Service après-vente
SCAT : Service Contrôle et Analyse du Transport
SMTBA : Syndicat Mixte des Transports du Bassin d'Alès
SMTC : Syndicat Mixte des Transports en Commun du Territoire de Belfort
SPL : Société Publique Locale
STAP : Société des Transports de l'Agglomération Paloise
STAS : Société de Transport de l'Agglomération Stéphanoise
TAD : Transport à la demande
TC : Transports collectifs / Transports en commun

TCL : Transports en Commun Lyonnais

TICE : Technologies de l'Information et de la Communication pour l'Enseignement

TU : Transports urbains

UTP : Union des Transports Publics et ferroviaires

VAE : Vélo à assistance électrique

VAELD : Vélo à assistance électrique longue durée

VAELS : Vélo à assistance électrique en libre-service

VLD : Vélo en location longue durée

VLS : Vélos en libre-service

VP : Voiture personnelle

VT : Versement transport