



Label régional Autopartage

Délibération du conseil d'administration du 11 avril 2019

SOMMAIRE

•	INTRODUCTION	5
1.	Le cadre général	5
2.	Les enjeux	6
•	MODALITES D'ATTRIBUTION DU LABEL « ÎLE-DE-FRANCE AUTOPARTAGE »	7
1.	Objet du label	7
2.	Zonage géographique	7
3.	Types de véhicules	8
3.1	Véhicules affectés à des services sans station réservée	9
3.2	Véhicules affectés à des services avec stations réservées	9
3.2.1	<i>Dans la zone C</i>	9
3.2.2	<i>Dans la zone E</i>	10
4.	Obligations de service	11
4.1	Information des usagers	11
4.2	Entretien et suivi des véhicules.....	11
4.3	Accès au service	12
4.3.1	<i>Dispositions spécifiques aux véhicules M1 et N1</i>	12
4.3.2	<i>Dispositions spécifiques aux véhicules L1e</i>	12
4.3.3	<i>Dispositions spécifiques aux véhicules L3e et L5e</i>	12
4.3.4	<i>Dispositions spécifiques aux véhicules L6e et L7e</i>	12
4.4	Accès aux véhicules	13
4.4.1	<i>Véhicules de catégories M1, N1, L6e et L7e</i>	13
4.4.2	<i>Véhicules de catégorie L1e, L3e et L5e</i>	13
4.5	Tarifcation.....	13
4.6	Accompagnement des usagers	13
4.7	Retrait des véhicules hors d'usage	13
5.	Stationnement des véhicules	14
5.1	Service d'autopartage avec station réservée.....	14
5.2	Service d'autopartage sans station réservée	14
6.	Intégration dans Vianavigo	15
6.1	Création d'un lien depuis Vianavigo	15
6.2	Transmission de données en temps réel.....	15
6.3	Modalités de mise en oeuvre	16

7.	Devoir d'information	16
8.	Episodes de pollution	16
9.	Communication	16
9.1	A l'initiative des opérateurs	16
9.2	A l'initiative d'Île-de-France Mobilités	17
10.	Procédure de labellisation	17
11.	Vignette de labellisation.....	17
12.	Retrait du label	18
•	ANNEXES	19
•	ANNEXE 1 : PRECONISATIONS AUX COLLECTIVITES LOCALES, NOTAMMENT AUX INTERCOMMUNALITES ET AUX COMMUNES.....	20
1.	Impacts positifs de l'autopartage	20
2.	Cadre juridique	21
3.	Titres d'occupation du domaine public	22
3.1	Autopartage sans station réservée	22
3.2	Autopartage avec station réservée.....	22
4.	Implantation des stations	23
5.	Modalités d'attribution des stations.....	24
6.	Mesures de soutien.....	25
•	ANNEXE 2 : MODALITES D'APPLICATION DU DEVOIR D'INFORMATION	26
1.	Introduction et objectifs	26
2.	Données relatives à l'usage du service	26
2.1	Suivi semestriel	26
2.2	Bilan annuel	27
2.2.1	<i>Services d'autopartage avec stations réservées</i>	<i>27</i>
2.2.2	<i>Services d'autopartage sans station réservée</i>	<i>28</i>
3.	Enquêtes ponctuelles	28
3.1	Données relatives aux personnes.....	29
3.2	Questionnements qualitatifs	29

4.	Etudes ponctuelles	29
5.	Diffusion des données	30
•	ANNEXE 3 : DESCRIPTION DU PROCESSUS D'ATTRIBUTION DU LABEL	31
1.	Présentation générale	31
2.	Processus d'agrément de l'opérateur.....	31
2.1	Constitution du dossier de demande	31
2.2	Examen de la demande	32
2.3	Issue de la procédure	32
2.4	Renouvellement de l'agrément	32
3.	Processus de labellisation de véhicules	33
3.1	Constitution du dossier de demande	33
3.2	Examen de la demande	34
3.3	Durée de validité du label	34
•	ANNEXE 4 : ENGAGEMENT TYPE A JOINDRE A LA DEMANDE DE LABELLISATION	35

INTRODUCTION

1. LE CADRE GENERAL

Île-de-France Mobilités (ex STIF) mène depuis une vingtaine d'années une politique de mobilité durable en développant dans le territoire francilien un large bouquet de services de transports alternatifs à l'automobile.

Ce principe a été acté dans le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) qui vise un équilibre durable entre les besoins de mobilité, la protection de l'environnement et de la santé et la préservation de la qualité de vie, tout en tenant compte des contraintes financières. Le PDUIF fixe le cadre de la politique de mobilité pour l'ensemble de la région Île-de-France et a défini, à l'horizon 2020, les objectifs et les actions à mettre en œuvre pour les déplacements tant des personnes que des biens.

Le développement de l'autopartage s'inscrit pleinement dans cet objectif du PDUIF qui est d'accroître le bouquet de services de mobilité permettant d'offrir à la population des réponses pertinentes à ses besoins diversifiés de déplacements.

L'autopartage est défini à l'article L. 1231-14 du Code des transports : « *L'activité d'autopartage est la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules. Chaque abonné ou utilisateur habilité peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée.* »

L'article L. 1241-1 du Code des transports précise que « *le Syndicat peut délivrer un label « autopartage » aux véhicules affectés à cette activité. A cet effet, il fixe les caractéristiques techniques des véhicules au regard, notamment, des objectifs de réduction de la pollution et des gaz à effet de serre qu'il détermine et les conditions d'usage de ces véhicules auxquelles est subordonnée la délivrance du label* ».

En application de cet article et du décret n° 2012-280 du 28 février 2012 relatif au label autopartage, modifié par le décret n° 2012-1196 du 26 octobre 2012, et pour répondre à la demande des collectivités locales et des opérateurs d'autopartage, Île-de-France Mobilités fait le choix de la labellisation.

Les conditions d'obtention du label autopartage sur le territoire francilien sont définies dans la suite du présent document.

Ce label a été approuvé par le Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités en date du 11 avril 2019.

Il est susceptible d'être modifié ultérieurement pour intégrer des évolutions contextuelles et/ou réglementaires.

2. LES ENJEUX

L'autopartage est un service de location de véhicules automobiles¹, accessible moyennant la souscription d'un contrat, permettant de satisfaire des déplacements occasionnels, de courte et moyenne durée. Il est destiné aux particuliers, aux entreprises et aux administrations.

Ce service peut plus particulièrement concerner :

- 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.

L'autopartage est de nature, soit à faire diminuer le taux d'équipement des ménages en véhicules particuliers, soit à accélérer la tendance au découplage entre la possession et l'usage de l'automobile.

Enjeux de l'autopartage pour l'utilisateur

L'autopartage permet à l'utilisateur d'utiliser un véhicule sans les contraintes liées à la possession (coûts d'achat ou de location, coûts d'entretien, gestion du stationnement...).

Une fois affranchi de la possession d'un véhicule, dont une part significative des coûts sont fixes, les membres du ménage peuvent choisir, pour chaque déplacement, le mode le plus adapté selon leurs contraintes et leurs envies. Dans cette configuration, le recours à la voiture n'est plus qu'une option parmi d'autres et l'expérience montre qu'elle devient minoritaire, avec un fort report modal vers les transports en commun, le vélo ou la marche sur la courte distance et vers le train sur la longue distance.

En proposant une offre alternative et complémentaire aux ménages, ce service participe donc à la réduction de l'utilisation de la voiture en ville et concourt à la « démotorisation » des ménages, notamment par l'abandon ou la non-acquisition d'un véhicule.

Enjeux de l'autopartage pour la collectivité

Pour Île-de-France Mobilités, l'autopartage doit être un outil de régulation de l'usage de l'automobile. Conformément au PDUIF et aux objectifs nationaux de réduction des émissions de CO₂, Île-de-France Mobilités souhaite encourager les systèmes d'autopartage qui contribuent à une diminution du taux d'équipement en automobile des ménages et à une baisse de son utilisation.

Île-de-France Mobilités souhaite également promouvoir et encourager le développement de l'électromobilité et les mobilités propres : l'autopartage représente un bon vecteur de diffusion de ces mobilités plus respectueuses de l'environnement.

