



Les firmes de service dans la fabrique de la ville : le cas des mobilités partagées

Maxime Huré

**Post-doctorant à l'université Lyon 2
Enseignant à Sciences Po Lyon et à l'université de Saint-Etienne
Association VIGS – Mobilité, territoires, innovation**

PUCA

plan
urbanisme
construction
architecture

***Séminaire Retour sur 20 ans d'action publique urbaine,
PUCA, le 2 mai 2016***

RAME FAMILIAL EN SEINE-ET-MARNE
Compiègne-sur-Marne : l'horreur

Edition du dimanche

Aujourd'hui
 en France

2007

Le kit
 Au contenu le 25 juillet

Le kit d'été est disponible pour son métier

LE VELO A PARIS
bonheur et quelques couacs

LIB' DE DELANOË. Pour la seule journée d'hier, on a dénombré 60 000 locations de vélo dans la capitale. En une semaine, le libre-service ont été utilisées 300 000 fois.



Vinokourov revient en force

Page 10

« SECRET STORY »

Policrière et strip-teaseuse, la sulfureuse Laly nous dit tout

Page 26

HIER, LORS DU CONTRE-LA-MONTRE D'ALBI, GAGNÉ PAR LE KAZAKH.

MERCREDI 29 AOÛT 2007 - PREMIÈRE ÉDITION N°8183 - WWW.LIBERATION.FR

Libération

Delanoë dopé au Vélib'

Le succès des vélos en libre-service à Paris conforte la popularité du maire, qui souhaiterait désormais jouer un rôle national. L'expérience tente d'autres villes.

Page 2



cinéma



L'horreur est roumaine

Une IVG sous Ceausescu racontée avec dureté et humanité: 4 mois, 3 semaines, 2 jours de Cristian Mungiu, palme d'or 2007, est le plus beau film de la rentrée. Et tous les films de la semaine, cahier central

MONDE
 Un voile d'islamisme à la tête de la Turquie p.4

POLITIQUES
 Sarkozy grande en Corse p.7

SOCIÉTÉ
 Les étudiants, ces mal-logés p.9

AVEC CE NUMÉRO

Paris MÔMES
 LE PARIS DES ÉTUDIANTS DE PARIS

Spécial ateliers

Demandez-le à votre marchand de journaux.

LE PHÉNOMÈNE DE L'ÉTÉ TELERAMA

JULIE DELPY TOUJOURS À L'AFFICHE ADAM GOLDBERG

2 DAYS IN PARIS

une comédie de JULIE DELPY

IMPRIMERIE EN FRANCE / PRINTED IN FRANCE Allemagne 2 €; Autriche 2,50 €; Belgique 1,90 €; Canada 1,50 €; Danemark 17 kr.; Espagne 2 €; États-Unis 3,75 \$; Finlande 2,40 €; France Bretagne 1,90 €; Grèce 2,10 €; Irlande 2,10 €; Italie 2 €; Luxembourg 1,90 €; Maroc 2,40 €; Norvège 22 kr.; Pays-Bas 2 €; Portugal 2,00 €; Royaume-Uni 1,50 £; Suisse 2,60 F; TCM 390 CFP; Tunisie 1700 DT; Zone CFA 1400 CFA

été Cahier **été**

A partir d'aujourd'hui, des séries, des jeux, de la BD... 8 pages centrales

MARDI 15 JUILLET 2008 - PREMIÈRE ÉDITION N°8457 - WWW.LIBERATION.FR

Libération

Disparition
 Les cinq vies de Geremek

Retour sur le parcours du héros de Solidarité et eurodéputé polonais, décédé dimanche. Page 6

Après le Vélib', l'Autolib'

Le vélo en libre-service fête avec succès sa première année à Paris, qui s'apprête comme d'autres villes à élargir le partage des véhicules à la voiture. Page 2

