

L'AUTOPARTAGE

Brique d'une mobilité multimodale et levier
pour réduire la dépendance automobile



gart
LA MOBILITÉ EN COMMUN

Qu'est-ce que l'autopartage ?

L'autopartage se définit par la mise à disposition d'une automobile pour un usage à la demande et de courte durée. Il se développe progressivement en France depuis la fin des années 1990.

L'autopartage peut prendre de multiples formes.



L'AUTOPARTAGE EN STATION ET EN FREE-FLOATING

Dans la plupart des cas, ce sont des opérateurs spécialisés qui proposent une flotte d'automobiles en autopartage. Plusieurs modèles d'opération existent.

- Lorsque le véhicule est stationné sur un emplacement dédié à l'autopartage, on parle d'autopartage en station. Si le véhicule utilisé doit être ramené par l'utilisateur à la même station à la fin de son trajet, on parle d'autopartage en boucle (*two-way*). S'il est possible de terminer sa course à une station différente de la station de départ, on parle d'autopartage en trace directe (*one-way*). Il n'est quasiment plus pratiqué.
- Lorsqu'il n'y a pas d'emplacements dédiés et que le véhicule peut être stationné sur n'importe quel emplacement de stationnement automobile, on parle d'autopartage en free-floating. Le véhicule peut alors être utilisé pour un trajet de point à point, sans obligation de revenir au point de départ. L'autopartage en free-floating a connu un développement important dans les grandes agglomérations au cours des dernières années.

L'AUTOPARTAGE ENTRE PARTICULIERS

Lorsqu'un particulier choisit de mettre son véhicule à disposition d'un autre particulier – contre rémunération ou pas – on parle d'autopartage entre particuliers (*peer-to-peer*). Pour cela, il peut choisir de passer par une plateforme de mise en relation : on parle alors d'autopartage intermédiaire. Sinon, on parle d'autopartage informel. Dans les deux cas, le véhicule est en général stationné sur un emplacement privé ou en voirie, et l'utilisateur doit restituer le véhicule là où il a commencé son trajet (ou à proximité).



En plus des modèles d'opération, les services d'autopartage proposés par les différents opérateurs se distinguent également par la motorisation des véhicules proposés (électriques, thermiques...), les modèles (citadines, SUV, utilitaires...), la tarification pratiquée (à la minute, à l'heure, au kilomètre, carburant inclus ou pas...), etc.

Pourquoi développer l'autopartage ?

La pratique de l'autopartage s'inscrit dans des usages multimodaux alternatifs à la dépendance à l'automobile individuelle : modes actifs, transport collectif, mobilités partagées. En offrant la possibilité d'utiliser un véhicule uniquement lorsque cela est nécessaire – c'est-à-dire quand les modes actifs et les transports collectifs ne répondent pas au besoin de mobilité – l'autopartage peut favoriser la démotorisation des ménages ou retarder leur motorisation.



La démotorisation correspond à la diminution du nombre de véhicules possédés par un ménage, elle peut être totale ou partielle. Selon l'Ademe, une voiture en autopartage remplacerait cinq à huit voitures personnelles. Les membres des ménages démotorisés ou non-motorisés utilisent plus souvent les transports collectifs et les modes actifs, et parcourent moins de kilomètres en voiture. L'autopartage favorise aussi la mobilité des personnes non-motorisées lorsque les modes actifs et le réseau de transport collectif ne permettent pas de répondre à tous leurs besoins. Ainsi, l'autopartage peut aider un territoire à atteindre ses objectifs en matière de mobilité. En réduisant le nombre de véhicules possédés, l'autopartage permet aussi de réduire l'espace dédié au stationnement en voirie et d'affecter cet espace à d'autres usages.

Suivant les caractéristiques du territoire, il peut être intéressant de combiner plusieurs formes d'autopartage dans la mesure où chaque forme convient mieux à certains usages et à certains profils d'utilisateurs. Par ailleurs, l'autopartage reste un service de mobilité basé sur la voiture et peut à ce titre renforcer l'usage de la voiture individuelle. Suivant les modalités du service d'autopartage, il existe un risque de générer des trajets opportunistes qui auraient pu être réalisés en transport collectif ou en modes actifs, et donc d'augmenter les distances globales parcourues en voiture. Dès lors, il apparaît crucial de réaliser un suivi et une évaluation précise des services d'autopartage. Dans la mesure où ces services reposent le plus souvent sur des applications numériques, les données générées facilitent ce travail de suivi et d'évaluation ; elles peuvent être complétées par des enquêtes par questionnaire ou d'autres méthodes d'enquêtes qualitatives.

Comment déployer un service d'autopartage sur son territoire ?

Les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) sont compétentes pour organiser des services d'autopartage ou contribuer à leur développement (article L1231-1-1 du code des transports). Plusieurs modalités d'intervention des collectivités locales sont envisageables suivant les objectifs stratégiques du territoire et la nature du service d'autopartage considéré. Dans tous les cas, elles nécessitent une coopération des différentes collectivités du bloc communal.





À L'INITIATIVE D'OPÉRATEURS PRIVÉS

Aujourd'hui, la majorité des nouveaux services d'autopartage qui se développent sont portés par des opérateurs à titre privé, les collectivités se contentant d'encadrer leur développement. Pour les collectivités, cela permet d'accueillir sur le territoire un service en limitant les dépenses d'investissement ou de fonctionnement. En contrepartie, les capacités des collectivités à influencer sur le développement du service sont limitées mais pas inexistantes. Dans ce cas de figure, le cadre réglementaire distingue l'autopartage en station de l'autopartage en free-floating.