¹ Dans le cadre du présent label, sont également concernés les véhicules à deux roues motorisés.

MODALITES D'ATTRIBUTION DU LABEL « ÎLE-DE-FRANCE AUTOPARTAGE »

1. OBJET DU LABEL

Les personnes publiques ou privées qui exercent l'activité d'autopartage telle que définie à l'article L.1231-14 du Code des transports et à l'article 52 de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (dite loi MAPTAM) peuvent demander l'attribution du label « Île-de-France autopartage » à Île-de-France Mobilités pour les véhicules qu'ils destinent exclusivement à cette activité.

Pour obtenir le label, le demandeur doit en formuler la demande et respecter les conditions fixées dans le présent document.

2. ZONAGE GEOGRAPHIQUE

Composé de près de 1'300 communes et arrondissements où vivent plus de 12 millions d'habitants, le territoire francilien ne peut être considéré comme homogène pour le développement de l'autopartage.

Pour tenir compte de cette réalité, certaines des dispositions du présent document ont été modulées selon un critère géographique qui fait référence à deux zones :

- Une zone C, dite centrale, correspond au périmètre de la métropole du Grand-Paris qui englobe Paris, les 123 communes des trois départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne et 7 communes des départements limitrophes de l'Essonne et du Val d'Oise², soit près de 7.5 millions d'habitants.
- Une zone E, dite externe, couvre tout le reste du territoire francilien et concerne donc 4.7 millions d'habitants.

² La zone C englobe donc tout le périmètre de la Zone à Faibles Emissions (ZFE) à l'exception des communes yvelinoises de Vélizy-Villacoublay et de Viroflay.

3. TYPES DE VEHICULES

Le label « autopartage » ne pourra être attribué qu'à des types de véhicules qui remplissent les conditions définies dans les articles ci-après et qui sont affectés exclusivement à une activité d'autopartage.

Sont rappelés ci-après les définitions en vigueur à la date d'élaboration du présent document, au sens de l'article R311-1 du Code de la route, des différentes catégories de véhicules concernées :

- Les véhicules de catégorie **L1e** sont des véhicules à deux roues dont la vitesse maximale par construction est égale ou supérieure à 6 km/h et ne dépasse pas 45 km/h et équipé d'un moteur d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm³ s'il est à combustion interne à allumage commandé et d'une puissance maximale nette n'excédant pas 4 kilowatts pour les autres types de moteur.
- Les véhicules de catégorie **L2e** sont des véhicules à trois roues, dont la vitesse maximale par construction est égale ou supérieure à 6 km/h et ne dépasse pas 45 km/h, équipés d'un moteur d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm³ s'il est à combustion interne à allumage commandé ou d'une cylindrée ne dépassant pas 500 cm³ s'il est à combustion interne à allumage par compression et dont la puissance maximale nette n'excède pas 4 kilowatts pour les autres types de moteur.
- Les véhicules de catégorie **L3e** sont des véhicules à deux roues, sans side-car, qui ne relèvent pas de la catégorie L1e.
- Les véhicules de catégorie **L5e** sont des véhicules à trois roues autres que ceux relevant de la catégorie L2e, et dont la masse en ordre de marche ne dépasse pas 1'000 kg.
- Les véhicules de catégorie **L6e** sont des véhicules à moteur à quatre roues dont le poids à vide n'excède pas 425 kg, dont la vitesse maximale par construction est égale ou supérieure à 6 km/h et ne dépasse pas 45 km/h et dont la cylindrée n'excède pas 50 cm³ pour les moteurs à combustion interne à allumage commandé, 500 cm³ pour les moteurs à combustion interne à allumage par compression et conçus pour transporter au plus deux personnes dont le conducteur.
- Les véhicules de catégorie **L7e** sont des véhicules à moteur à quatre roues n'appartenant à la catégorie L6e, dont le poids à vide n'excède pas 600 kg pour les quadricycles affectés au transport de marchandises et 450 kg pour les quadricycles destinés au transport de personnes.
- Les véhicules de catégorie **M1** sont des véhicules conçus et construits pour le transport de personnes, ayant au moins quatre roues et comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum.
- Les véhicules de catégorie **N1** sont des véhicules conçus et construits pour le transport de marchandises, ayant au moins quatre roues et ayant un poids maximal inférieur ou égal à 3.5 tonnes.

3.1 VEHICULES AFFECTES A DES SERVICES SANS STATION RESERVEE

Les véhicules affectés à des services d'autopartage sans station réservée susceptibles d'être labellisés sont :

- Les véhicules de la catégorie M1 qui fonctionnent exclusivement avec de l'énergie électrique (avec idéalement de l'énergie électrique d'origine renouvelable) ou à l'hydrogène.
- Les véhicules des catégories L1e, L3e, L5e, L6e et L7e qui fonctionnent exclusivement avec de l'énergie électrique, idéalement d'origine renouvelable.

3.2 VEHICULES AFFECTES A DES SERVICES AVEC STATIONS RESERVEES

3.2.1 DANS LA ZONE C

Dans la zone C, les véhicules affectés à des services d'autopartage avec station réservée susceptibles d'être labellisés sont les véhicules :

- De la catégorie M1 qui sont :
 - Soit des véhicules 100% électriques (avec idéalement de l'énergie électrique d'origine renouvelable) ou hydrogènes.
 - Soit des véhicules à essence³ :
 - Dotés d'une vignette CRIT'Air 1 et respectant la norme Euro la plus récente, au plus tard un an après sa date d'entrée en vigueur⁴.
 - Relevant des classes A (pour au moins 75% du parc M1) ou B de la classification CO₂ telles que définies par l'ADEME sur le site Internet <http://carlabelling.ademe.fr>.
- De la catégorie N1 dont les caractéristiques intrinsèques les destinent au transport de marchandises et qui sont :
 - Soit des véhicules 100% électriques (avec idéalement de l'énergie électrique d'origine renouvelable) ou hydrogènes.
 - Soit des véhicules à essence³ :
 - Dotés d'une vignette CRIT'Air 1 et respectant la norme Euro la plus récente, au plus tard un an après sa date d'entrée en vigueur⁴.
 - Relevant des classes A, B ou C de la classification CO₂ telles que définies par l'ADEME sur le site Internet <http://carlabelling.ademe.fr>.
- Des catégories L3e, L5e, L6e et L7e qui sont 100% électriques (avec idéalement de l'énergie électrique d'origine renouvelable) ou hydrogènes.

³ Les véhicules à motorisation diesel sont donc exclus.

⁴ Au moment de la demande de labellisation.

3.2.2 DANS LA ZONE E

Dans la zone E, les véhicules affectés à des services d'autopartage avec station réservée susceptibles d'être labellisés sont les véhicules :

- De la catégorie M1 qui sont :
 - Soit des véhicules 100% électriques (avec idéalement de l'énergie électrique d'origine renouvelable) ou hydrogènes.
 - Soit des véhicules à essence⁵ :
 - Dotés d'une vignette CRIT'Air 1 et respectant la norme Euro la plus récente, au plus tard un an après sa date d'entrée en vigueur⁶.
 - Relevant des classes A ou B de la classification CO₂ telles que définies par l'ADEME sur le site Internet <http://carlabelling.ademe.fr>.
- De la catégorie N1 dont les caractéristiques intrinsèques les destinent au transport de marchandises et qui sont :
 - Soit des véhicules 100% électriques (avec idéalement de l'énergie électrique d'origine renouvelable) ou hydrogènes.
 - Soit des véhicules à essence⁵ :
 - Dotés d'une vignette CRIT'Air 1 et respectant la norme Euro la plus récente, au plus tard un an après sa date d'entrée en vigueur⁶.
 - Relevant des classes A, B ou C de la classification CO₂ telles que définies par l'ADEME sur le site Internet <http://carlabelling.ademe.fr>. Une part limitée (25% maximum) du parc N1 pourra émettre jusqu'à 150 g CO₂/km.
- Des catégories L3e, L5e, L6e et L7e qui sont 100% électriques (avec idéalement de l'énergie électrique d'origine renouvelable) ou hydrogènes.

⁵ Les véhicules à motorisation diesel sont donc exclus.