Exclusif: la SNCF propose un partenariat à Air France Page 15

IMPRIMERIE EN FRANCE / PRINTED IN FRANCE Allemagne 2 €; Autriche 2,50 €; Belgique 1,90 €; Canada 1,50 €; Danemark 17 kr.; Espagne 2 €; États-Unis 3,75 \$; Finlande 2,40 €; France Bretagne 1,90 €; Grèce 2,10 €; Irlande 2,10 €; Italie 2 €; Luxembourg 1,90 €; Maroc 2,40 €; Norvège 22 kr.; Pays-Bas 2 €; Portugal 2,00 €; Royaume-Uni 1,50 £; Suisse 2,60 F; TCM 390 CFP; Tunisie 1700 DT; Zone CFA 1400 CFA

Quelques questionnements pour l'action publique contemporaine

● Quelques questionnements de recherche :

- Vélo'v, Vélib', Autolib', services publics ou services privés ? (juristes)
(« transport public individuel », débat depuis les années 1970, non tranché, gestion des usagers par JC Decaux ; service 24h sur 24h)
- Qui sont les usagers ? Caractéristiques des usagers des systèmes de VLS, gentrification des centres villes ? (sociologues – projet VEL'INNOV)
- Les VLS synonymes de développement d'inégalités socio-spatiales ? (géographes)
- Le financement des systèmes : est-ce rentable ? (économistes)
- Les flux de circulation et les transformations des mobilités + l'impact environnemental (Ingénieurs)

● Les questionnements proposés aujourd'hui ?

Quelques questionnements pour l'action publique contemporaine

- Quel rôle jouent les grandes firmes dans la fabrique de la ville ?
- Quels sont les outils de régulation politique de l'activité des grandes firmes ? Comment s'organisent les relations publiques-privées ?
- Quelles dynamiques d'évolution des politiques urbaines ?
- Comment cette nouvelle économie du partage participe-t-elle aux transformations du capitalisme ?



Quelques questionnements pour l'action publique contemporaine

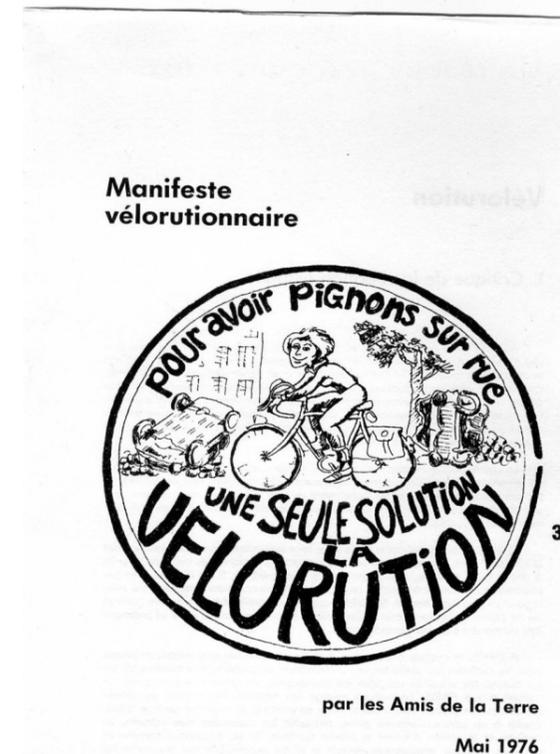
3 analyses :

- 1/ Histoire des mobilités partagées: Une reformulation marchande des concepts et des valeurs initiées par les mouvements écologistes
 - 2/ La construction de nouveaux marchés urbains : Des interdépendances très fortes entre les firmes et les territoires
 - 3/ Transformation des capitalismes et nouvelle privatisation de la ville ?
-
-

Première partie :
***De Vélib' à Autolib', les grands groupes privés,
nouveaux acteurs de la mobilité urbaine ?***
***Histoire et présentation
des mobilités partagées***

De Vélib' à Autolib', les grands groupes privés, nouveaux acteurs de la mobilité urbaine ?

- *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 Vélib' à Autolib', les grands groupes privés, nouveaux acteurs de la mobilité urbaine ?

- 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 Vélib' à Autolib', les grands groupes privés, nouveaux acteurs de la mobilité urbaine ?

