

La politique autopartage d'Île-de-France Mobilités

Commission mobilités AMIF

-

Mardi 14 février 2023

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

- ⇒ Démotoriser les habitants de Paris et de petite couronne
- ⇒ Faire en sorte que les habitants de grande couronne abandonnent leur second véhicule

Avantages

- Libère de l'espace public (jusqu'à 9 places de stationnement selon l'ADEME)
- Permet de diminuer l'usage de la voiture (de l'ordre de 20%) au profit du vélo et des transports en commun
- Favorise le recours à des véhicules ayant les plus faibles impacts environnementaux
- Permet de profiter d'un véhicule sans

Promouvoir l'autopartage via le label francilien

Création du label régional autopartage en 2019

- ⇒ Une garantie en termes de qualité de service pour les collectivités qui souhaiteraient déployer un service sur leur territoire
- ⇒ Un moyen permettant d'appliquer le pouvoir de police, grâce à la vignette apposée sur le pare-brise du véhicule labélisé
- ⇒ Un outil pour accompagner les communes dans le développement de cette pratique

Aujourd'hui le label c'est

11 opérateurs

8800 véhicules (utilitaires, VL, 2RM)

Labelliser les acteurs et les intégrer à nos médias

Opérateurs intégrés



Cityscoot

Clem

Communauto

Opérateurs à intégrer



cooltra

felyx

FREE2
MOVE

SHARENOW

YEGO
urban mobility

ZITY

troopy

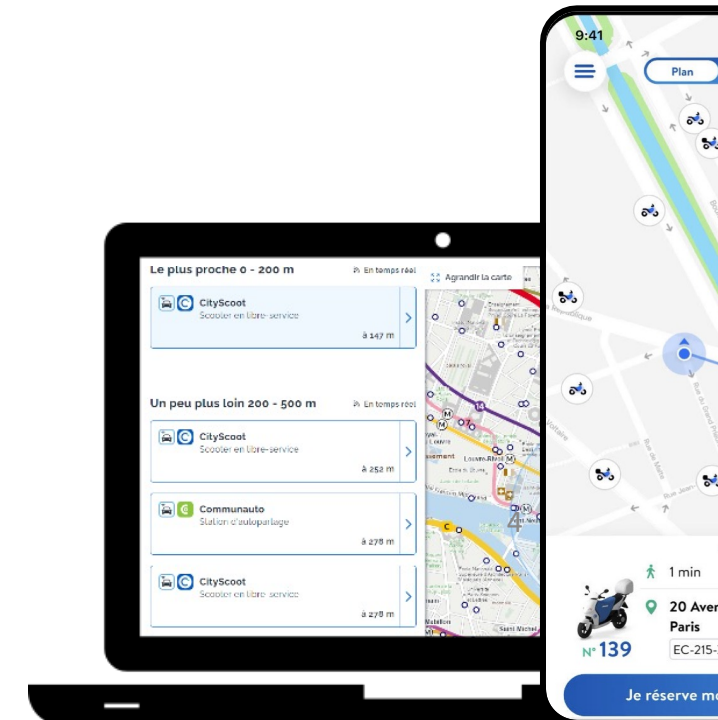
citiz

Deux intégrations sont possibles

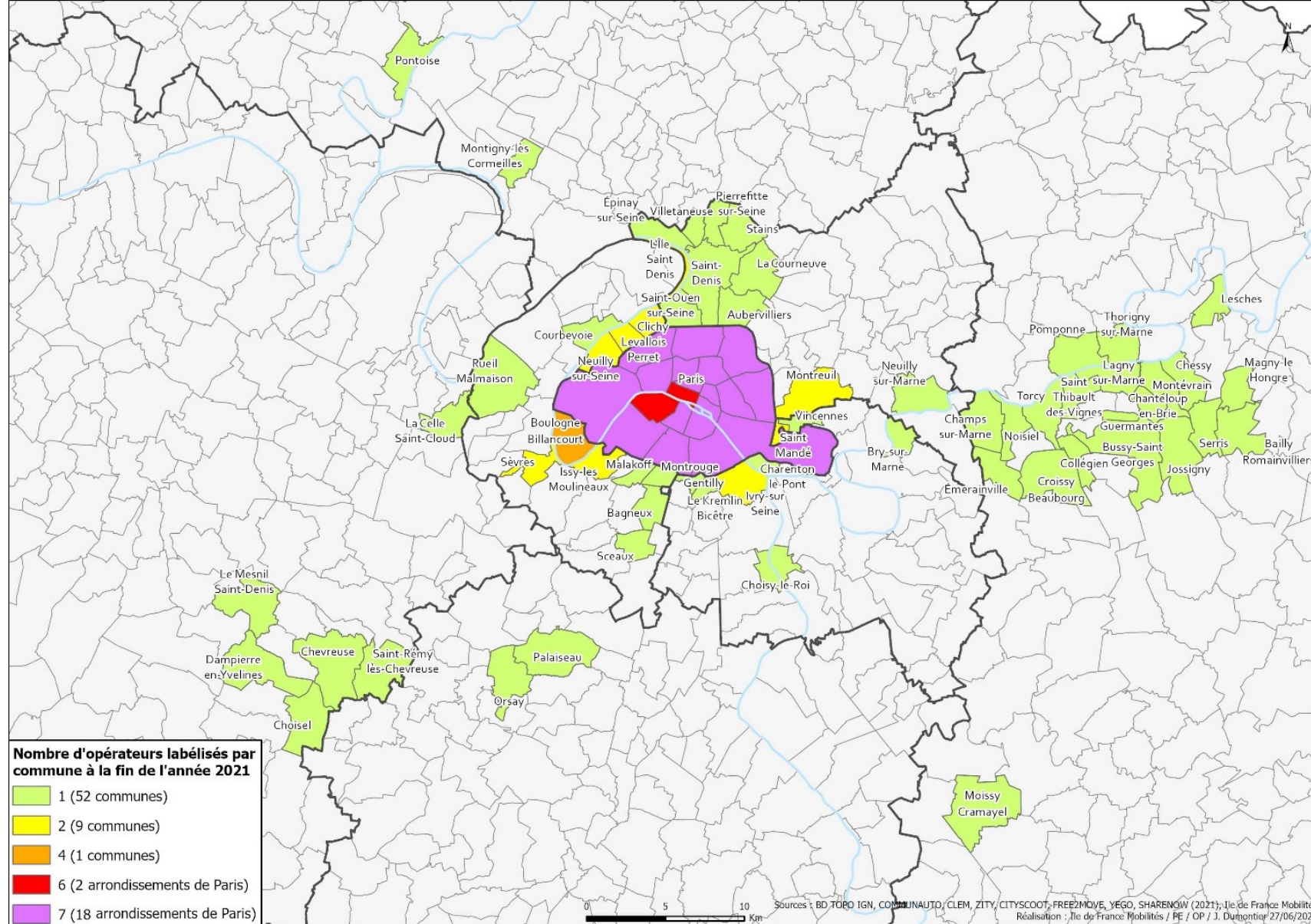


Intégration faible : Information voyageur (IV)
référencement de l'offre d'autopartage,
intégration à la « Carte autour de moi »

Intégration forte : MaaS
parcours de réservation et
