



Fondation Paris-Dauphine

Dauphine | PSL 
UNIVERSITÉ PARIS

La régulation de la mobilité urbaine

Synthèse de conférence

Petit-déjeuner de la Chaire Gouvernance et Régulation

Université Paris-Dauphine, 21 février 2019



Table des matières

Les relations public-privé au sein de la smart-city :	
vers de nouvelles formes de régulation ?.....	3
L'organisation de la mobilité urbaine : comment intégrer les services ?	4
Free-floating et régulation	6
Echanges avec la salle	7

La régulation de la mobilité urbaine

Petit-déjeuner de la Chaire Gouvernance et Régulation
21 février 2019

La diversification de la mobilité urbaine se traduit par des relations inédites entre les exploitants historiques, les nouveaux entrants, les autorités organisatrices et les usagers de la ville. Alors que différents business models cohabitent, un nouveau degré d'intervention des pouvoirs publics s'ajoute à la régie et la délégation : le « laisser faire ». Une régulation inédite de l'espace public s'avère nécessaire pour organiser et équilibrer le jeu des acteurs, la sécurité des usagers et la gestion de la panoplie des moyens de transport. Dans ce contexte, la définition d'un cadre général favorable à l'innovation, en matière d'usages comme de tarification et d'exploitation des données, semble tout aussi indispensable pour que la mobilité devienne un service à part entière.

Les relations public-privé au sein de la smart-city : vers de nouvelles formes de régulation ?

Carine Staropoli

Maître de conférence en économie, Université Paris 1 – PSE

Dans la perspective des villes intelligentes, il importe que le caractère transversal des services se reflète dans la régulation.

La mobilité est au cœur des transformations que permet la digitalisation. L'enjeu, pour les collectivités, consiste à éviter les positions dominantes dans les services d'intérêt général et à favoriser des usages susceptibles d'accroître leur attractivité. Alors que de nouveaux opérateurs s'imposent – parfois avec pertes et fracas, à l'instar d'Uber – auprès des acteurs traditionnels, engendrant à la fois une confusion et une peur de la perte de contrôle, les autorités organisatrices que sont les villes tendent à reconsidérer leur rôle en matière de régulation.

Laisser faire sans perdre le contrôle

Le rôle traditionnel des autorités organisatrices s'est longtemps résumé à un arbitrage entre « faire » (régie) ou « faire faire » (délégation de service public). Aujourd'hui, une troisième option semble plus favorable à l'innovation : « laisser faire ». Pour autant, il ne s'agit pas de laisser faire à n'importe quel prix. Afin de trouver le bon équilibre, les autorités publiques doivent impulser, organiser le jeu d'acteurs et sécuriser les petits acteurs. Il importe que les villes prennent toute la mesure du positionnement que l'on attend d'elles. La note de Terra Nova identifie plusieurs pistes pour les accompagner : adaptation des contrats publics-privés ; utilisation des outils de la commande publique, notamment les partenariats d'innovation ; élaboration de chartes des utilisateurs de l'espace public ; association des citoyens pour une co-construction de la régulation.

Repenser la régulation incitative

Dans leur ouvrage *Des Robots dans la ville*, Jean-Louis Missika et Pierre Musseau évoquent un nécessaire changement d'échelle de la régulation, au travers de la notion de « diplomatie des villes » vis-à-vis des grands opérateurs de dimension internationale. L'heure n'est pas à la révolution, mais à l'adaptation de l'existant aux spécificités des nouveaux services de la mobilité urbaine.

L'organisation de la mobilité urbaine : comment intégrer les services ?

Valère Pelletier

Directeur de la stratégie et du développement, Groupe RATP

La RATP est, nativement, un acteur de la *Smart City*. Outre la mobilité en effet, le groupe exerce dans des secteurs aussi variés que les télécoms, l'immobilier ou encore l'énergie.

La mobilité au croisement d'enjeux juridiques et économiques en évolution

Les évolutions auxquelles nous sommes confrontés sont souvent perçues sous un angle technologique. Il s'agit pourtant de véritables transformations de fond. L'ubérisation, par exemple, a créé de nouveaux usages et de nouvelles relations : le client attend désormais à la fois de l'instantanéité et du sur-mesure. Le rapport à l'effort, au temps et aux déplacements a significativement évolué, et la RATP a dû s'y adapter. En outre, le degré d'intervention des pouvoirs publics se nuance de plus en plus, au travers de cinq niveaux de gradation : les monopoles, les délégations de service public, l'interventionnisme (taxis), la réglementation douce (VTC, stationnement) et le marché libre (Free-floating). Plusieurs business models cohabitent également, avec un risque volume ou trafic plus ou moins fort : régie, concession, nouveaux modèles de type Cityscoot ou Uber.

La mosaïque des activités de la mobilité est de plus en plus variée. Dans ce contexte, la RATP a choisi de diversifier sa présence dans ces métiers, par exemple en prenant des participations dans le covoiturage, l'auto-portage ou encore le stationnement intelligent. Cette diversification porte des risques tant économiques que juridiques.