- L'arrivée des grands groupes : le cas des vélos en libre service
 - Capacité industrielle d'innovation et de production des firmes
 - Succès en termes d'utilisation et d'image : stratégie de marketing urbain, compétition entre les villes pour l'implantation du plus grand nombre de vélos
 - Communication politique sur l'innovation et l'efficacité économique du partenariat public-privé (discours sur la gratuité)
 - Augmentation de la part du vélo dans les déplacements et nouveaux usagers du vélo



De Vélib' à Autolib', les grands groupes privés, nouveaux acteurs de la mobilité urbaine ?

- Les mobilités partagées sont nées de la critique écologique du capitalisme (effets négatifs de la croissance des systèmes productifs – automobile)
 - Le processus historique montre une captation et une reformulation des politiques de mobilités partagées, de l'utopie associative à la gestion par des grandes firmes de service
 - Les mobilités partagées, transports durables, nouvel esprit du capitalisme ?
 - Politisation et mobilisations : la réaction des mouvements écologistes (associations et partis politiques)
 - Transformations qui ne datent pas d'hier, création de nouveaux marchés urbains (années 1960-2000)
-
-

Deuxième Partie :
La construction historique des partenariats
« public-privé »: le cas de JC Decaux et de la
Communauté urbaine de Lyon

Construction historique des partenariats publics-privés: le cas de JC Decaux et de la Communauté urbaine de Lyon

- Premier contrat entre JC Decaux et la ville de Lyon en 1965, puis en 1969 avec la Courly, puis 7 avenants jusqu'en 2004. Depuis 2004, contrat Vélo'v pour 13 ans.
- Les raisons du succès et de la longévité de JC Decaux à Lyon ?

Stratégies d'implantation sur les territoires et privatisation de l'espace public

- Mobiliers urbains de JC Decaux ?
-
-

Construction historique des partenariats publics-privés: le cas de JC Decaux et de la Communauté urbaine de Lyon

● Des interdépendances économiques

- Gratuité affichée des mobiliers urbains
 - Capacité d'investissement financier et industriel
 - Nouveaux services qui rendent plus efficace le système des transports urbains
 - Créations d'emplois au niveau local
 - Dans certaines villes : mise en ordre de la publicité urbaine autour d'un marché unique
-
-

Construction historique des partenariats publics-privés: le cas de JC Decaux et de la Communauté urbaine de Lyon

● Des interdépendances physiques

- Extension de la couverture des mobiliers urbains, notamment des abribus, sur les territoires
- Multiplication des mobiliers urbains, des panneaux publicitaires et des services
- Dépendance aux infrastructures (G. Dupuy)
- Dans ce contexte, le politique peut-il remettre en cause la position de JC Decaux sur un territoire ? Exemple de Rennes en 1998 et de Grenoble en 2014 (rôle des partis écologistes)



Construction historique des partenariats publics-privés: le cas de JC Decaux et de la Communauté urbaine de Lyon

● Interdépendances en matière d'expertise

- Création d'un bureau d'études en interne de l'entreprise dans les années 1980 : carte du réseau de bus, carte des zones piétonnes, expertise urbaine et ingénierie ...
- Un nouvel enjeu urbain : les données (des usagers, des flux)
- Contre-expertise publique ? (exemple de Vélo'v, système d'évaluation)



Construction historique des partenariats publics-privés: le cas de JC Decaux et de la Communauté urbaine de Lyon

- Des interdépendances dans l'internationalisation des villes
 - Participation de JC Decaux au financement et à l'organisation des manifestations internationales (depuis les années 1990)
 - Accueil des délégations de ville étrangères
 - Participation aux programmes européens et aux réseaux de villes



Construction historique des partenariats publics-privés

Des entreprises qui ont une sensibilité institutionnelle en proposant des services adaptés aux institutions publiques et aux stratégies politiques (Lorrain, 2002)

- Implantation des systèmes de VLS juste avant les élections locales,
- La gestion déléguée aux entreprises est un moyen de contourner les éventuels blocages institutionnels
- Ces firmes ont également une grande souplesse institutionnelle, travaillant avec des niveaux institutionnels différents

Les entreprises s'adaptent-elles autant aux usagers qu'aux institutions ?

