

# Label Régional Autopartage

Présentation aux communes  
d'Île-de-France  
Mardi 19 novembre 2019



**Laurent PROBST**  
**Directeur général**  
**d'Île-de-France**  
**Mobilités**



**Florence CASTEL**

**Directrice générale  
adjointe Développement**

**Métropole du Grand  
Paris**



**Patrick SUCCHE**

**Bureau d'Etudes  
INDDIGO**

**Présentation du label  
Autopartage**



---

## Définition de l'autopartage

- L'autopartage est un service de location de véhicules, accessible moyennant la souscription d'un contrat (ou équivalent), permettant de satisfaire des déplacements réguliers ou occasionnels, de courte et de moyenne durée.

### Enjeux pour la collectivité :

Le développement de l'autopartage concourt :

- A une diminution du taux d'équipement en automobile et à une baisse de son utilisation.
- A favoriser le recours à des véhicules ayant les plus faibles impacts environnementaux : véhicules récents, véhicules électriques

Selon des études menées par l'ADEME :

- Une voiture partagée en boucle remplace jusqu'à 10 voitures personnelles et libère 9 places de stationnement.
- Le recours à l'autopartage génère une baisse de l'usage de la voiture chez 20% des usagers, au profit essentiellement du vélo et des transports en commun.

---

## Les principales cibles de l'autopartage

- Les usagers non motorisés ayant besoin d'un véhicule pour certains déplacements ponctuels.
- Les habitants motorisés des quartiers denses bien desservis par les transports en commun et où les contraintes de stationnement sont fortes.
- Les ménages multimotorisés, dont la deuxième ou troisième voiture sert peu et qui ont un intérêt économique à utiliser l'autopartage.
- Les habitants des secteurs périphériques, moins bien desservis par les transports en commun, ayant besoin d'un véhicule pour certains déplacements.
- Les usagers multimodaux dans le cadre de trajets intermodaux en lien en particulier avec le train et le RER.
- Les professionnels, entreprises, administrations, associations, en remplacement partiel ou total de leur flotte de véhicules.

---

## Intérêt pour l'utilisateur (clip de la ville de Brême)



---

## Un service multiformes avec différents modèles organisationnels

### L'autopartage avec station réservée

- Fonctionne en boucle (avec retour obligatoire à la station de départ) ou en trace directe (type Autolib).
- Les stations sont des espaces privatifs dédiés à un seul opérateur.
- Caractéristiques des trajets opérés en boucle : en moyenne 4 heures et 70 kilomètres
- Exemples de service : Ubeeqo, Communauto, Clem'...

### L'autopartage sans station réservée

- Les véhicules sont pris et déposés sur les places de stationnement banalisées sur la voirie
- Le stationnement n'est pas payé par l'utilisateur mais par l'opérateur (redevance d'occupation du domaine public)
- Les usagers repèrent les véhicules en passant à côté ou grâce à des applications qui localisent en temps réel tous les véhicules disponibles.
- Caractéristiques des trajets opérés en trace directe : en moyenne 30 minutes et 10 kilomètres
- Exemples de service : Car2go, Moov'in.paris by Renault, Free2Move Paris... 8

## Autopartage avec et sans station



*Véhicule d'autopartage en boucle avec station réservée*



*Véhicule d'autopartage en free-floating sur l'espace public*

---

## Le positionnement d'Île-de-France Mobilités

Compte tenu :

- Des impacts positifs de l'autopartage.
- Des orientations stratégiques du PDUIF(\*) en faveur du développement de la multimodalité.
- De ses compétences légales dans le déploiement d'une mobilité durable.
- Et dans le prolongement des actions qu'elle mène depuis plusieurs années en développant sur son territoire un large bouquet de services de transports alternatifs à l'automobile.

