

Labellisation et partenariats

La gouvernance des services partagées

- Covoiturage (article L1231-15 du code des transports)
Possibilité pour les AOMs de mettre à disposition des plateformes dématérialisées de covoiturage pour faciliter la mise en relation de conducteurs et de passagers en cas d'inexistence, d'insuffisance et d'inadaptation de l'offre privée (article L1231-15 du Code des transports)
- Autopartage (article L1231-14 du code des transports)
 - Possibilité pour les AOMs de délivrer un label autopartage
 - Possibilité de créer un service public d'autopartage en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée
- Vélos partagés (article L1231-16 du code des transports)
Possibilité d'organiser un service public de locations de vélos en cas d'inexistence , d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée

Des nouveaux services de mobilité partagée portés par des opérateurs privés

- Des services qui se développent avec l'utilisation du numérique et/ou des smartphones
- Des nouveaux services qui nécessitent plus ou moins d'interactions avec le territoire
 - Des services « aterritorialisés » comme les plates-formes de mise en relation : ex : Blablalines, Klaxit, Karos pour le covoiturage courte distance, Koolicar, Drivy, Ouicar pour l'autopartage entre particuliers
 - Des services qui ne nécessitent pas a priori d'infrastructures sur la voirie : services en free floating (vélo, voiture, trottinette)
 - Des services qui nécessitent des infrastructures sur la voirie : ex : PMV covoiturage, poteau d'arrêt autostop organisé, bornes de charge pour véhicules électriques en autopartage

Quels enjeux ?

Pour la collectivité

- Cohérence avec la politique mobilité du territoire
- Articulation avec l'offre publique de TC
- Équité territoriale et sociale
- Déploiement de services dans un cadre budgétaire contraint
- Organisation du partage des données d'offre et d'usage

Pour les usagers

- Déploiement de nouveaux services
- Enjeu d'image du service public
- Connaissance et compréhension de l'offre mobilité sur un territoire

Pour les opérateurs privés

- Viabilité du modèle économique
- Déploiement du service



Quels rôles pour les collectivités ?

Organise le service : <ul style="list-style-type: none">• En Régie• Par DSP spécifique/marché public• Via la DSP de l'opérateur TCU	<ul style="list-style-type: none">• VLS (Vélivert à St Etienne/Yélo à La Rochelle)- Autopartage (Optymo à Belfort)- Covoiturage (Auto Hop-Saône Mont d'Or)• VLS (Vélo+ à Orléans/ Vélo Star à Rennes)- Covoiturage (Département 38)• Covoiturage (Divia Pouce à Dijon, Popcar à Avignon) -VLS(VCub à Bordeaux)
Intervient dans l'organisation des services privés	Autopartage (Citiz) – Covoiturage (RezoPouce)
Encadre/Régule les services privés	VLS (Charte VLS free floating à Bordeaux)- Autopartage (Label SVP à Paris)
Interdit (temporairement)	VLS (Amsterdam)

Quels outils pour accompagner des services de mobilité d'initiative privée ?

- Soutien financier
 - Plusieurs formes : prise de participation dans une SCIC, subvention par trajet, utilisation du service en tant que client pro, abondement à l'équilibre d'exploitation, etc.
- Communication institutionnelle pour faire connaître l'offre/développer son usage
- Contrainte à l'usage de la voiture individuelle
- Intégration tarifaire avec l'offre de transports de l'AOM et intégration dans son SIM et sa billettique

Accès et gestion de l'espace public : outil de régulation et de soutien incontournable

- Possibilité pour un maire de réglementer le stationnement de certaines catégories de véhicules et de réserver des places de stationnement aux véhicules munis du label autopartage (article L2213-2 du CGCT)
- Possibilité pour un maire de délivrer des autorisations temporaires d'utilisation de l'espace public (article L 2122-2 du CGPPP)
- Possibilité de créer des infrastructures dédiées ou de réserver des voies de circulation pour favoriser le développement des services : aires et voies réservées au covoiturage



