

# L'appropriation de l'espace public par les entreprises privées de mobilité, enjeux et régulation

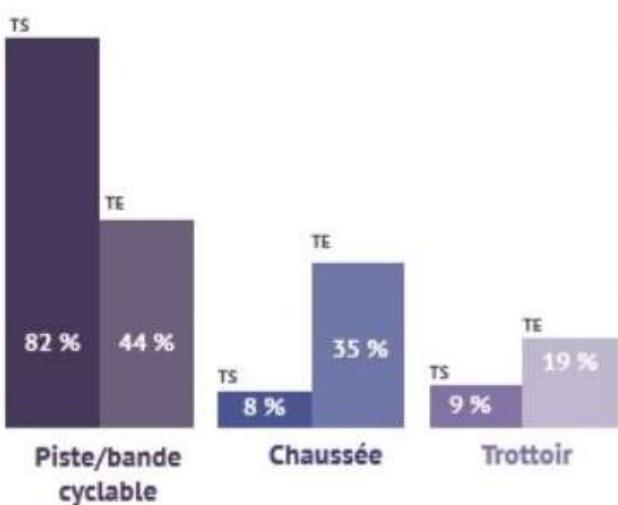
*Etude de cas des trottinettes électriques en libre-service à Lyon*

Par Manon ROYER

VA Aménagement et Politiques Urbaines

Depuis quelques mois, l'arrivée massive de nouvelles solutions de mobilité partagée en ville, soulève des enjeux importants en termes de privatisation de l'espace urbain, et de gouvernance de ces services. Ces nouvelles mobilités, plus innovantes, semblent pourtant être une solution concrète pour se déplacer plus facilement en milieu urbain, tout en dissuadant de l'utilisation de moyens de transport plus polluants. Entièrement gérés par des sociétés privées, ces dispositifs contraignent néanmoins les pouvoirs publics à réorienter leurs politiques publiques, ainsi que leurs manières de concevoir et gérer l'espace urbain. Il s'agit ainsi d'analyser en quoi l'arrivée de nouveaux services de mobilités partagées, nécessite une nouvelle approche en termes de pilotage et de régulation, et quelles sont les dispositions réglementaires mises en place par les pouvoirs publics à l'échelle nationale et locale ? Pour cela, nous avons réalisé durant trois mois une enquête de terrain, basée sur plusieurs méthodes d'investigation : la recherche d'informations auprès d'acteurs engagés dans le processus de régulation des trottinettes en libre-service (opérateurs, Métropole, Ville de Lyon, etc.), ainsi que le recueil de données écrites (articles scientifiques, revues, ouvrages, presses nationales et locales, ainsi que de nombreux textes législatifs et réglementaires).

Du fait d'un flou juridique entourant la notion de trottinette électrique en « free-floating », de nombreux problèmes de régulation voient le jour au sein des villes (circulation et stationnement sur les trottoirs, vitesses et accidentologie, pollutions, etc.).



Où circulent les usagers de trottinettes électriques en free-floating ?

© Le Monde

L'Ile-de-France en première ligne			
Département	Nombre de blessés et tués à trottinette et à rollers	Evolution 2016-2017	
1 <sup>e</sup> Paris	49	+ 19,51 %	
2 <sup>e</sup> Seine-Saint-Denis	33	+ 50 %	
3 <sup>e</sup> Hauts-de-Seine	26	+ 13,04 %	
4 <sup>e</sup> Rhône	23	+ 21,05 %	
5 <sup>e</sup> Val-de-Marne	20	- 25,93 %	
6 <sup>e</sup> Nord	9	+ 28,57 %	
7 <sup>e</sup> Essonne	9	- 10 %	
8 <sup>e</sup> Bouches-du-Rhône	8	+ 60 %	
9 <sup>e</sup> Seine-et-Marne	6	+ 200 %	
10 <sup>e</sup> Val-d'Oise	6	0 %	