⁶ Au moment de la demande de labellisation.

4. OBLIGATIONS DE SERVICE

4.1 INFORMATION DES USAGERS

Les conditions d'utilisation du service, rédigées en français, devront être portées à la connaissance des usagers et elles devront rester accessibles en permanence par voie digitale (sur l'application et/ou sur le site internet de l'opérateur).

Elles respecteront la législation en vigueur et comporteront toutes les précisions sur le fonctionnement du service notamment :

- Les conditions requises pour autopartager.
- Les modalités de réservation des véhicules.
- Les temps minimum et maximum entre la réservation et l'accès aux véhicules.
- Les responsabilités respectives de l'opérateur et de l'utilisateur.
- L'assurance.
- Les règles détaillées de tarification, de facturation et de paiement.
- La définition de la zone de service s'agissant des services en free-floating.

Les modifications des conditions d'utilisation du service seront transmises pour information à Île-de-France Mobilités, deux semaines au moins avant leur entrée en application.

4.2 ENTRETIEN ET SUIVI DES VEHICULES

L'opérateur doit entretenir préventivement et curativement ses véhicules selon les prescriptions et recommandations des constructeurs, et selon la législation en vigueur. Il les surveille, les contrôle⁷ et les nettoie, au minimum une fois par mois.

Par ailleurs, l'opérateur met en place un dispositif physique, électronique⁸ et/ou téléphonique permettant aux usagers de signaler facilement et gratuitement les dysfonctionnements constatés lors de l'accès au véhicule ou pendant son utilisation.

Pour obtenir le label, l'opérateur doit justifier qu'il mettra en place :

- Un suivi technique et administratif de chaque véhicule (suivi des échéances de contrôle technique et des opérations d'entretien préventif, présence à bord des équipements et accessoires imposés par la réglementation en vigueur, etc.).
- Une procédure de traitement effectif des signalements émis par les usagers.

⁷ Contrôle a minima de l'état général du véhicule (carrosserie, pare-chocs, pare-brise...), des voyants d'alerte du tableau de bord, des pneumatiques, de l'optique et de l'état des essuie-glaces.

⁸ Par exemple, via un ordinateur de bord ou une application mise en place par l'opérateur.

4.3 ACCES AU SERVICE

Le service doit être ouvert au grand public (personnes majeures) et son accès ne pourra comporter aucune condition ou mention discriminatoire.

L'opérateur pourra en revanche prononcer l'exclusion de clients (résiliation du contrat d'abonnement ou procédure équivalente) qui ne respectent pas les conditions d'utilisation du service.

L'opérateur met à disposition des usagers un système dématérialisé pour la réservation des véhicules, la facturation et le paiement.

4.3.1 DISPOSITIONS SPECIFIQUES AUX VEHICULES M1 ET N1

L'accès au service est subordonné à la présentation d'un permis de conduire valable en France, ou d'une copie (ou photographie) dudit permis de conduire, correspondant au type de véhicules loué.

Le service devra être accessible aux jeunes conducteurs, sans limite d'âge et de durée minimum de possession du permis de conduire⁹.

4.3.2 DISPOSITIONS SPECIFIQUES AUX VEHICULES L1E

Pour les personnes nées en 1988 ou après, l'accès au service est subordonné à la présentation d'un permis de conduire valable en France, ou d'une copie (ou photographie) dudit permis de conduire, correspondant au type de véhicules loué¹⁰.

L'opérateur peut définir un âge minimum d'accès au service supérieur à 18 ans et il doit proposer une séance gratuite d'initiation, de formation et de sensibilisation aux risques aux inscrits demandeurs.

4.3.3 DISPOSITIONS SPECIFIQUES AUX VEHICULES L3E ET L5E

L'accès au service est subordonné à la présentation d'un permis de conduire valable en France, ou d'une copie (ou photographie) dudit permis de conduire, assorti le cas échéant d'une attestation de formation 125, correspondant au type de véhicules loué¹¹.

L'opérateur peut définir un âge minimum d'accès au service supérieur à 18 ans et il doit proposer une séance gratuite d'initiation, de formation et de sensibilisation aux risques aux inscrits demandeurs.

4.3.4 DISPOSITIONS SPECIFIQUES AUX VEHICULES L6E ET L7E

L'accès au service est subordonné à la présentation d'un permis de conduire valable en France, ou d'une copie (ou photographie) dudit permis de conduire, correspondant au type de véhicules loué¹².

L'opérateur peut définir un âge minimum d'accès au service supérieur à 18 ans.

⁹ Il est en revanche admissible qu'une tarification spéciale s'applique aux très jeunes conducteurs.

¹⁰ A la date d'entrée en vigueur du label, les personnes nées en 1988 ou après doivent être titulaires d'un permis A, A1, A2, B ou BSR (permis AM).

¹¹ A la date d'entrée en vigueur du label, la conduite de ce type de véhicules est autorisée par obtention des permis A, A1, A2 ou B [sous conditions](#).

¹² A la date d'entrée en vigueur du label, la conduite de ce type de véhicule est autorisée par obtention du permis B ainsi que des permis A, B1 ou A1 s'ils ont été obtenus avant le 19 janvier 2013.

4.4 ACCES AUX VEHICULES

4.4.1 VEHICULES DE CATEGORIES M1, N1, L6E ET L7E

L'opérateur garantit¹³ des véhicules exclusivement dédiés à l'autopartage et disponibles à la location, 7j/7, a minima 19h/24¹⁴, avec un dispositif automatisé (carte RFID, smartphone...). Le service peut fonctionner avec ou sans réservation préalable. La réservation ne doit pas être conditionnelle.

Pour un service d'autopartage avec station réservée, l'utilisateur devra pouvoir utiliser le véhicule pour une durée minimale d'une heure (ou moins¹⁵), avec une tarification adaptée¹⁶.

Pour un service d'autopartage sans station réservée, l'utilisateur devra pouvoir utiliser le véhicule pour une durée minimale de dix minutes (ou moins), avec une tarification adaptée.

4.4.2 VEHICULES DE CATEGORIE L1E, L3E ET L5E

L'opérateur garantit¹³ des véhicules exclusivement dédiés à l'autopartage et disponibles à la location 7j/7, a minima 19h/24¹⁴, avec un dispositif automatisé (carte RFID, smartphone...). Le service peut fonctionner avec ou sans réservation préalable.

4.5 TARIFICATION

Les tarifs d'utilisation sont calculés principalement proportionnellement à la durée d'utilisation¹⁷ et éventuellement au kilométrage parcouru. Ils prennent en compte tous les coûts de fonctionnement : amortissement, assurance, carburant, nettoyage, entretien, réparations...

Peuvent s'y ajouter des frais annexes (des pénalités par exemple) et des frais à caractère exceptionnel (franchise en cas d'accident, amende...) dont les montants et les règles d'application doivent figurer explicitement dans les conditions générales d'utilisation.

Les modifications de la grille tarifaire sont transmises pour information à Île-de-France Mobilités, deux semaines au moins avant leur entrée en application.

4.6 ACCOMPAGNEMENT DES USAGERS

L'opérateur doit mettre en place un service d'assistance aux usagers qui doit être opérationnel aux heures d'ouverture du service.

4.7 RETRAIT DES VEHICULES HORS D'USAGE

L'opérateur s'engage à assurer sans délai le retrait des véhicules hors d'usage dans le respect des dispositions légales et réglementaires.

¹³ Hors événements et circonstances exceptionnelles et temps de recharge s'agissant de véhicules électriques.

¹⁴ Il s'agit d'un minimum mais l'ouverture du service 24h/24 est vivement recommandée et souhaitée.

¹⁵ Ce qui signifie qu'un opérateur peut proposer à ses clients de réserver ses véhicules pour des durées inférieures à une heure (par exemple ¼ d'heure ou ½ heure) mais qu'il ne pourra pas définir un temps de réservation minimum supérieur à une heure (par exemple 2 ou 4 heures).

¹⁶ Le coût d'une heure d'utilisation ne devra pas être supérieur à 20% du coût journalier.

¹⁷ Avec la possibilité de rendre gratuites les heures de nuit.