Le MaaS : une intégration à trois niveaux

Le concept du MaaS vise à organiser la mobilité urbaine autour d'un guichet unique, en l'occurrence le *smartphone*, en intégrant :

- la billettique (la déclinaison la plus aboutie étant le forfait unique pour un nombre illimité d'opérateurs de mobilité urbaine) ;
- l'information (avec un comparateur de mobilité permettant de choisir l'opérateur le plus pertinent) ;
- l'interface physique (cadencement des horaires des différents services, positionnement des stations des différents modes de transport).

Afin que l'opération du service soit aussi cohérente que possible, l'intégration doit être pensée dans une logique multimodale. Si la mobilité n'est pas conçue en lien avec l'urbanisation, elle donne lieu à de véritables aberrations – en témoignent les exemples de la gare de Perrache à Lyon et de la station Châtelet à Paris. En l'occurrence, le savoir-faire de la RATP réside dans l'interfaçage de la mobilité avec toutes les autres composantes de la ville.

La puissance publique, chef d'orchestre de la mobilité

L'apparition du *Free-floating* a pris de vitesse les utilisateurs autant que les acteurs traditionnels de la mobilité et les décideurs publics. Ainsi, Mobike a couvert Paris de 4 000 vélos en 20 jours, avec une équipe de cinq personnes seulement. Au-delà des évolutions technologiques, ces acteurs font naître de nouveaux enjeux économiques. En effet, ils n'attendent pas de subventions alors que jusqu'ici les pouvoirs publics canalisait les acteurs économiques par l'argent.

De même que nous sommes tous à la fois défenseurs du commerce local et des conditions de travail et clients d'Amazon ou d'Uber, il revient aux décideurs publics de résoudre la contradiction entre une ville de citoyens et une ville de consommateurs. Helsinki, par exemple, a proposé à un acteur privé (Whim) d'opérer le service de la mobilité dans le cadre d'une sorte de délégation de service public tacite, non-contractualisée et non-rémunérée donc non-contrôlée. Mais confier le MaaS à un acteur privé indépendant dont les intérêts commerciaux sont souvent de court terme ne va pas sans risque. C'est la raison pour laquelle à Paris, où il existe un certain laisser faire, le décideur public tente d'intervenir *ex post* pour rétablir le juste équilibre entre citoyens et consommateurs.

Free-floating et régulation

Céline Dubois

Directrice développement et relations institutionnelles, Cityscoot

L'innovation et le numérique ont permis l'aventure Cityscoot, un nouveau mode de transport partagé et électrique sans aucun financement public et sans aucun besoin d'infrastructure. Nous fonctionnons selon le principe du service à la demande et nous tirons tous nos revenus de l'usage de ce service.

Un modèle intégré et complémentaire

Ce service de *Free-floating*, alors inédit en France, a été lancé en juin 2016 après deux ans de développement et avec la bienveillance de la mairie de Paris. Nous proposons 3 800 scooters à Paris. Nous sommes également présents dans sept villes limitrophes ainsi qu'à Nice et Milan. Nous serons bientôt présents à Rome également. Notre ambition est de devenir un véritable opérateur européen de mobilité. Nous comptons 250 salariés, dont 150 interviennent au quotidien sur le terrain. À l'opposé des plateformes qui s'appuient sur des autoentrepreneurs ou des sous-traitants, notre modèle est totalement intégré. En effet, nous sommes convaincus que la maintenance des scooters est un vrai métier. C'est aussi ce qui nous permet d'afficher un taux de disponibilité très élevé et des conditions de sécurité satisfaisantes pour nos clients comme pour nos salariés.

Par ailleurs, loin de considérer l'espace urbain comme un territoire à conquérir, Cityscoot cherche à s'intégrer en complémentarité dans le paysage de services. Nous ne nous installons d'ailleurs jamais dans une ville sans une préparation de plusieurs mois en concertation avec les pouvoirs publics, même si, en tant qu'acteur privé, nous entendons conserver la maîtrise de notre modèle et de la manière dont nous opérons le service. Nous avons, en outre, été les premiers à proposer une charte à la Mairie de Paris.

Vers une régulation concertée

Après ce qui a pu être vécu comme une invasion des vélos et des trottinettes, le sentiment d'absence de règles prédomine. Pourtant, il convient de distinguer les différents types d'engins. En l'occurrence, nous appliquons les règles relatives aux véhicules immatriculés.

Pousser l'innovation tout en ayant la volonté de sur-réguler, par la mise en place d'un *numerus clausus* ou d'une redevance, risquerait de nuire au modèle économique des acteurs concernés – qui sont encore tous des start-ups. La régulation doit revêtir une dimension politique : quelles villes voulons-nous, avec quel type de services ? Il importe également de repenser en amont la répartition de l'espace public de circulation et de stationnement. Pour notre part, nous sommes favorables à la définition d'un cadre général veillant au partage harmonieux de l'espace public tel qu'il est prévu par le projet de loi d'orientation des mobilités (LOM), c'est-à-dire ne freinant pas l'innovation. Confier la définition de critères limitatifs objectifs à l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) en concertation avec les mairies nous semble également pertinent.