**=> Île-de-France Mobilités souhaite contribuer à un développement significatif de l'autopartage en Ile-de-France.**

---

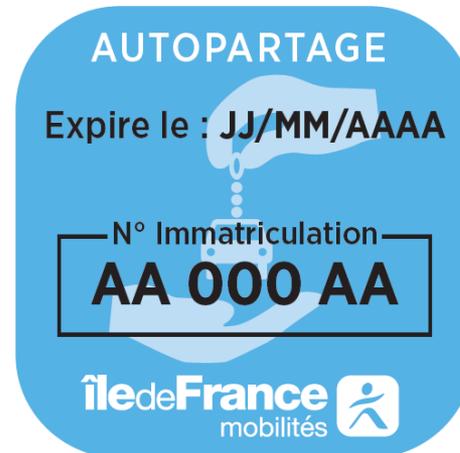
## Stratégie d'Ile-de-France Mobilités pour le développement de l'autopartage.

- **Définition d'un label autopartage**, souhaité par le législateur, qui a vocation :
  - A définir un référentiel commun et des règles à respecter par les opérateurs,
  - A donner un statut plus solide aux véhicules partagés et aux places de stationnement qui leur sont réservés.-> possibilité de verbaliser les véhicules stationnés sur les places autopartage
  - A garantir aux usagers l'accès à des services de qualité.
  - A permettre un meilleur suivi des usages par les collectivités.
  - A encourager le développement d'offres combinées (ex : TC + autopartage) et à préparer l'intégration billettique.

Il s'agira dans un second temps (2020) de définir et de mettre en place des **actions complémentaires d'accompagnement et de soutien de nature à développer notamment le recours à l'autopartage** en Île-de-France.

## Présentation générale du label

- Approuvé par le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités en avril 2019 après concertation avec les opérateurs et les collectivités franciliennes.
- Opérationnel à partir du mois de novembre 2019.
- La labellisation concerne les véhicules mais aussi le service proposé (agrément du service puis labellisation de la flotte)
- Concerne tous les types d'autopartage : avec ou sans station réservée, en boucle, en trace directe ou en free floating
- Il peut concerner les voitures et deux-roues motorisés entièrement dédiés à l'autopartage et suivant des critères d'émission définis par IDFM.
- Les véhicules labélisés bénéficieront de la vignette IDFM donnant autorisation de stationner sur les places réservées



(\*) Article L.1241-1 du code des transports et décrets n°2012-280 et n°2012-1196 de février et d'octobre 2012

## Véhicules labellisables

	Autopartage en free floating	Autopartage avec stations réservées	
		Métropole du Grand Paris	Zone externe
<b>Mobylette</b>	Electrique / hydrogène	-	-
<b>Motos/scooters</b>	Electrique / hydrogène	Electrique / hydrogène	Electrique / hydrogène
<b>Quad, voiturette</b>	Electrique / hydrogène	Electrique / hydrogène	Electrique / hydrogène
<b>Voitures, Vans</b>	Electrique / hydrogène	Electrique/hydrogène / essence Crit'Air 1 + ADEME AB	Electrique / hydrogène / essence Crit'Air 1 + ADEME ABC
<b>Petits utilitaires</b>	-	Electrique / hydrogène / essence Crit'Air 1 + ADEME AB	Electrique / hydrogène / essence Crit'Air 1 + ADEME ABC

---

## Principales exigences de services

### Entretien et suivi des véhicules

- Entretien et maintenance préventive et curative des véhicules, avec une surveillance au moins mensuelle.
- Mise en place d'un dispositif efficace de signalement et de traitement des dysfonctionnements signalés par les usagers.

### Accès au service

- Mise à disposition d'un système dématérialisé de réservation des véhicules, de facturation et de paiement.
- Le service doit être ouvert au grand public (personnes majeures) et son accès ne peut comporter aucune condition ou mention discriminatoire.
- S'agissant des voitures, le service doit être accessible aux jeunes conducteurs, sans limite d'âge et de durée minimum de possession du permis de conduire

### Accès aux véhicules

- Accès a minima 7j/7 et 19h/24, automatisé et non conditionnel, avec ou sans réservation préalable et opéré avec un dispositif automatisé
- Durée minimal de location de 10 minutes pour le freefloating et 1h pour l'autopartage en boucle.