5. STATIONNEMENT DES VEHICULES

5.1 SERVICE D'AUTOPARTAGE AVEC STATION RESERVEE

Les systèmes d'autopartage avec stations peuvent fonctionner "en boucle" (avec retour obligatoire à la station de départ) ou en trace directe, avec ou sans recours à des stations. Les stations sont des espaces privés dédiés¹⁸ à un seul opérateur.

Elles pourront être composées d'une ou plusieurs places de stationnement équipées ou non de mobilier (arceau anti-stationnement) et d'une signalétique particulière les démarquant des autres places (totem, marquage au sol...), le tout respectant les normes en vigueur.

Les stations peuvent être situées en surface sur la voirie publique ou en ouvrage, dans un parc public de stationnement concédé ou dans un parking privé accessible à tous 24h/24, 7j/7.

Ces stations sont autorisées par l'autorité compétente, publique ou privée, selon les règles et dispositions légales en vigueur.

Ces stations peuvent être soumises à une redevance annuelle qui est fixée par l'autorité compétente.

5.2 SERVICE D'AUTOPARTAGE SANS STATION RESERVEE

Dans ce type de service (appelé aussi autopartage en free-floating), les véhicules sont pris et déposés sur les places de stationnement banalisées sur la voirie des communes concernées par le périmètre de prise et dépose des véhicules.

Dans des zones contraintes (aux abords de gares par exemple), des espaces de stationnement mutualisés entre opérateurs de free-floating pourront être mis à disposition par les collectivités locales compétentes.

Les coûts du stationnement des véhicules dans le périmètre de prise et dépose des véhicules sont pris en charge par l'opérateur selon des modalités qui doivent être négociées¹⁹ avec les intercommunalités et les communes compétentes.

¹⁸ Il est à noter qu'il s'agit d'un usage qui dépasse pour l'instant le cadre légal car [l'article 2213-2 du Code général des collectivités territoriales](#) dispose que « le maire peut (...) réserver des emplacements de stationnement aménagés (...) aux véhicules bénéficiant du label autopartage », et non à ceux d'un opérateur précis. Il est espéré un ajustement des dispositions légales avec le vote prévu en 2019 de la Loi d'Orientation des Mobilités.

¹⁹ Des suggestions de mise en œuvre sont évoquées dans le chapitre 3 de l'annexe 1

6. INTEGRATION DANS VIANAVIGO²⁰

6.1 CREATION D'UN LIEN DEPUIS VIANAVIGO

Pour rendre visible des usagers l'ensemble des services d'autopartage, l'offre de l'opérateur devra pouvoir être rendue accessible depuis le système d'information multimodal en temps réel d'Île-de-France Mobilités (Vianavigo).

Si l'opérateur l'autorise, cette offre pourra également être rendue accessible via API à des applications tierces.

Un lien intelligent (« deep link ») sera mis en place de façon à simplifier le parcours de l'utilisateur en limitant autant que possible les redondances de saisie d'informations²¹.

6.2 TRANSMISSION DE DONNEES EN TEMPS REEL

L'opérateur public ou privé bénéficiant du label s'engage à mettre gratuitement à disposition d'Île-de-France Mobilités des données permettant d'alimenter le système d'information multimodal Vianavigo ainsi que certains travaux statistiques sur l'offre d'autopartage.

Les données minimales à transmettre en temps réel²² sont :

- Pour les services d'autopartage avec station réservée :
 - Le nom du service (opérateur).
 - Les stations géolocalisées (avec nom et adresse).
 - La disponibilité (ou non) des véhicules rattachés à ces stations.
 - Les principales caractéristiques de chaque véhicule :
 - Marque et motorisation.
 - Dénomination commerciale.
 - Nombre de places.
- Pour les services d'autopartage sans station réservée :
 - Le positionnement géolocalisé des véhicules disponibles.
 - Les principales caractéristiques de chaque véhicule disponible :
 - Marque et motorisation.
 - Dénomination commerciale.
 - Nombre de places.

Île-de-France Mobilités mettra à disposition des collectivités qui en font la demande les données ci-dessus par un accès à une plateforme de données alimentée par les opérateurs. Les conditions techniques et juridiques de mise en œuvre seront établies dans le respect de la confidentialité nécessaire aux opérateurs.

La question de l'ouverture des données sera prise en compte ultérieurement, une fois votée la Loi d'Orientation sur les Mobilités qui devrait imposer de nouveaux standards en la matière.

²⁰ Les dispositions du présent article resteront en vigueur même si le service devait évoluer et changer de nom à l'avenir.

²¹ Le recours à des solutions d'identification interopérables (type FranceConnect et à venir, Vianavigo Connect) est à cet égard vivement recommandé.

²² Plus précisément, il s'agira d'un requêtage à la minute pour les services en free floating et toutes les cinq minutes pour les services en boucle.

6.3 MODALITES DE MISE EN OEUVRE

Une convention relative aux conditions de mise à disposition des données sera conclue entre Île-de-France Mobilités et chaque opérateur disposant d'un véhicule labellisé sur le territoire.

Cette convention explicitera notamment :

- Les droits d'usage des données fournies.
- Les spécifications d'échanges de données.

7. DEVOIR D'INFORMATION

L'opérateur public ou privé bénéficiant du label s'engage à fournir à Île-de-France Mobilités qui le transmettra aux communes et intercommunalités concernées, selon une période et des modalités convenues lors de l'attribution du label, un rapport d'activité et des données relatives au fonctionnement du service, permettant à Île-de-France Mobilités d'évaluer le service en regard des objectifs de la politique régionale de mobilité (démotorisation des ménages, incitation au report modal...) et de réduction des impacts sur l'environnement du transport de voyageurs.

A la demande et en coopération avec Île-de-France Mobilités, les opérateurs s'engagent également à réaliser un sondage annuel auprès de leurs usagers pour mesurer l'impact du service sur leurs comportements de déplacement.

L'annexe 2 du présent document précise la nature et les modalités d'application de cet article.

8. EPISODES DE POLLUTION

Lors des épisodes de pollution entraînant des restrictions de circulation pour les véhicules particuliers sur le territoire francilien décidées par monsieur le Préfet de la Région Île-de-France, Préfet de Paris, Île-de-France Mobilités pourra demander aux opérateurs d'autopartage labellisés la mise en place de mesures incitatives à l'usage des véhicules à motorisation « propre ».

Dans cette hypothèse, une convention sera conclue entre Île-de-France Mobilités et l'opérateur afin de définir le plan d'action à mettre en place lors des épisodes de pollution ainsi que les modalités financières de sa mise en œuvre.

9. COMMUNICATION

9.1 A L'INITIATIVE DES OPERATEURS

Les opérateurs s'engagent à transmettre à Île-de-France Mobilités, pour information, une copie numérique des documents de communication qu'ils élaborent et diffusent (flyers, plaquettes...).

Toute utilisation du logo d'Île-de France Mobilités, ou de marques associées (Vianavigo...) doit faire l'objet d'une demande d'autorisation préalable à adresser au service communication d'Île-de-France Mobilités.

9.2 A L'INITIATIVE D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES

Afin qu'Île-de-France Mobilités puisse communiquer institutionnellement sur le développement de la voiture partagée en Île-de-France, les opérateurs labellisés autoriseront Île-de-France Mobilités à utiliser gratuitement leurs logos pour cet usage et dans tous formats (communication digitale, communication papier...). Les documents conçus par Île-de-France Mobilités seront communiqués en amont aux opérateurs qui pourront émettre un avis et des suggestions d'amélioration sur leur contenu.

10. PROCEDURE DE LABELLISATION

La procédure de labellisation et la composition du dossier de demande d'attribution et/ou de renouvellement du label, de même que sa durée d'attribution, sont définies dans l'annexe 3 du présent document.

11. VIGNETTE DE LABELLISATION

Une vignette normalisée est apposée sur chaque véhicule labellisé. Elle est valable pour la durée d'attribution du label.



Modèle de vignette tel que défini dans l'arrêté du 26 octobre 2012

Île-de-France Mobilités fournit les vignettes à l'opérateur, charge à lui de les disposer de façon visible sur les véhicules.