Nombre d'accidents impliquant des micro-mobilité en 2017

© Ministère de l'Intérieur

Ces systèmes nécessitent donc une réglementation d'urgence, apportant un cadre à l'activité de ces firmes, et à l'utilisation de ces moyens de transport au sein des villes. Cette régulation s'articule autour de dispositions

réglementaires prises à différentes échelles. Parmi elles, l'organe étatique intervient comme élément déclencheur de la procédure, en élaborant un cadre normé, venant par la suite alimenter les réflexions des décideurs locaux. Cette réglementation nationale, prenant la forme d'une loi et d'un décret, permettra à termes de définir un cadre de gestion pour les mobilités partagées, et particulièrement pour les trottinettes électriques en « free-floating ». Ces textes de loi nécessitent la mise en place de concertations, réunissant les acteurs de la mobilité, afin de s'accorder en vue d'élaborer des textes adaptés à l'ensemble des enjeux de chaque acteur. Ces procédures expliquent en partie la lenteur de la mise en place d'une réglementation globale, par rapport au temps court dans lequel se développe le marché de la mobilité en free-floating, en constante évolution, et dans lequel les procédures réglementaires, qui viendront bientôt le réguler, ne seront sans doute plus adaptées. De plus, le temps législatif fait également défaut au temps raccourci que possèdent les acteurs locaux, situés en première ligne face aux désordres provoqués par le manque de régulation de ces mobilités.

Parmi ces acteurs locaux, se trouvent les collectivités, qui deviennent aujourd'hui l'élément central du processus de régulation, car elles constituent une échelle plus adaptée à la gestion du dispositif, en se situant au plus près des exigences locales. Elles sont donc amenées à mettre en place une multitude d'outils de régulation, qui viendront impacter le devenir de ces services en milieu urbain.



Affiche promotionnelle des nouvelles règles du Code de la route, concernant l'usage des trottinettes électriques

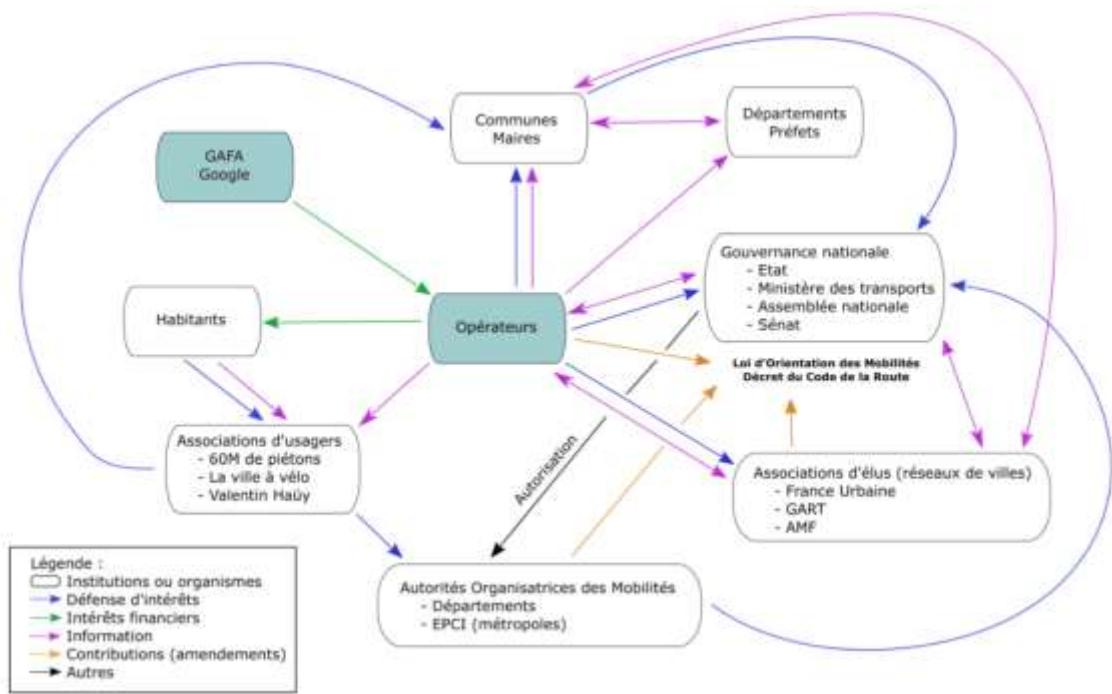


Schéma d'acteurs impliqués dans le processus de régulation des trottinettes électriques en free-floating

Ce travail permet ainsi de s'interroger plus largement sur les procédés de fabrication de la ville aujourd'hui, du fait d'une multitude d'inputs : acteurs, temporalités, enjeux politiques et sociaux, très différents. Il pose également les prémisses de la question de la construction de l'urbain à différentes échelles, dans une triple dimension spatiale, sociale et temporelle.