- Elles ne participent pas ou peu aux réunions de concertation avec les usagers
 - Relations clientèles parfois houleuses
 - Question de la qualité de service pour l'utilisateur
-
-

Construction historique des partenariats publics-privés

Quels outils d'évaluation de la qualité des services pour l'utilisateur ?

Qui assure le suivi des contrats ?

- A Lyon, la Communauté urbaine, avec des contre-expertises, mais forte dépendance au politique (avenants, pénalités)
- A Barcelone, l'agence BSM, avec la collaboration de l'Etat et de l'UE
- A Bruxelles, pas de suivi dans un premier temps : auto-organisation des usagers

Quel rôle des usagers ?

- Militants, consommateurs, clients ?

Quel rôle pour l'Etat ?

Construction historique des partenariats publics-privés

Retour sur la régulation des systèmes d'auto-partage : une régulation entre le local et le national ?

Autres enjeux : marché de l'automobile, constructeurs nationaux.

En France, Le Grenelle de l'environnement a participé à la régulation politique des services d'auto-partage : création de labels suivant un cahier des charges.

Rôle de l'Etat : gouvernement à distance (Epstein, 2011). L'initiative de développer les services d'auto-partage est laissée aux collectivités. L'Etat octroie le label auto-partage lorsque ces systèmes répondent aux critères dictés par le ministère, notamment l'obligation de passer par des partenariats publics-privés.

Autolib' à Paris : DSP gérée par un syndicat mixte « Autolib' Métropole »

***Troisième partie :
Transformation des capitalismes urbains et
nouvelle privatisation de la ville ?***

Transformation des capitalismes urbains et nouvelle privatisation de la ville ?

- Privatisation : passage du public au privé, plusieurs formes :

- 1) Les ventes d'actifs ou la vente de sociétés publiques à des actionnaires privés ;
- 2) La délégation de service public ; JCDecaux service privé
- 3) Transformation du pôle public (service) en société par actions (La Poste)

Dans le cas des vélos en libre service et des systèmes d'auto-partage, pas de privatisation : on passe plutôt de l'associatif au privé (différence avec les services de gestion de l'eau, des déchets, etc.)

Cependant, intervention croissante des firmes :

- Dans la définition des institutions
 - Dans la légitimation du politique
 - Sur l'espace public
 - Dans la ville numérique, « la ville intelligente » (Baraud-Serfaty, 2011)
-
-

Transformation des capitalismes urbains et nouvelle privatisation de la ville ?

Pour les services de mobilité urbaine : une reconfiguration des acteurs du marché autour du triptyque :

- Firmes de la publicité et de la communication (JCDecaux et Clear Channel Outdoor)
- Firmes des télécommunications et de l'internet (Google, Apple, Vodafone, Bouygues, etc.)
- Firmes de l'énergie (Bolloré, EDF, ENI, etc.)

Les potentiels perdants :

- Les constructeurs automobiles traditionnels qui essayent de revenir dans le jeu
 - Les Taxis, profession réglementée
 - Les opérateurs de transport (RATP, Kéolis, Transdev)
-
-

Transformation des capitalismes urbains et nouvelle privatisation de la ville ?

Quelles sont les conditions de l'implantation des nouveaux services urbains de mobilité dans les villes ?

- Une ville qui dispose de ressources économiques fondées sur l'image et son positionnement à l'international (exemple Paris vs contre exemple Madrid après la crise)
 - 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 dotée de fortes ressources politiques avec la volonté de différencier ses services par rapport aux autres villes (exemple Londres)
 - Une ville inscrite dans les réseaux internationaux, les programmes européens ou étatiques pour bénéficier de soutien financier et d'expertise (exemple Barcelone)
-
-

Transformation des capitalismes urbains et nouvelle privatisation de la ville ?

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
Exemple d'Amiens (2013, 792 abonnés à l'année)
Rouen, Mulhouse, Perpignan, quels bilans ?



Transformation des capitalismes urbains et nouvelle privatisation de la ville ?

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.
- Villes qui se sont appuyées historiquement sur le tissu associatif ou économique local, mobilisation de l'histoire locale pour développer leur service (Strasbourg, Lille).