Le fait d'apposer la vignette sur un véhicule n'ayant pas été labellisé ou qui ne remplit plus les conditions fixées par les articles 2 et 3 du décret n°2012-280 du 28 février 2012 relatif au label « autopartage » est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la deuxième classe, définie à l'article 131-13 du code pénal.

12. RETRAIT DU LABEL

Le label peut être suspendu ou retiré lorsque l'opérateur ne respecte pas les engagements afférents à l'attribution de son agrément et du label, en particulier ceux exposés dans les articles 3, 4, 6 et 7.

En cas de suspicion de manquement à ses engagements, Île-de-France Mobilités sollicite officiellement l'opérateur concerné pour vérifier avec lui si la suspicion est avérée et si oui, convenir avec lui des solutions à mettre en œuvre pour y remédier dans un délai court. Dans ce cas de figure, Île-de-France Mobilités se réserve la possibilité de diligenter un audit dont il partagera les conclusions avec l'opérateur.

S'il ne peut être mis fin aux manquements par la voie amiable, une mise en demeure est prononcée par Île-de-France Mobilités. Cette mise en demeure est assortie d'un délai de régularisation et précise les risques encourus par l'opérateur : véhicule(s) concerné(s) par un éventuel retrait du label²³, perte ou non de l'agrément...

Si cette mise en demeure reste sans effet dans le délai indiqué, Île-de-France Mobilités officialise les sanctions annoncées et une fois le retrait prononcé, l'opérateur dispose de deux semaines pour restituer à Île-de-France Mobilités l'ensemble des vignettes objet du retrait. Les collectivités concernées sont avisées et l'opérateur n'est plus référencé sur Vianavigo.

²³ Le retrait peut concerner potentiellement un seul véhicule, un groupe de véhicules ou tous les véhicules labellisés de l'opérateur.

ANNEXES

ANNEXE 1 : PRECONISATIONS AUX COLLECTIVITES LOCALES, NOTAMMENT AUX INTERCOMMUNALITES ET AUX COMMUNES

1. IMPACTS POSITIFS DE L'AUTOPARTAGE

L'autopartage est défini à l'article L. 1231-14 du Code des transports : « *L'activité d'autopartage est la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules. Chaque abonné ou utilisateur habilité peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée.* »

Plusieurs études, menées en particulier à l'initiative de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) ont montré, chiffres à l'appui, l'importance de ses impacts positifs pour la collectivité dans son ensemble, pour les particuliers et pour les entreprises :

- Pour les collectivités :
 - A moins d'habiter dans des secteurs très denses et très bien desservis par les transports collectifs, une part minoritaire des ménages (en particulier parmi les actifs) peut se passer totalement de voiture. S'il en possède une, il a tendance à beaucoup l'utiliser par réflexe d'autant que son coût d'utilisation est essentiellement constitué de frais fixes (amortissement, assurance...) : la possibilité de partager un véhicule avec d'autres brise ce cercle vicieux et est un levier important permettant au ménage (ou à la personne seule) d'envisager de se déplacer autrement.
 - Les enquêtes menées par l'ADEME montrent qu'une voiture en autopartage remplace entre 5 et 8 voitures personnelles du fait de la démotorisation de ses utilisateurs : elle libère donc de l'espace urbain susceptible d'être mieux valorisé.
 - Les utilisateurs de service d'autopartage sont notablement plus multimodaux que la moyenne des citoyens : ils utilisent moins la voiture, plus les transports collectifs et le vélo et marchent davantage, contribuant ainsi à la réduction du trafic automobile et à la protection de l'environnement (pollution atmosphérique, pollution sonore...).
 - Les véhicules d'autopartage sont globalement plus récents et moins polluants que les véhicules de particuliers. L'autopartage est également un moyen de faire découvrir et utiliser des véhicules à très faibles émissions que peu de particuliers peuvent aujourd'hui s'acheter.

- Pour les particuliers :
 - En milieu urbain, posséder un véhicule représente à la fois une contrainte et un coût importants que l'autopartage peut contribuer à réduire. L'autopartage est un bon moyen de se débarrasser d'un véhicule (fréquemment le troisième ou le deuxième possédé par le ménage), voire de se démotoriser totalement, et de réaliser des économies substantielles.
 - Habiter dans un secteur desservi par un service d'autopartage peut permet aux ménages d'accéder à différents types de véhicules et e pouvoir choisir le type de véhicules adapté au déplacement à effectuer : un véhicule électrique pour un déplacement court effectué seul, un utilitaire pour ramener à la maison un objet encombrant, une berline familiale pour partir en weekend en famille, etc.

- Pour les entreprises :
 - L'accès à un service d'autopartage peut-être le moyen d'optimiser et/ou de réduire la taille du parc automobile, les pointes d'activité hebdomadaires ou saisonnières pouvant être reportées sur l'autopartage.
 - L'autopartage est une alternative au recours aux véhicules personnels des salariés dans le cadre de déplacements professionnels : une meilleure traçabilité, la garantie que le véhicule utilisé est assuré et correctement entretenu, etc.
 - En milieu urbain, posséder et gérer un parc interne est souvent coûteux, compliqué et chronophage : garer le véhicule, le nettoyer, l'entretenir, etc. : adhérer à un service d'autopartage permet d'externaliser ces opérations, de corrélér le coût aux usages et d'éviter d'immobiliser du capital.

2. CADRE JURIDIQUE

Depuis la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (dite loi Grenelle II), 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](#)).

Le stationnement d'un véhicule ne disposant pas du label sur les emplacements réservés pourra être puni de l'amende prévue pour les contraventions de la deuxième classe et faire l'objet d'une mesure d'immobilisation et de mise à la fourrière.

Les véhicules labellisés peuvent faire l'objet d'actions particulières inscrites dans le plan de déplacements urbains et bénéficier ainsi d'une tarification spécifique pour le stationnement ([article L.1214-2 du code des transports](#)).

Par ailleurs, la signalisation du stationnement est régie par [l'arrêté du ministère de l'intérieur du 31 décembre 2012 relatif à la signalisation de l'autopartage](#). Cet arrêté définit la signalisation permettant d'identifier et de délimiter les emplacements réservés aux véhicules affectés à l'autopartage.

3. TITRES D'OCCUPATION DU DOMAINE PUBLIC

Pour fonctionner, les opérateurs d'autopartage ont besoin d'occuper des places de stationnement soit de façon pérenne (autopartage avec station réservée) ou de façon volante (autopartage sans station réservée).

C'est la collectivité compétente en matière de stationnement qui définit le coût²⁴ de ce stationnement qui devra être acquitté par les opérateurs concernés.

Pour avoir une cohérence d'ensemble et permettre le développement de l'autopartage en Île-de-France, il est suggéré aux collectivités locales et territoriales de s'inscrire dans la gamme tarifaire définie ci-après.

3.1 AUTOPARTAGE SANS STATION RESERVEE

Le fonctionnement d'un service d'autopartage sans station réservée (appelé aussi autopartage en free-floating) fait que l'utilisateur utilisant un véhicule n'a pas à s'acquitter du coût du stationnement (véhicule en attente d'un autre utilisateur). Ce coût est supporté par l'opérateur, gestionnaire de la flotte de véhicules.

Compte tenu des effets bénéfiques de l'autopartage dans la politique locale et régionale de mobilité, il est 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 forfaitaires qui soient :

- Inférieurs ou égaux au coût du stationnement résidentiel appliqué aux personnes physiques possédant et utilisant le même type de véhicules ; lorsqu'il n'existe pas de tarification pour les résidents, le tarif le plus avantageux peut être pris comme référence.
- Fondés sur des bases règlementaires ou juridiques²⁵.
- Plus attractifs, voire gratuits, pour les véhicules les moins impactants 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).

Lorsque le service couvre plusieurs communes, dans l'intérêt de l'ensemble des parties prenantes, il est suggéré aux collectivités compétentes d'éviter les effets cumulatifs et de veiller à ce que le coût complet du stationnement supporté par un véhicule reste inférieur aux seuils précédents.

3.2 AUTOPARTAGE AVEC STATION RESERVEE

Le fonctionnement d'un service d'autopartage avec station réservée immobilise à l'année une place de stationnement par véhicule. Le coût de mise à disposition de cette place est supporté par l'opérateur, gestionnaire de la flotte de véhicules.

