

LES SERVICES DE MOBILITÉ EN FLOTTE LIBRE EN ILE-DE-FRANCE EN 2019

47^{ème} Congrès annuel ATEC ITS / 22 janvier 2020

Linda Leforestier / Jean Seng / Nicolas Michelot / Cindie Andrieu-Dupin (DRIEA)
Frédérique Prédali / Jérémy Courel (Institut Paris Région)



Plan

- ❑ **Contexte de l'étude**
- ❑ **Méthodologie retenue**
- ❑ **Etat des lieux en IDF (2019)**
- ❑ **Principaux résultats par mode :**
 - ✓ Spécificités de chaque mode
 - ✓ Offre et tarification
 - ✓ Stratégies des acteurs
 - ✓ Retours des utilisateurs
- ❑ **Conclusion**

Contexte de l'étude

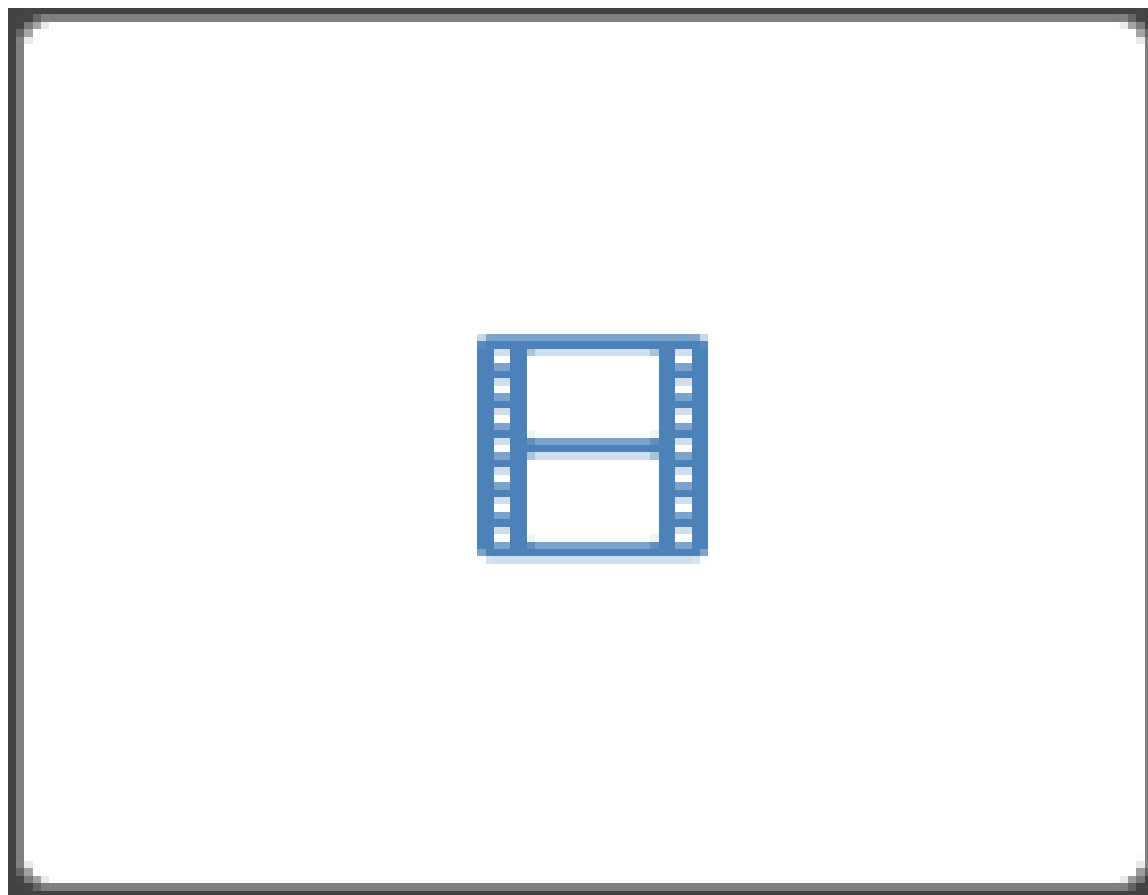
- **Des nouveaux services de mobilité** qualifiés de « flotte libre » (FL) ou "free-floating" (FF) sont apparus très récemment en France. Cela concerne 4 modes :
 - ✓ Scooters électriques
 - ✓ Vélos et vélos à assistance électrique
 - ✓ Trottinettes électriques
 - ✓ Voitures électriques (post-Autolib')
- **2 conditions d'utilisation :**
 - ✓ Disposer d'un smartphone pour la géolocalisation et la location
 - ✓ Déposer l'engin à l'intérieur d'un périmètre défini, sans dépendre d'aucune station ni borne
- Déploiement massif des services de trottinettes qui met en exergue la problématique de la gestion de l'espace public (stationnement, vitesse, partage de l'espace, vandalisme...)
- Attente de la LOM, et pour Paris, urgence à réguler l'offre vu la vitesse de déploiement de ces offres

