

Les nouvelles mobilités partagées : Quel(s) modèle(s) politique(s) ?

Maxime Huré

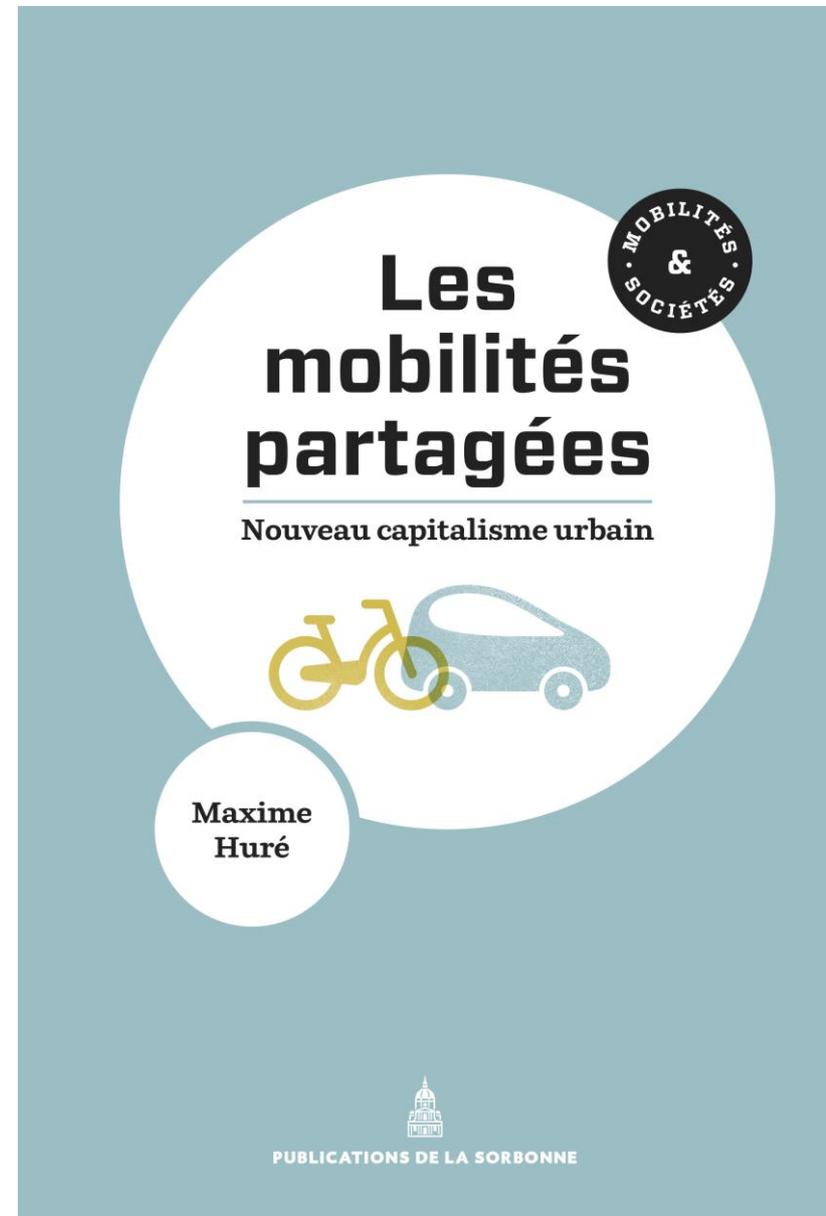
**Maître de Conférences à l'université de Perpignan Via Domitia
Chercheur associé au laboratoire Triangle (Sciences Po Lyon)
Président de l'association VIGS – Mobilité, territoires, innovation**

Les mobilités partagées. Nouveau capitalismes urbains, Publications de la sorbonne (2017)

Recherche en cours sur les différents modèles d'autopartage à Lyon, Paris, Rome et Milan.

Questionnements :

- Quelles transformations historiques de l'action publique urbaine depuis l'apparition des premières expériences de mobilités partagées dans les années 1960-1970 ?
- Comment les mobilités partagées transforment-elles l'économie des transports et le rôle des institutions publiques dans la production de la ville ?