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

²⁴ La question ne se pose pas dans les secteurs où le stationnement est gratuit.

²⁵ Qui ne sont d'ailleurs pas arrêtées pour tous les types de véhicules à la date d'élaboration du label, des éclaircissements étant attendues dans la loi d'orientation des mobilités.

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 et pour les autres véhicules en tenant compte en plus de leur moindre encombrement.
- Plus attractifs, voire gratuits, pour les véhicules les moins impactants 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).

4. IMPLANTATION DES STATIONS

Dans les secteurs denses de l'Île-de-France (Paris, première couronne...), les opérateurs qui gèrent des services d'autopartage avec station réservée, sont en capacité de développer leur activité sans soutien financier direct des collectivités locales et territoriales.

Pour que ce développement puisse s'opérer, il est néanmoins nécessaire que les collectivités mettent à leur disposition des espaces de stationnement :

- En nombre suffisant.
- Dans des lieux adaptés et visibles.

Les stations en voirie sont à privilégier largement, dans la mesure où elles facilitent l'usage du service et où elles constituent le principal moyen de faire découvrir l'autopartage : 30 % des usagers actuels ont découvert l'autopartage en passant devant une station²⁶.

Les secteurs à privilégier sont 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...
- Où a été identifié un besoin.

Il est également important d'envisager la création d'un réseau évolutif qui s'adapte à la croissance de la demande et qui soit à terme suffisamment dense.

Le taux d'équipement devrait ainsi pouvoir se situer à moyen terme entre 0,4 et 0,8 véhicule pour 1'000 habitants et dépasser le seuil d'un véhicule pour 1'000 habitants à l'échelle de communes denses.

Il est conseillé d'éviter, sauf exception, les stations trop isolées du reste du réseau de façon à ce que chaque usager puisse accéder facilement (idéalement à pied) à au moins deux véhicules d'autopartage et ne soit pas tributaire de la disponibilité d'un seul véhicule. Une distance inter stations de 300 à 400 mètres permet de répondre à cette préoccupation.

²⁶ Source : principaux résultats de l'Enquête Nationale sur l'Autopartage - Edition 2016 – ADEME – 6T

5. MODALITES D'ATTRIBUTION DES STATIONS

Les modalités d'attribution des stations sont un facteur clé pour un développement pérenne de l'autopartage en boucle sur un territoire :

- Pour les opérateurs qui ont besoin de visibilité et qui ont besoin de rentabiliser les efforts commerciaux réalisés dans les secteurs où ils disposent de véhicules.
- Pour les usagers qui choisissent un opérateur en grande partie par rapport à l'offre qu'il a pu déployer à proximité de chez eux et dont on risque d'éprouver l'envie d'autopartage s'ils se trouvent confrontés à une offre trop volatile.

Pour contribuer à la mise en place d'une offre de service cohérente et de qualité régionalement et localement, les collectivités sont bien entendu vivement encouragées à n'attribuer des stations qu'aux seuls opérateurs labellisés qui ont pris des engagements vis-à-vis d'Île-de-France Mobilités sur la consistance et la qualité du service offert.

En fonction du contexte et en particulier du nombre de stations envisagées au départ, le lancement d'un appel d'offres n'est pas forcément nécessaire.

Dans tous les cas, et a fortiori si un appel d'offres est lancé, il est conseillé aux collectivités :

- De bien réfléchir en amont²⁷ au nombre et à l'emplacement des futures stations de façon à ce que les emplacements choisis soient pertinents (c'est-à-dire susceptibles de trouver leur clientèle) et qu'ils préfigurent un véritable réseau de stations potentielles avec un maillage inter stations d'environ 300 à 400 mètres.
- De donner de la visibilité temporelle aux opérateurs avec des engagements portant sur au moins cinq ans, voire plus s'agissant de véhicules électriques, hybrides rechargeables ou à hydrogène. Une tacite reconduction peut même être envisagée pour éviter de déstabiliser des adeptes démotorisés de l'autopartage.
- De ne pas instaurer une concurrence fortement axée sur le montant de la redevance perçue, qui pourrait avoir des effets pervers sur la qualité et sur la pérennité de l'offre de service. Un montant de redevance préalablement fixé évite cet écueil.
- Si l'offre proposée est conséquente, de procéder plutôt à l'attribution de lots cohérents d'emplacements qu'à des attributions à l'unité (emplacement par emplacement) qui sont difficilement gérables pour les opérateurs qui ont besoin commercialement de constituer une offre géographiquement équilibrée.
- Dans le cas où des opérateurs seraient intéressés par les mêmes lots ou les mêmes emplacements, de privilégier si possible un partage à l'amiable qui devrait s'avérer plus constructif et plus profitable à l'ensemble des parties (la collectivité et les opérés).

²⁷ Dans cette étape, la collectivité peut se faire conseiller et recueillir l'avis d'opérateurs potentiels ou déjà installés sur le territoire. La définition d'un plan de développement à 3, 5 ou 7 ans est un plus.

6. MESURES DE SOUTIEN

En 2016, le cabinet 6T et l'ADEME²⁸ ont défini les principales mesures de soutien que les collectivités pouvaient prendre pour contribuer au développement de l'usage de l'autopartage, en plus de la mise à disposition d'espaces de stationnement :

- 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. Le coût annuel d'occupation du domaine public peut utilement être fixé dans cet esprit-là.
 - 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 ; elle peut aussi prendre en charge, partiellement ou totalement, la mise en place des stations.
 - 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 :
 - 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, 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 :
 - Afin d'encourager leur utilisation, les collectivités peuvent utilement octroyer des avantages tarifaires relatifs aux conditions de stationnement des véhicules bénéficiant du label « Île-de-France autopartage ».
 - 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).

²⁸ Source : Principaux résultats de l'Enquête Nationale sur l'Autopartage - Edition 2016 – ADEME – 6T

ANNEXE 2 : MODALITES D'APPLICATION DU DEVOIR D'INFORMATION

1. INTRODUCTION ET OBJECTIFS

L'opérateur public ou privé bénéficiant du label s'engage à fournir à Île-de-France Mobilités et aux communes et intercommunalités concernées, des données semestrielles et un rapport d'activité annuel comprenant des indicateurs²⁹ quantitatifs et qualitatifs sur le service opéré.

L'objectif recherché par Île-de-France Mobilités est de pouvoir apporter des réponses relatives aux conditions d'utilisation et aux impacts des services d'autopartage.

2. DONNEES RELATIVES A L'USAGE DU SERVICE

2.1 SUIVI SEMESTRIEL

Les données suivantes sont à transmettre semestriellement à Île-de-France Mobilités (avec copie à la commune d'implantation du véhicule s'agissant d'un service d'autopartage avec station réservée) par voie électronique (format tableur), au plus tard un mois après la fin de chaque semestre :

- Pour les services d'autopartage avec station réservée :
 - Nombre de véhicules affectés par station (prorata temporis).
 - Nombre de voyages effectués par station.
 - Nombre total de kilomètres effectués par station.
 - Nombre total d'heures de location par station.
 - Nombre d'utilisateurs actifs par station (au moins un usage au cours du semestre).

- Pour les services d'autopartage sans station réservée :
 - Nombre moyen de voyages effectués par véhicule.
 - Nombre total moyen de kilomètres effectués par véhicule.
 - Nombre total moyen d'heures de location par véhicule.
 - Nombre moyen d'utilisateurs actifs par véhicule (au moins un usage au cours du semestre).

²⁹ L'annexe 2 définit la liste des indicateurs visés. Il est possible que cette liste sera à adapter en pratique, notamment en regard des dispositions du Règlement Général sur la Protection des Données (RGPD).

2.2 BILAN ANNUEL

2.2.1 SERVICES D'AUTOPARTAGE AVEC STATIONS RESERVEES

L'opérateur adressera un bilan annuel à Île-de-France Mobilités (avec copie à la commune d'implantation du véhicule) par voie électronique (format tableur), au plus tard trois mois après la fin de chaque année civile.