Méthodologie retenue

- **Ce que nous savons aujourd'hui sur le FF** : réalisation d'une étude bibliographique internationale
- **Contexte juridique** : suivi de l'évolution de la réglementation
- **Quantification de l'offre** : Tableau de recensement (apparition/disparition des services/périmètre/tarifification), volume EDP
- **Analyse des coûts d'usage** : pour 1 déplacement ponctuel, exclusif à l'échelle du mois, comparaison vélos classiques/vélos FF
- **Série d'entretiens avec différents opérateurs et collectivités**
 - ✓ Corroborer les informations
 - ✓ Comprendre l'origine des services proposés, le business model
 - ✓ Se renseigner sur leurs projets de développement
 - ✓ Régulation par la Ville de Paris, passivité, demande ou interdiction des collectivités
- **Analyse qualitative de la demande** : réalisation de focus group par type de service (mode) pour cerner les intérêts et limites de ces nouvelles offres

Etat des lieux en Ile-de-France en 2019

Evolution du nombre d'opérateurs en free-floating et semi-floating sur un an



Etat des lieux en Ile-de-France en 2019

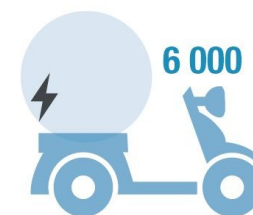
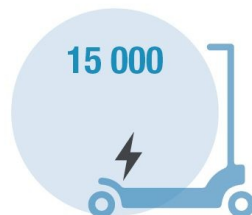
Focus sur les offres d'EDP et leur usage

ENGIN DE DÉPLACEMENT PERSONNEL EN FLOTTE LIBRE



LOCATION
DE 15 À 20 MINUTES

Effectifs de la flotte



distance moyenne

+/- 2 km

> 3 km

> 4 km

côût du déplacement

> 3 €

> 3,5 €

> 4 €

Etat des lieux en Ile-de-France en 2019

Principaux résultats par mode

Les offres de scooters électriques, un engouement qui se pérennise

1 / 2

Apports de la biblio / spécificités du mode

- Pas d'étude recensée portant sur ce mode en particulier
- 38 opérateurs de scooters en FF en Europe
- Chute de la vente et de la pratique des 2RM avant offre en FF
- Seules quelques villes sont marquées par des adeptes de 2RM ou scooters

Coûts d'usage :

- **Déplacement ponctuel (23 min) : de 6.67 € à 11.76 € (selon l'opérateur)**
- **Coût cumulé 1 mois (108 déplacements) : minimum 720 €**
- **Il s'agit du mode en FF le plus coûteux**

Les offres de scooters électriques, un engouement qui se pérennise

2 / 2

Stratégies des acteurs (d'après Cityscoot : "*On n'est pas du FF sauvage*")

- Initiation gratuite (enjeu clientèle et sécurité)
- Objectif de 5 locations / jour par scooter à court terme, et d'extension du périmètre aux villes limitrophes

Profil d'usagers (d'après Cityscoot)

- 87% hommes, 36 ans, 63% CSP+, pour un usage régulier (10 par mois)

Retour du focus group

- Motivations initiales : nouveau service plébiscité par la Ville de Paris, test d'un 2RM électrique sans achat (écolo), assurance incluse, en service la nuit (métro)
- Moins cher et plus rapide que VTC, possibilité d'être à deux
- Usage en mode principal majoritairement pour loisirs, ou trajet intermodal – TC
- Avantages perçus : pas d'effort (vélo), électrique, rapide, perçu comme service public, bonne disponibilité du parc
- Obstacles : le prix, le périmètre trop restreint, la sécurité par temps pluvieux

Les offres de vélos en free-floating en ballottage

1 / 2

Apports de la biblio / spécificités du mode

- rapport mode de vie sain, sportif, car mode actif (mécanique),
- gain de temps et porte à porte mais reste l'enjeu du maillage et de la répartition des vélos
- attrait du VAE pour le confort et usage de bout en bout
- 1^{er} et dernier km à vélo (mécanique) contre OD pour les VAE

Coûts d'usage

- **bon rapport vitesse-prix** : le moins cher des modes en FF, et le seul mécanisé : environ 2 € / 2€15 les 20 min.
- Soit un **coût cumulé pour un mois** : de 216 € à 480 €
 - soit 8 % à 19 % du revenu selon CSP
 - Contre pour **Vélib**, 0,3 % à 0,75 %
- **VAE** : cf. Coût des trottinettes en FF



Les offres de vélos en free-floating en ballottage

2 / 2

Stratégies des acteurs

- Premier mode en FF à Paris en 2017, seul mode mécanisé
- Retrait des opérateurs (Vélib2, qualité, vandalisme, image...)
- Restent peu d'opérateurs et les nouveaux entrants ne trouvent plus de financement, les investisseurs misant sur les trottinettes
- Arrivée des VAE : Oribiky et Jump