Plan de l'intervention

- 1) Histoire et présentation des mobilités partagées: de l'utopie associative à la gestion par des grandes firmes urbaines
 - 2) Différents modèles de régulation politique des relations « public-privé »
 - 3) Le futur Vélib' en partenariat avec Smoove : de nouvelles perspectives ?
-
-

De l'utopie associative à la gestion par des grandes firmes urbaines

- *Les premières expériences associatives (années 1960-1970)*
 - White Bikes à Amsterdam (1965)
 - Auto-partage associatif et coopératif à San Francisco et Zürich à la fin des années 1970
 - Proximité avec les mouvements écologistes et libertaires



De l'utopie associative à la gestion par des grandes firmes urbaines

- L'institutionnalisation des mobilités partagées ...(1980-1990)
 - Les vélos municipaux à La Rochelle (1976)
 - Coopérative Sharecom à Zürich (1987) devient Mobility Car Sharing à l'échelle nationale (Suisse) en 1997.
 - Présence du secteur privé (sponsorisation, propositions, partenariats)



- ... À des échelles différentes
 - Au niveau municipal pour les vélos en libre service
 - Au niveau national pour l'autopartage. Exemple de l'Italie et Fiat, fin des années 90

De l'utopie associative à la gestion par des grandes firmes urbaines

- L'arrivée des grands groupes : le cas de JCDecaux
 - Capacité industrielle d'innovation et de production des firmes
 - Les entreprises du mobiliers urbains vont s'imposer en développant des relations d'interdépendance avec les collectivités :
 - Interdépendances économiques
 - Interdépendances physiques
 - Interdépendances en matière d'expertise
 - Interdépendances dans l'internationalisation des villes



De l'utopie associative à la gestion par des grandes firmes urbaines

Les stratégies des grandes entreprises de services urbains visent à réduire les incertitudes dans la gestion des infrastructures en s'adaptant aux contraintes institutionnelles et politiques (temporalités, financements, responsabilité, etc.)

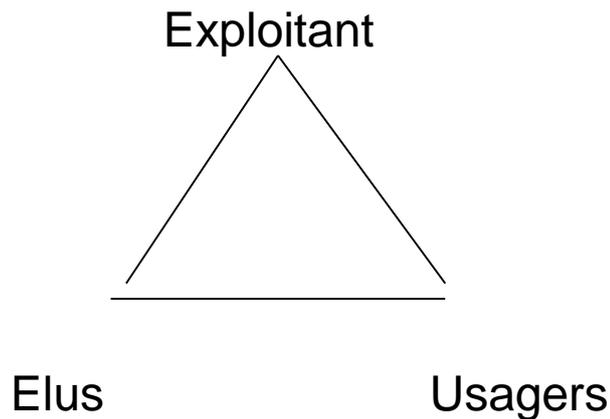
Stratégies d'implantation sur les territoires (extension des prestations et de la couverture spatiale) et privatisation de l'espace public



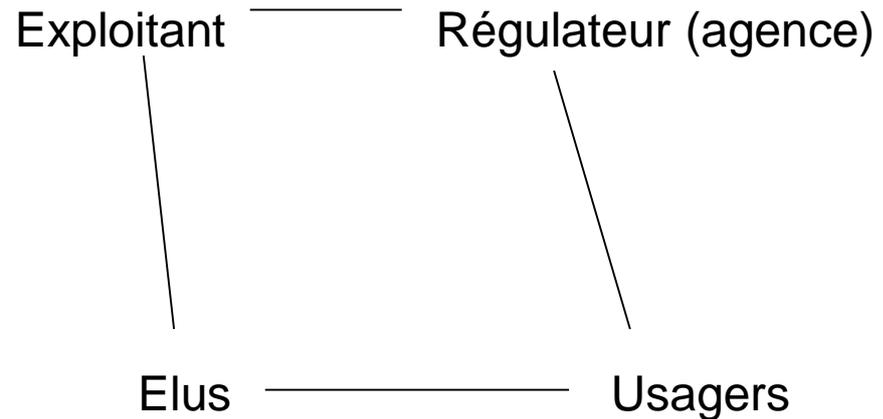
Différents modèles de régulation politique des relations « public-privé »

L'organisation des relations « public-privé » à Lyon (JC Decaux) et à Barcelone (Clear Channel Outdoor) : deux modèles (Lorrain, Stoker, 1995)

Par le politique (Lyon)



Par une agence (Barcelone)



Quels sont les effets de ces différents modèles de régulation politique ?