Ce rapport dressera un bilan global de l'activité, en listera les faits marquants et détaillera les indicateurs ci-dessous :

- Profil des usagers :
 - Commune d'habitation.
 - Age.
 - Sexe.
- Nombre et répartition géographique des stations en service.
- Nombre de véhicules affectés par station (prorata temporis).
- Nombre de voyages effectués par station, globalement, en semaine³⁰ et le weekend, pendant et hors vacances scolaires ainsi que les jours fériés.
- Nombre total de kilomètres effectués par station, globalement, en semaine et le weekend, pendant et hors vacances scolaires.
- Nombre total d'heures de location par station, globalement, en semaine et le weekend, pendant et hors vacances scolaires.
- Répartition horaire des usages par station, globalement, en semaine et le weekend, pendant et hors vacances scolaires.
- Nombre d'usagers actifs (au moins un usage au cours de l'année).
- Répartition du nombre d'usagers actifs en fonction de leur fréquence d'utilisation de la station :
 - 1 à 3 fois par an.
 - 4 à 6 fois par an.
 - 7 à 12 fois par an.
 - 13 à 26 fois par an.
 - 27 à 52 fois par an.
 - Plus de 53 fois par an.
- Origines de l'approvisionnement énergétique des véhicules.

³⁰ La temporalité s'appréciera en fonction du jour de prise en charge du véhicule

2.2.2 SERVICES D'AUTOPARTAGE SANS STATION RESERVEE

L'opérateur adressera un bilan annuel à Île-de-France Mobilités (avec copie à l'intercommunalité ou aux communes concernées) par voie électronique (format tableur), au plus tard trois mois après la fin de chaque année civile.

Ce rapport dressera un bilan global de l'activité, en listera les faits marquants et détaillera les indicateurs ci-dessous :

- Profil des usagers :
 - Commune d'habitation.
 - Age.
 - Sexe.
- Nombre moyen de véhicules en service sur la période, globalement et par type.
- Nombre moyen de voyages effectués par véhicule, globalement, en semaine³¹ et le weekend, pendant et hors vacances scolaires ainsi que les jours fériés.
- Nombre total moyen de kilomètres effectués par véhicule, globalement, en semaine et le weekend, pendant et hors vacances scolaires.
- Nombre total moyen d'heures de location par véhicule, globalement, en semaine et le weekend, pendant et hors vacances scolaires.
- Répartition horaire des usages, globalement, en semaine et le weekend, pendant et hors vacances scolaires.
- Nombre d'usagers actifs (au moins un usage au cours de l'année).
- Répartition du nombre d'usagers actifs en fonction de leur fréquence d'utilisation des véhicules :
 - 1 à 3 fois par an.
 - 4 à 6 fois par an.
 - 7 à 12 fois par an.
 - 13 à 26 fois par an.
 - 27 à 52 fois par an.
 - Plus de 53 fois par an.

3. ENQUETES PONCTUELLES

Les données que les opérateurs fourniront trimestriellement et annuellement ne suffiront pas pour mesurer l'impact du service sur les comportements de déplacement des usagers.

Île-de-France Mobilités souhaite donc pouvoir interroger ponctuellement³² les usagers via les opérateurs qui s'engagent à relayer le lien d'enquête auprès de leurs usagers et abonnés.

Le contenu de l'enquête sera soumis aux opérateurs avant diffusion. Les opérateurs disposeront d'au moins une semaine pleine pour faire remonter leurs remarques et suggestions de modifications à Île-de-France Mobilités.

³¹ La temporalité s'appréciera en fonction du jour de prise en charge du véhicule.

³² A raison d'une fois par an maximum.

3.1 DONNEES RELATIVES AUX PERSONNES

Données relatives aux ménages et aux personnes susceptibles d'être demandées par voies qu'enquêtes auprès des usagers (liste non exhaustive) :

- Commune d'habitation des usagers.
- Age, sexe et catégorie socio-professionnelle.
- Nombre et types de véhicules possédés (voiture, 2R motorisés, vélos...).
- Possession ou non d'un pass Navigo.
- Usagers de quel(s) service(s) d'autopartage ?

3.2 QUESTIONNEMENTS QUALITATIFS

Exemples de questions susceptibles d'être posées par voies qu'enquêtes auprès des usagers (liste non exhaustive) :

- Pour quel(s) usage(s) le service d'autopartage labellisé est-il principalement utilisé ?
 - Trajets quotidiens domicile/travail.
 - Trajets quotidiens domicile/études.
 - Trajets occasionnels loisirs.
 - Trajets occasionnels pour motif achats.
 - Trajets occasionnels pour des démarches administratives, des rendez-vous médicaux, etc.
 - Trajets occasionnels professionnels.
 - Autres.
- En quoi le service d'autopartage labellisé a eu un effet sur la démotorisation des ménages ?
 - Depuis leur adhésion au service, quelle part d'utilisateur a renoncé à l'achat d'un véhicule (1^{ère} voiture, 2^{ème} voiture...) ?
 - Depuis leur adhésion au service, quelle part d'utilisateur a revendu ou cédé ou mis à la casse un véhicule (1^{ère} voiture, 2^{ème} voiture...) ?
- En quoi le service d'autopartage labellisé a eu un effet sur le transfert modal de la voiture particulière vers les modes alternatifs ?
 - Depuis leur adhésion au service, les usagers estiment-ils prendre plus souvent les transports en commun ? le vélo ? la marche à pied ? le covoiturage ?
- Etc.

4. ETUDES PONCTUELLES

Île-de-France Mobilités est susceptible de mener des études ponctuelles d'évaluation de l'impact des services d'autopartage à partir de données anonymes transmises par les opérateurs. Les données requises seront constituées principalement des données d'origine/destination (s'agissant des services d'autopartage en free-floating) et possiblement des traces anonymisées des trajets réalisés (sous réserve de faisabilité juridique, et éventuellement limitées aux IRIS ou aux TRIRIS tels que définis par l'INSEE).

5. DIFFUSION DES DONNEES

Le stockage et le traitement des données seront réalisés sous la responsabilité d'Île-de-France Mobilités dans les conditions suivantes :

- Les données brutes ne seront pas communiquées à des tiers, à l'exception le cas échéant du prestataire qui pourrait être retenu pour les analyser et qui signera lui-même un engagement de confidentialité.
- Les résultats des analyses diffusées en dehors d'Île-de-France Mobilités pourront distinguer les niveaux de performances par type de service (boucle et free-floating par exemple), par grandes zones géographiques (zones C et E par exemple) mais pas par opérateurs.

Île-de-France Mobilités transmettra aux opérateurs les données brutes relatives aux utilisateurs de leur service (sous réserve de faisabilité juridique).

ANNEXE 3 : DESCRIPTION DU PROCESSUS D'ATTRIBUTION DU LABEL

1. PRESENTATION GENERALE

L'attribution du label autopartage pour un ou plusieurs véhicules affectés à cette activité s'effectue en deux étapes :

- La première étape a pour objectif d'identifier administrativement l'opérateur et de vérifier qu'il dispose des moyens humains, techniques et financiers nécessaires à l'exercice de l'activité d'autopartage.
- La seconde étape vise à labelliser des véhicules qu'un opérateur agréé souhaite affecter à l'autopartage en Île-de-France.

Les opérateurs peuvent engager les deux étapes simultanément ou les engager l'une après l'autre (la première puis la deuxième).

2. PROCESSUS D'AGREMENT DE L'OPERATEUR

2.1 CONSTITUTION DU DOSSIER DE DEMANDE

Pour solliciter l'agrément, l'opérateur transmet à Ile-de-France Mobilités un dossier comportant les éléments suivants :

- Documents nécessaires à l'identification du demandeur :
 - Copie des statuts de la structure.
 - Extrait K bis du registre du commerce et des sociétés, s'il s'agit d'une entreprise, ou copie du récépissé de déclaration en préfecture s'il s'agit d'une association.
 - Présentation générale de la structure, de ses références et de ses compétences.
 - Précisions sur la démarche qualité et les éventuelle(s) certification(s) acquise(s).
 - Désignation (nom, fonction, téléphone, mail) d'au moins un référent.
- Caractéristiques de base du service :
 - Périmètre d'intervention.
 - Type de service : en boucle, en trace directe, en free floating...
 - Cible(s) de clientèle visées : particuliers, entreprises...
 - Modalités d'accès : libre-service, avec ou sans réservation, avec une carte d'accès...
- Documents cadre :
 - Conditions d'utilisation du service.
 - Grille tarifaire.