### Tarification

- Tarifs tous compris (amortissement, assurance, carburant, nettoyage, entretien...) calculés principalement proportionnellement à la durée d'utilisation et éventuellement au kilométrage parcouru
- (\*) Cf. articles 4.1 à 4.7 pour prendre connaissance de l'ensemble des exigences de service.

### Devoir d'information

- Transmissions semestrielle de données d'activité et annuelle d'un rapport d'activité plus complet. Informations transmises à Île-de-France Mobilités qui les partagera avec les collectivités concernées.
- Diffusion d'un sondage annuel mené auprès des usagers pour mesurer l'impact du service sur leurs comportements de déplacements.

### Intégration dans Vianavigo

- De façon à rendre visible des usagers l'ensemble des services d'autopartage, création d'un lien et transmission de données en temps réel vers le système d'information multimodal en temps réel d'Île-de-France Mobilités (Vianavigo).
- Les données visibles sur Vianavigo seront a minima la localisation des véhicules en temps réel et les principales caractéristiques de chaque véhicule.
- L'intégration des possibilités d'autopartage au calculateur d'itinéraire de Vianavigo sera réalisée progressivement pas les opérateurs volontaires (expérimentation à l'étude).

---

## Utilisation du label

**Pour les collectivités où est implanté ou va s'implanter un service d'autopartage, la mise en œuvre du label leur permet :**

- De réserver des emplacements réservés aux véhicules détenteurs du label
- Réservées à un opérateur pour les stations de retrait / restitution dans le cas d'autopartage en boucle
- Mutualisées dans les lieux à forte pression de stationnement (gare notamment) afin de faciliter le stationnement des véhicules en free floating
- De verbaliser (contraventions de la deuxième classe), d'immobiliser ou de mettre en fourrière un véhicule qui occuperait indument un emplacement réservé à un véhicule labellisé (sans vignette).
- De s'assurer que les places réservées le sont à des véhicules et des opérateurs ayant une qualité de service garantie par Ile-de-France Mobilités

### Cadre juridique

- Depuis la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010, le maire peut réserver sur la voie publique ou dans tout autre lieu de stationnement ouvert au public des emplacements de stationnement aménagés réservés aux véhicules détenteurs du label « autopartage » (article L.2213-2 du code général des collectivités territoriales).
- Du fait de l'autorisation accordée d'occupation du domaine public, ces stations peuvent être soumises à une redevance annuelle.
- Elle peut être appliquée aussi bien pour l'autopartage en boucle qu'en free-floating

---

## Redevance d'occupation

### **Le montant de la redevance est fixé librement par l'autorité compétente**

Compte tenu des effets bénéfiques de l'autopartage dans la politique locale et régionale de mobilité, il apparaît souhaitable que le tarif proposé soit aussi attractif que possible et qu'il ne dissuade pas le développement de ce type de service.

Pour ce faire, il est suggéré aux collectivités compétentes de fixer des tarifs qui soient :

- Pour les voitures, inférieurs ou égaux au coût du stationnement résidentiel (quand il existe) et pour les autres véhicules en tenant compte en plus de leur moindre encombrement.
- Plus attractifs, voire gratuits, pour les véhicules les moins impactant sur le plan environnemental (véhicules électriques par exemple).
- Idéalement progressifs dans la phase de lancement du service, avec par exemple une gratuité la ou les première(s) année(s).
- Circonstanciés en fonction de la pression de stationnement

---

## Implantation des stations

### **Les implantations sont à privilégier dans les secteurs et quartiers :**

- A forte densité de population et/ou d'emplois.
- Où les alternatives à la voiture sont nombreuses
- A proximité des gares, des pôles d'échanges, des lieux d'intermodalité...