Profil clientèle (d'après étude Ademe-6-t)

- Jeunes hommes, sans enfant, diplômés, revenus modérés, usages ponctuels

Retour du focus group

- Motivations initiales : indisponibilité de Vélib, gain de temps porte-à-porte, image
- Usages pour loisirs ou trajets intermodaux en lien avec travail
- Avantages perçus: liberté/autonomie, santé/sport, pas de contrainte de possession, mode plus rapide et moins cher, écolo, infras. cyclables adaptées
- Limites du périmètre (bascul sur Vélib), contraintes météo et sécurité, surtout avec vélos de mauvaise qualité, géolocalisation imprécise, mode individuel

Les trottinettes, vers une régulation du marché

1 / 2

Spécificités du mode

- **Le seul des 4 modes sans statut juridique**, ni de véritable place dédiée dans l'espace public à l'instar des vélos (pistes cyclables), voitures et scooters (places de stationnement), ou piétons (trottoirs).
- Mode léger, le moins coûteux en investissement et **concurrent la marche**.
- Pour la balade, aspect ludique propre au mode de glisse : 42 % des utilisateurs sont des visiteurs (étude Ademe 6-t, 2019)
- **Gain de temps** : estimé à 11 min sur le domicile-travail (étude Lime Odoxa, 2019)
- **Utilisée pour des trajets intermodaux** : 23 % des trajets en complément des transports publics ou la marche

Coûts d'usage

- 5,6 € en moyenne pour un trajet de 23 min
- Coût cumulé sur un mois comme mode principal : 480 € (équivalent + de 6 mois d'abonnement Navigo, près de 5 ans Vélib V-Plus)



Crédits Photo DRIEA 2019

Les trottinettes, vers une régulation du marché

2 / 2

Stratégies des acteurs

- Plébiscite des investisseurs pour les trottinettes, après les expérimentations vélos
- Plusieurs opérateurs aimeraient avoir vélos et/ou VAE et trottinettes, voire VTC cf. Jump
- Perfectionnement sur les engins, leur recharge et sur la géolocalisation
- Demande forte pour des pistes cyclables plus systématiques
- Concurrence stimulante et logique d'offre qui génère de la demande

Profil clientèle

- Public plutôt masculin (30% féminin) et millenium (25-40 ans), sauf pour Dott où plus de femmes (35-40%) et âge moyen de 38 ans

Retour du focus group

- Motivations initiales : curiosité, ludique, vitesse
- Usages pour loisirs ou trajets intermodaux en lien avec travail
- Avantages perçus: liberté/autonomie,
- À remplacer l'usage du Vélib et des services disparus de vélos, un ex-cityscoot
- Importance du design et robustesse pour utilisation urbaine, sentiment d'insécurité en cas de trafic dense ou pluie

Conclusion



Conclusion : Mobilité, liberté, autonomie

- **L'offre génère la demande** : un engouement pour ces nouveaux modes adoptés rapidement, notamment par une population jeune et connectée.
- Le FF confirme l'évolution du **rapport à la possession, le découplage usage et possession**.
 - ✓ Autrefois, pour des déplacements usuels du quotidien, nécessité d'acheter son engin, l'assurer, s'équiper (antivol, casque etc). Le FF permet de pouvoir bénéficier de la mobilité en se délestant des inconvénients (investissement, entretien, encombrement...). Pour se déplacer vite, **il suffit d'un smartphone et d'une CB**.
- **Une forme de liberté** apparaît dans le FF et ressort des focus groups : dans l'utilisation de ces engins (on les utilise, on les dépose, pas de responsabilités) et parfois, dans le sentiment de liberté procuré, le plaisir de la glisse urbaine...

Conclusion : périmètre, régulation, cadre juridique

- **L'étendue du périmètre** : jugée comme "trop limitée" lors des focus groups et tous les modes. Une demande s'exprime au-delà de Paris et des zones hypers centres.
- **Le FF a généré une exaspération**, not. concernant les trottinettes en raison de la cohabitation difficile avec les piétons.
- **Reprise en main des pouvoirs publics** :
 - ✓ bannissement par certaines collectivités du stationnement de trottinettes dans l'espace public en attendant un cadre juridique clarifié.
 - ✓ L'usage de la trottinette électrique est désormais encadré par le Code de la Route (octobre 2019) et le Projet de loi d'orientation des mobilités adopté en novembre 2019 par l'Assemblée nationale.
- **L'avenir de ces services en FF** dépendra toutefois de la **pérennité économique** des opérateurs au-delà de la phase expérimentale.

Fin

Merci pour votre attention

linda.leforestier@developpement-durable.gouv.fr

jean.seng@aviation-civile.gouv.fr

nicolas.michelot@developpement-durable.gouv.fr

cindie.andrieu-dupin@developpement-durable.gouv.fr

frederique.predali@institutparisregion.fr

jeremy.courel@institutparisregion.fr