Echanges avec la salle

Le véritable enjeu de la régulation n'est-il pas celui de la gestion et de l'organisation de l'espace public pour favoriser les synergies, à l'instar de celle qui s'est créée entre le monde de l'électricité et celui de la mobilité au travers des bornes de recharge ?

Valère Pelletier

Le stationnement – ou « remisage », dans notre jargon – est un enjeu crucial. C'est aussi le poste de coût le plus stratégique pour nombre d'acteurs de la mobilité. Pour nos bus, les emprises foncières deviennent des facilités essentielles et revêtent une importance clé dans la perspective de l'ouverture à la concurrence. Avec le passage à l'électrique, les enjeux se situent au croisement de la mobilité, de l'énergie et de l'immobilier.

Quel est le risque de voir émerger un acteur dominant sur le marché de la mobilité ?

Carine Staropoli

Ce risque existe, mais il est difficile à quantifier dans la mesure où le business model idéal de la ville intelligente n'a pas encore été mis en évidence.

Valère Pelletier

Alors même que la France a décidé d'organiser la sortie des monopoles historiques dans le secteur ferroviaire et celui de la mobilité urbaine, il n'est pas envisageable de laisser s'établir une nouvelle génération de monopoles sur lesquels la puissance publique n'aurait aucune prise.

Face aux pratiques de certains acteurs, n'est-il pas naïf de prôner la négociation avec les villes ?

Céline Dubois

L'approche initialement suivie par Uber est désormais contestée. Des acteurs comme Ofo, Gobike ou Gobeebike ont levé des fonds très conséquents, mais ne sont déjà plus là. Le modèle de vélos à bas coût pour le marché des mobilités n'est plus opérationnel. En participant à la régulation en amont, nous espérons éviter la sur-régulation. Pour nous, la « diplomatie des villes » est la bonne approche.

Comment discuter d'égal à égal avec les opérateurs mondiaux ?

Carine Staropoli

Le concept de « diplomatie des villes » exprime la nécessité pour celles-ci de se coordonner face aux nouveaux opérateurs de services urbains, pour imposer des standards de régulation équilibrés. Il est important de faire groupe, dans un nouveau rapport de force.

Existe-t-elle une réelle concurrence entre le transport public et les nouvelles mobilités ?

Valère Pelletier

Des études montrent que la cannibalisation des nouvelles mobilités sur les transports historiques est très faible et dépend du mode de mobilité. Ainsi, alors qu'Autolib était en concurrence directe puisqu'il était de point à point, Communauto est au contraire très complémentaire. En fait, les nouvelles mobilités concourent à une utilisation accrue des transports publics, en aidant à parcourir le premier kilomètre vers le réseau et cassant le réflexe du recours aux voitures individuelles. Le réseau de transports publics conserve une efficacité incomparable en hypercentre.

Comment inciter à la coopération public-privé pour le partage de la propriété des données ?

Céline Dubois

La LOM imposera aux opérateurs de fournir leurs API sur la disponibilité des véhicules. Chez Cityscoot, c'est déjà le cas de gré à gré.

Les villes sont très demandeuses d'informations sur les données relatives aux trajets. Mais elles doivent comprendre que, du point de vue des acteurs privés, ces données ont une valeur économique et leur publication peut renseigner les concurrents. La finalité de l'utilisation des données doit être claire.

L'intermodalité existe-t-elle vraiment en mobilité urbaine ?

Céline Dubois

Une étude clients a montré que 10 % de nos utilisateurs prennent le métro avant ou après l'utilisation d'un Cityscooter.

Valère Pelletier

Les trajets en Vélib représentent 4 % de ceux effectués en bus, et une petite moitié se poursuit en transports en commun. L'intégration physique de l'information fonctionne et les différents modes de transports sont relativement bien connectés entre eux. Le frein vient plutôt de la billettique.

Quelles sont les relations entre l'application Citymapper et la RATP ?

Valère Pelletier

Plutôt qu'acheter nos données ou celles de la SCNF, Citymapper a choisi de faire modéliser des requêtes par des robots (« *scraping* ») afin d'en braconner le plus grand nombre. Cela nous impose de repenser nos serveurs et nos propres applications en conséquence, pour éviter la saturation.

Eric Brousseau

De nombreux sujets supplémentaires mériteraient d'être abordés : la régulation de l'accès au bitume, aux voies prioritaires, ou encore aux zones sensibles comme les rues piétonnes, sans parler des régimes d'accès aux données. Pour chacun de ces objets, des régimes de gouvernance extrêmement différents peuvent s'avérer nécessaires en fonction des modes de transport concernés, des business models des opérateurs, des préférences collectives. Dans une phase expérimentale, la « régulation » est avant tout une question de négociation entre les acteurs pour identifier les meilleures pratiques et les tester. Ce n'est que dans un second temps qu'une véritable régulation *ex ante* peut et doit intervenir ; une fois que les modèles d'affaires, les technologies et les consensus politiques sont stabilisés.



Chaire Gouvernance et Régulation
Fondation Paris-Dauphine
Place du Maréchal de Lattre de Tassigny - 75016 Paris (France)
<http://chairgovreg.fondation-dauphine.fr>