### **Sur des emplacements visibles et pratiques (30% des usagers actuels de l'autopartage ont découvert l'existence du service en passant devant une station)**

### **Avec l'objectif de création d'un réseau évolutif :**

- Taux d'équipement entre 0.4 et 0.8 véhicules pour 1000 habitants et au-delà d'un véhicule pour 1000 habitants à l'échelle de communes denses.
- Qui évite les stations trop isolées. Une distance inter stations de 300 à 400 mètres permet de répondre à cette préoccupation.

## Conception

- La signalétique réglementaire
- Un totem informatif
- Un marquage au sol
- Eventuellement un arceau de protection (si pas d'autre moyen de protéger l'emplacement)



### **Assurer un soutien financier à ou aux opérateur(s) présent(s) localement :**

- Les collectivités qui le souhaitent peuvent assurer un soutien financier aux opérateurs d'autopartage, notamment pour les accompagner vers la rentabilité dans la première phase de leur développement.
- Dans cet esprit, elle peut prendre en charge, partiellement ou totalement, la mise en place des stations et fixer à un niveau bas le coût annuel d'occupation du domaine public.
- Une collectivité peut aussi promouvoir l'utilisation de l'autopartage par ses agents pour leurs déplacements professionnels ou personnels, ceci afin de fournir une base d'utilisateurs réguliers à ou aux opérateur(s) présent(s) localement.
- Ce type de soutien est particulièrement utile si localement le choix a été fait de recourir à des véhicules électriques qui sont plus difficiles à rentabiliser : prix d'achat plus élevé, disponibilité intrinsèque plus faible (temps de recharge des batteries après usage), etc. On peut imaginer par exemple que les véhicules labellisés bénéficient de conditions tarifaires privilégiées sur les bornes publiques de recharge.

### **Développer une communication institutionnelle de promotion de l'autopartage**

- Les opérateurs sont demandeurs d'une communication qui passe par le soutien actif de la collectivité à travers les différents espaces de communication dont elle dispose : espaces d'affichage, salons, bulletins municipaux, site Internet, réseaux sociaux, etc.

### **Mettre en place des politiques homogènes de restriction et de contrôle du stationnement**

- Plus les politiques de restriction du stationnement automobile sont volontaristes, plus l'avantage comparatif de l'autopartage devient important.
- Dans l'enquête nationale de 2016, 43 % des usagers déclaraient d'ailleurs que les contraintes de stationnement automobile avaient joué un rôle dans leur décision de s'abonner à l'autopartage.
- Par ailleurs, il est important pour assurer une bonne qualité de service que les stations d'autopartage fassent l'objet de contrôles réguliers et de verbalisation des véhicules indument stationnés sur les places réservés.

### **Proposer des avantages aux véhicules labellisés**

- Dans des zones contraintes (aux abords de gares par exemple), elles peuvent aménager des espaces de stationnement mutualisés entre opérateurs de free-floating.
- Elles peuvent aussi leur faciliter l'accès aux parcs de stationnement (y compris aux parkings concédés) et aux bornes de recharge électriques (publiques et privées).

**Natalia CICIARELLO**

**Chargée de projet  
développement des mobilités  
partagées à la Ville de Paris**

**Présentation du service  
Mobilib' de la Ville de Paris**



**Jacques FRANQUET**  
**Maire-adjoint transport et sécurité de**  
**La Celle-Saint-Cloud**

**Sarah PAULIN**  
**Responsable Déplacements**  
**Communauté d'agglomération de**  
**Versailles Grand Parc**

**Retour d'expérience sur l'autopartage**  
**à La Celle-Saint-Cloud (92)**



# Contacts

## IDFM

Vincent Szaleniec : Chargé de projet INM

[vincent.szaleniec@iledefrance-mobilites.fr](mailto:vincent.szaleniec@iledefrance-mobilites.fr)

Basile HASSAN : Chargé de projet INM

[basile.hassan@iledefrance-mobilites.fr](mailto:basile.hassan@iledefrance-mobilites.fr)