Zoom sur les labels et les chartes

Un moyen de réguler/équilibrer :

- droit de regard sur les services et régulation de l'offre et de la qualité de service (types de véhicule, zones de déploiement, accès, etc.)
- articuler le service avec les objectifs de la politique de mobilité
- favoriser des offres alternatives à l'autosolisme

Vélos en free floating : ex. de la charte de Bordeaux Métropole (1)

- Existence du système de vélos en libre service organisé par la CUB depuis 2010 : VCub (1700 vélos -175 stations)
- Arrivée d'un opérateur de free floating en janvier/février 2018 avec 2000 vélos (un millier environ fin 2018 – fort vandalisme)
- Opportunité de développer l'usage du vélo versus risque de desservir son image (problème d'encombrement de l'espace public et de sécurité des piétons)
- Approbation par le conseil métropolitain d'une charte en juillet 2018
- Accord de principe du seul opérateur présent à Bordeaux : Indigo Weel



Vélos en free floating : ex. de la charte de Bordeaux Métropole (2)

- Délibération en cours des communes concernées pour une autorisation d'occupation temporaire du domaine public qui précisera :
 - Zone de déploiement (avec lieux dédiés et non autorisés) et nombre de vélos déployés (<1000 vélos/commune)
 - Engagements de l'opérateur :
 - Conformité du vélo
 - Respect des zones de stationnement (lieux dédiés, lieux interdits), sous peine de contravention
 - Déplacement des vélos mal stationnés dans la journée et retrait des vélos hors d'usage sous 48h, sous peine d'amende
 - Mise à disposition de données sur l'offre et l'usage du service
 - Une redevance de 2€/vélo/an

Vélos en free floating : ex. de la charte de Bordeaux Métropole (3)

- Remise en cause de l'autorisation si manquement à la charte
- Justification de cette charte :
peu de concurrence avec VCub et TBM en terme d'usages

Vélo en free-floating : autres exemples ...

- **Londres : Dockless bike share code of practice for operators in London (2017)**
 - **Charte** de bonnes pratiques pour les opérateurs (accrédités par le Living Wage London)
 - Engagements des opérateurs sur un plan détaillé des lieux de stationnement, le nb de vélos, leur conformité, leur maintenance et nettoyage réguliers, l'enlèvement de vélos dangereux pour les usagers (2h) et gênants (24h), le partage des données, le respect par les usagers des règlements en vigueur, la fin du service et retrait des vélos sur demande de l'autorité (TfL)
- **Dublin : Control of Stationless On-Street Bicycle Hire Bye-Laws (2017)**
 - Délivrance de **licence** aux opérateurs au préalable.
Licence de 12 mois renouvelable jusqu'à 36 mois
 - Redevance annuelle de 200€/licence + paiement 100€/vélo/an
 - Licence qui peut fixer les zones de déploiement et le nombre max de vélos à opérer
 - Engagements des opérateurs sur la sécurité des vélos, le respect par les usagers des règlements en vigueur, sur l'enlèvement de vélos endommagés/mal garés et sur le partage des données



Vélos en free floating : comparaison

- Approches qui convergent :
 - exigences en termes de sécurité des vélos
 - besoin de gestion strict du stationnement
 - partage des données d'offre et d'usage
- Approches qui peuvent varier :
 - encadrement plus ou moins fort en termes de déploiement du service
 - mise en place d'un paiement ou pas (licence, redevance d'occupation du domaine public)

”Label” autopartage : ex. du SVP de Paris (1)



- Dispositif mis en place par la ville de Paris en 2015
- Fait suite au label « Autopartage, label Paris » de 2007
- En complément du service en trace directe permis par la licence autopartage (” carte”) pour les véhicules électriques en free floating (300€/an) en cours de déploiement (Moov’In de Renault-ADA, Free2Move de PSA...)
- Action en faveur de l’amélioration de la qualité de l’air
- Soutien aux alternatives à l’autosolisme via une meilleure visibilité sur l’espace public de l’offre d’autopartage