- Précisions organisationnelles :
 - Processus de surveillance, d'entretien et de nettoyage des véhicules.
 - Procédure d'assistance aux usagers.
 - Modalités de prise en compte des dysfonctionnements signalés par les usagers.
- L'engagement fourni en annexe 4, daté et signé.

2.2 EXAMEN DE LA DEMANDE

Île-de-France Mobilités accuse réception de la demande d'agrément et en analyse le contenu.

Le Syndicat procède à des demandes éventuelles de précision ou de pièces manquantes et rencontre le cas échéant des représentants de l'opérateur demandeur.

Île-de-France Mobilités dispose d'un délai de deux mois pour instruire le dossier et donner une réponse. Ce délai peut être prolongé d'un mois après accord écrit des deux parties.

2.3 ISSUE DE LA PROCEDURE

A l'issue de l'instruction de la demande, Île-de-France Mobilités notifie sa décision au demandeur par courrier recommandé avec accusé de réception.

- Si Île-de-France Mobilités valide la capacité de l'opérateur à gérer dans de bonnes conditions un service d'autopartage, il est agréé pour une durée de 48 mois.
- Si Île-de-France Mobilités ne valide pas la capacité de l'opérateur à gérer dans de bonnes conditions un service d'autopartage, l'opérateur n'est pas agréé et ses véhicules ne sont pas labellissables. Le refus est motivé. S'il le souhaite, l'opérateur pourra déposer un nouveau dossier dans un délai minimal de six mois à compter de la date de sa précédente demande.

2.4 RENOUVELLEMENT DE L'AGREMENT

Un opérateur déjà agréé peut entamer la procédure de ré-agrément six mois avant la date d'échéance de son agrément en cours de validité.

3. PROCESSUS DE LABELLISATION DE VEHICULES

3.1 CONSTITUTION DU DOSSIER DE DEMANDE

Pour solliciter la labellisation de véhicules, l'opérateur transmet à Île-de-France Mobilités un dossier dématérialisé comportant les éléments suivants :

- Pour chaque véhicule, la copie de la carte grise et du certificat d'assurance, assorti d'un engagement sur l'honneur que le véhicule sera affecté exclusivement à une activité d'autopartage.
- Un tableau au format de type Excel avec les champs suivants :
 - Immatriculation du véhicule (champ A de la carte grise).
 - Date de 1^{ère} mise en circulation (champ B).
 - Type de carburant ou source d'énergie (champ P.3).
 - Catégorie de véhicule (champ J).
 - Genre national (champ J.1).
 - Marque (champ D.1).
 - Dénomination commerciale (Champ D.3).
 - Nombre de places (champ S.1).
 - Norme Euro (champ V.9 de la carte grise).
 - Classification Crit'Air.
 - Taux de CO₂ (champ V.7).
 - Classification CO₂.
 - Zone de rattachement (zone C ou zone E).
 - Et, si la voiture est rattachée à une station³³ :
 - Code postal de la commune.
 - Nom de la commune.
 - Coordonnées GPS de la station (deux colonnes).
- Tout document qui justifie³⁴ que la/les collectivité(s) locale(s) couverte(s) par le service (en prise ou dépose) a/ont été informée(s) par l'opérateur de l'offre de service qui sera mise en place sur son(leur) territoire.

³³ L'opérateur ne sera pas tenu de signaler en temps réel les modifications d'affectation, en particulier celles relatives à des contraintes ponctuelles de service comme par exemple le remplacement d'un véhicule en panne ou accidenté. Il pourra en revanche être sollicité par Île-de-France Mobilités pour des mises à jour du fichier de rattachement.

³⁴ Par exemple un courrier papier ou électronique émanant d'un élu ou du technicien responsable, ou la copie d'un marché.

3.2 EXAMEN DE LA DEMANDE

Île-de-France Mobilités accuse réception de la demande, examine le cas de chaque véhicule et labellise ceux qui répondent aux exigences du label (en référence notamment à l'article 3). Il peut procéder à des demandes éventuelles de précision ou de pièces manquantes.

Île-de-France Mobilités dispose d'un délai de deux semaines pour instruire le dossier et donner une réponse.

3.3 DUREE DE VALIDITE DU LABEL

Le label est attribué par véhicule pour une durée maximale de 48 mois, avec un alignement de la date d'expiration sur celle de l'agrément de l'opérateur.

Sa validité tombe si l'opérateur perd son agrément avant l'échéance ou si un retrait est prononcé par Île-de-France Mobilités dans les conditions fixées dans l'article 12.

Île-de-France Mobilités tiendra à jour un fichier de type Excel listant les immatriculations des véhicules labellisés en free-floating. Ce fichier sera communiqué ou rendu accessible aux collectivités demandeuses afin qu'il puisse être intégré dans les bases de données utilisés dans les opérations de contrôle du stationnement.

ANNEXE 4 : ENGAGEMENT TYPE A JOINDRE A LA DEMANDE DE LABELLISATION

Attestation sur l'honneur

Je soussigné,,
de la sociétédont le siège social est
situé.....
.....,
inscrite au R.C.S. desous le n°et immatriculée au SIRET
sous le numéro, atteste sur l'honneur :

- Ne pas avoir fait l'objet d'une condamnation définitive pour l'une des infractions prévues aux articles 222-34 à 222-40, 225-4-1 et 225-4-7, 313-1, 313-3, 314-1, 324-1, 324-5, 324-6, 421-1 à 421-2-4, 421-5, 432-10, 432-11, 432-12 à 432-16, 433-1, 433-2, 434-9, 434-9-1, 435-3, 435-4, 435-9, 435-10, 441-1 à 441-7, 441-9, 445-1 à 445-2-1 ou 450-1 du code pénal, aux articles 1741 à 1743, 1746 ou 1747 du code général des impôts, ou pour recel de telles infractions, ainsi que pour les infractions équivalentes prévues par la législation d'un autre Etat membre de l'Union européenne.
- Ne pas avoir fait l'objet, depuis moins de cinq ans d'une condamnation définitive pour l'infraction prévue par l'article 1741 du code général des impôts ou une infraction de même nature dans un autre Etat de l'Union Européenne.
- Ne pas avoir fait l'objet, depuis moins de cinq ans, d'une méconnaissance ou d'une condamnation inscrite au bulletin n° 2 du casier judiciaire pour les infractions mentionnées aux articles L.1146-1, L. 8221-1, L. 8221-3, L. 8221-5, L. 8231-1, L. 8241-1, L. 8251-1, L.8251-2 du code du travail ou des articles 131-39-5° et de l'article 225-1 du code pénal ou des infractions de même nature dans un autre Etat de l'Union Européenne.
- Ne pas être en état de liquidation judiciaire prévue à l'article L.640-1 du code de commerce ou ne pas faire l'objet d'une procédure équivalente régie par un droit étranger.
- Ne pas être déclaré en état de faillite personnelle en application des articles L.653-1 à L.653-8 du code de commerce ou ne pas faire l'objet d'une procédure équivalente régie par un droit étranger.

- Ne pas être admis au redressement judiciaire en application de l'article L. 631-1 du code de commerce ou à une procédure équivalente régie par un droit étranger, sans justifier d'une habilitation à poursuivre mon activité pendant une durée d'au moins un an.
- Avoir, au 31 décembre de l'année dernière, souscrit les déclarations requises en matière fiscale et sociale et acquitté les impôts et cotisations exigibles à cette date, ou s'être acquitté spontanément de ces impôts et cotisations depuis cette date ou avoir constitué spontanément avant cette date des garanties jugées suffisantes par le comptable ou l'organisme chargé du recouvrement.
- Être en règle, au cours de l'année dernière, au regard des articles L. 5212-1 à L. 5212-11 du code du travail concernant l'emploi des travailleurs handicapés.

En cas d'agrément et d'obtention du label, je m'engage par ailleurs à respecter l'ensemble des engagements afférents à l'obtention dudit label.

Fait à, le

.....
Nom, titre et signature