paiements intégrés



Densité de l'offre en Île-de-France en 2021



LES DIFFÉRENTS TYPES DE CONTRATS POSSIBLES



HYPOTHÈSE 1 : des opérateurs d'autopartage se sont rapprochés de la collectivité et/ou le gestionnaire de voirie est intéressé pour développer cette activité sur le territoire.

→ Relation gestionnaire/opérateur : **Autorisation d'occupation du domaine public** (L.1231-17 du code des transports)

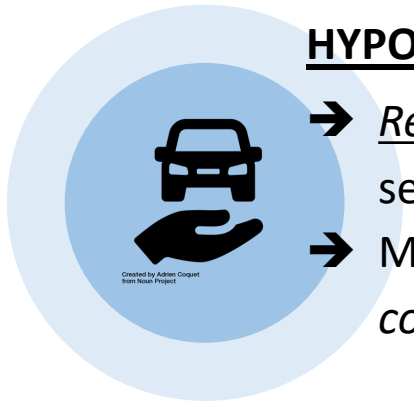
HYPOTHÈSE 2 : les opérateurs d'autopartage ne viennent pas, par eux-mêmes, sur le territoire.

→ Relation gestionnaire/opérateur : **Contrat de la commande publique** (marché public/délégation de service public) **ou**

→ Mise en place du service en **régie** par la création d'un service public de l'autopartage (L.1231-14 du code des transports)

HYPOTHÈSE 3 : le gestionnaire de voirie souhaite tester le service avant d'éventuellement le pérenniser

→ Relation gestionnaire/opérateur : **Expérimentation** (R.2122-11 du code de la commande publique)





LA PROCÉDURE DE MISE EN CONCURRENCE

Depuis la promulgation de la LOM⁽¹⁾, **le déploiement d'un service d'autopartage est soumis à la délivrance préalable de titres valant autorisations d'occupation temporaire (AOT) du domaine public routier**

Mise en place d'une **procédure de mise en concurrence** avec la rédaction d'un cahier des charges, sa publication sur des canaux nationaux (de préférence), une analyse des offres et une attribution du titre.

Exceptions : Simple AMI si

- Le nombre de titres pouvant être délivré n'est pas limité ;
- L'occupation est de courte durée.
 - Peut notamment être utilisé en cas d'expérimentation du service sur le territoire communal