Différents modèles de régulation politique des relations « public-privé »

Une régulation par le politique (Lyon)

- Contrat entre JC Decaux et le Grand Lyon d'une durée de 13 ans, avec le versement par JC Decaux de 18,3 millions d'euros au Grand Lyon, en échange, JC Decaux récupère l'ensemble des recettes de l'affichage publicitaire
(publicité finance les mobiliers urbains et le vélo)
 - Réunions hebdomadaires entre l'élu en charge du dossier et le directeur régional de JC Decaux : négociation permanente en comité restreint, centralisation de la décision
 - Différenciation entre les réunions avec l'entreprise et les réunions avec les acteurs locaux qui ont participé à la marge aux décisions (élus d'arrondissement, associations, etc.)
 - Absence de l'Etat
-
-

Différents modèles de régulation politique des relations « public-privé »

Conséquences :

Entre 2005 et 2012, plusieurs avenants au contrat ont été signés entre le Grand Lyon et JC Decaux :

- augmentation des tarifs,
 - suppression de certains critères d'évaluation pénalisant pour l'entreprise,
 - introduction de bonus financier pour l'entreprise en cas de bon fonctionnement du dispositif,
 - Amélioration du système d'information pour les usagers
-
-

Différents modèles de régulation politique des relations « public-privé »

Une régulation par l'intermédiaire d'une agence (Barcelone)

- Système *Bicing* entièrement financé par la municipalité, non regroupé avec les recettes de l'affichage publicitaire : permet une meilleure régulation, mais la municipalité paye au départ 100 millions d'euros pour 10 ans.
- Le politique délègue à une agence le suivi du contrat, en l'occurrence à une société publique, Barcelona de Serveis Municipals (BSM)
- Les élus sont tenus informés de l'évolution du contrat par l'agence et rencontrent rarement l'entreprise
- Des régulateurs extérieurs : rôle de l'Etat (évaluations) et de l'UE (programmes européens) : travail de l'agence pour attirer des partenaires afin de mener des évaluations et financer le dispositif
- Les associations ont participé à la construction du dispositif, notamment refus d'ouvrir Bicing aux touristes, en enlevant le service carte bleue.

Différents modèles de régulation politique des relations « public-privé »

Conséquences :



- Plusieurs avenants au contrat signés entre 2009 et 2012, notamment pour améliorer le service à la clientèle : agence d'abonnement physique, ligne téléphonique.
- La municipalité paye les nouveaux services
- Controverses politiques sur le financement de Bicing qui a augmenté, passant dès 2009 de 10 millions à plus de 18 millions d'euros par an (en pleine crise financière).
- Volonté des élus de communiquer sur l'aspect service public
- Controverses politiques et crise économique : vers la fin du système sans publicité ? Partenariat avec Vodafone en 2014, renouvellement du contrat en 2017

Différents modèles de régulation politique des relations « public-privé »

Les effets de la domination des grands groupes : de nombreuses villes ne rassemblent pas tous les critères nécessaires pour attirer les grandes entreprises de services (ce qui laisse la place à d'autres modèles notamment développés par des start-up).

Pour les grands groupes, quelles sont les conditions d'implantation ?

- Une ville qui dispose de ressources économiques fondées sur l'image et son positionnement à l'international (exemple Paris vs contre exemple Madrid)
- Une ville organisée par des flux efficaces avec des modes de transport variés (contre exemple Moscou)
- Une ville capable de s'adapter aux contraintes du marché (par exemple la gestion de la publicité) (contre exemple Rome)
- Une ville inscrite dans les réseaux internationaux, les programmes européens ou étatiques pour bénéficier de soutien financier et d'expertise (exemple Barcelone)

Différents modèles de régulation politique des relations « public-privé »

Des inégalités entre villes ?

- Hiérarchisation des villes en fonction des ressources économiques et politiques
- Au niveau mondial, des effets « vitrine » pour gagner d'autres marchés et se positionner dans la compétition internationale (aéroports internationaux, grandes villes asiatiques, brésiliennes, etc.)
- Des villes moyennes à la poursuite d'une offre standardisée ?
Exemple de la fermeture du système à Aix-en-Provence en 2011
Fermeture du système BIP de Perpignan prévue en 2018
Exemple d'Amiens (en 2013, 792 abonnés à l'année)



Différents modèles de régulation politique des relations « public-privé »

Quelles alternatives au marché ?

- Villes qui ont historiquement développé des politiques alternatives (Amsterdam, Copenhague, ...). Elles n'ont pas l'utilité des services proposés par le marché des mobilités partagées (rôle des associations).
- Villes qui s'appuient sur le tissu associatif ou économique local, mobilisation de l'histoire locale pour développer leur service (Strasbourg, Lille, ...).