”Label” autopartage : ex. du SVP de Paris (2)



- Appel à concurrence pour attribution de places pour un service d'autopartage en boucle
- Signature de conventions d'occupation du domaine public avec 3 opérateurs : Ubeeqo, Communauto, Zipcar
- Motorisation non diesel et peu polluante
- Redevance d'occupation entre 1500€ et 6000€ /station/an (suivant offre des candidats)
- Mise à disposition de 226 places de stationnement
- 2 véhicules/station (par opérateur)

”Label” autopartage : ex. du SVP de Paris (3)



- Nouvel appel à la candidature 2018 pour l’attribution de places réservées aux services de véhicules partagés en boucle
- Nouvelles bases tarifaires suivant la motorisation : thermique, hybride, hybride rechargeable, électrique

Quid de la lisibilité de l’autopartage dans la politique de mobilité du territoire si les opérateurs changent tous les 3 ans ? ...

- Mise en œuvre d’un **label** autopartage par IDF Mobilités prévu pour février 2019
- Travail en cours de co-construction de ce label avec les collectivités d’IdF et les partenaires potentiels concernés

Label Autopartage : autres ...

- **France : Label « Autopartage »**

- Décret 2012-280 du 28 février 2012 et arrêté du 26 octobre 2012
- Attribution à certains véhicules d'autopartage (< 110g CO2/km)
- Délivré par l'AOM ou une commune hors ressort territorial

- **Allemagne : Der Blaue Engel**

- 24h/24, accessible à tout possesseur d'un permis de conduire, tarif horaire basé sur la durée et km parcourus, conseils écoconduite aux abonnés, véhicules basse émissions et recyclables
- Ratio > 10 abonnés/véhicules partagés jusqu'à 5, puis 15 au-delà
- Justifier que les véhicules d'autopartage remplacent des véhicules privés

- **Bruxelles Capitale : Agrément pour 5 ans renouvelables**

- répartition des véhicules sur les 19 communes de la Région
- 24h/24, accessible par tous ceux qui ont un permis depuis plus de 2 ans, tarif horaire basé sur la durée et km parcourus, offre combinée avec la STIB et SNCB
- Degré de disponibilité : 90% des réservations à l'avance doivent être satisfaites
- Partage des données avec l'agence du stationnement et publicité sur véhicules interdite

Et demain ?

- Sortir du cadre "expérimental"
- Vers des services moins "confidentiels" => nécessité d'avoir un cadre de partenariat plus robuste si cela se développe ?
- De nouveaux services peuvent émerger => il faut pouvoir s'adapter
- Ne pas trop normer sinon cela peut tuer l'initiative
- Vers une autorégulation du marché ?
- Sans doute indispensable que la CT aide pour que cela décolle au départ et/ou dans certains territoires
- Quelle connaissance et coordination des offres pour els usagers ?

Références

- Autopartage et territoires, Cerema, 2018
- Vélos en libre-service sans station, Cerema, 2018
- Enquête nationale sur l'autopartage-Edition 2016, Ademe, Avril 2017
- Autopartage et covoiturage à Londres, Berlin et Madrid. Quelle offre et quel rôle pour les pouvoirs publics ?, IAU IDF Juillet 2010
- L'autopartage et autres modes alternatifs à la possession de la voiture particulière. Expériences à Paris, en France et à l'étranger, juin 2008

Merci pour votre attention

Sébastien Rabuel, Cerema Centre-Est

Sebastien.rabuel@cerema.fr

Géraldine Bonnet, Cerema Centre-Est

geraldine.bonnet@cerema.fr

Maxime Jean Cerema Centre-Est

maxime.jean@cerema.fr