- Dans le cas de l'autopartage en station, la collectivité gestionnaire de la voirie est compétente pour

délivrer une autorisation temporaire d'occupation du domaine public (AOT) à l'opérateur, qui fait office de permission de voirie et qui permet de dédier des emplacements de stationnement à un opérateur d'autopartage (articles L. 2213-1 ; L. 3221-4 ; L. 5215-20 ; L. 5216-5 ; L. 5215-16 du code général des collectivités territoriales). Dans la mesure où l'autopartage en station donne lieu à une emprise sur la voirie qui constitue une « occupation privée de l'espace public en vue d'une exploitation économique », elle doit alors passer par une procédure de publicité et de mise en concurrence préalable, en vertu de l'ordonnance n° 2017-562 du 19 avril 2017 prévue par la loi Sapin 2 de 2016 pour modifier le code général de la propriété des personnes.

Ainsi, en sa qualité d'autorité de police de la circulation et du stationnement (article L. 2213-6 du code général des collectivités territoriales), le maire est également compétent pour réserver des emplacements de stationnement à tout véhicule disposant d'un label autopartage (voir ci-dessous).

- Dans le cas de l'autopartage en free-floating, l'autorité chargée de la police du stationnement est compétente pour délivrer l'AOT, assimilable à un permis de stationnement (article L. 1231-17 du code des transports). Les opérateurs disposant d'un titre ne sont plus soumis aux règles générales de stationnement ; ils doivent respecter les prescriptions que comporte l'AOT. La délivrance de l'AOT doit faire suite à une procédure de publicité, et, si la collectivité souhaite limiter le nombre d'opérateurs, de mise en concurrence par appel à manifestation d'intérêt (AMI) (article L. 2122-1-1 du code général de la propriété des personnes publiques).

Dans les deux cas précédemment cités, les AOT donnent lieu au versement d'une redevance par les opérateurs (article L. 2125-1 du code général de la propriété des personnes publiques). L'autorité gestionnaire a alors, sauf dispositions particulières, compétence pour fixer le montant de la redevance (CE, 25 juin 2021, Montpellier Méditerranée Métropole, n° 441933). Le refus d'une telle autorisation doit être motivé (CE, 9 juin 2020, Commune de Saint-Pierre, n° 434113).

Cette autorisation ne peut être implicite (CE sect., 19 juin 2015, Société immobilière du Port de Boulogne, n° 369558). Elle est toujours délivrée à titre temporaire (article L. 2122-2 du code général de la propriété des personnes publiques), précaire, révocable (article L. 2122-3 du code général de la propriété des personnes

publiques), personnel (CE, 17 juillet 1998, Voliotis, n° 170807). L'opérateur n'a aucun droit acquis à son renouvellement (CE, 25 janvier 2017, Commune de Port-Vendres, n° 395314).

Les AOM sont compétentes pour délivrer un label autopartage – défini par le décret n° 2012-280 du 28 février 2012 – aux opérateurs (en station et/ou en free-floating). Le label est facultatif. S'il existe, il peut être utilisé comme condition dans les procédures d'attribution des AOT décrites ci-dessus. Le label est délivré à tout opérateur d'autopartage en faisant la demande et en remplissant les critères préalablement définis par l'AOM (article L. 1231-14 du code des transports).

La coordination entre les différentes collectivités du bloc local est indispensable au développement de l'autopartage. En utilisant tous les leviers du cadre réglementaire en vigueur, elle doit permettre d'intégrer les questions d'occupation de la voirie avec celle de territorialisation du service et d'intégration multimodale, et de peser face à des opérateurs d'autopartage qui ne partagent pas nécessairement les mêmes priorités de développement que les collectivités. La coordination du bloc local en matière d'autopartage peut passer par le label autopartage, mais aussi par la coordination de la délivrance des AOT (avec ou sans délégation à l'AOM), ou encore l'élaboration d'un plan local de développement de l'autopartage (en lien avec ou intégré au plan de mobilité).

Dans le cas du free-floating, l'article L. 1231-18 du code des transports invite l'AOM à organiser une concertation, concernant les prescriptions que comportent les AOT, avec les communes relevant de son ressort territorial ainsi qu'avec les autorités chargées de la police de la circulation et du stationnement.

À L'INITIATIVE DES COLLECTIVITÉS LOCALES

Dans le cas où une collectivité souhaiterait développer elle-même un service d'autopartage pour son territoire, elle peut aussi choisir de passer par une délégation de service public (DSP), une régie, un marché public, ou une société publique locale (SPL). L'autopartage peut être intégré à la DSP, régie ou SPL de mobilité (transport collectif et/ou autre), ou bien faire l'objet d'une DSP, marché public, régie ou SPL dédiée. Le contrat passé entre la collectivité et l'opérateur vaut alors autorisation d'occupation de ce domaine pour sa durée (articles L. 2213-10 et L. 3132-1 du code de la commande publique).

Cette solution favorise l'intégration des enjeux de territorialisation du service et d'intégration multimodale dès la conception du service d'autopartage. Elle donne également aux collectivités la possibilité de définir les modalités d'opération du service, y compris la grille tarifaire, ou encore de créer une marque autopartage en lien avec les autres services de mobilité du territoire.



LES AUTRES MODALITÉS DE SOUTIEN DES COLLECTIVITÉS LOCALES À L'AUTOPARTAGE

Une collectivité peut soutenir financièrement un service d'autopartage dans le cadre d'un partenariat, par exemple en souscrivant à ses services pour ses agents. Un contrat de partenariat ne présage pas de l'autorisation d'opérer son service et la société coopérative d'intérêt collectif doit obtenir une AOT (voir contenu de la rubrique intitulée «À l'initiative d'opérateurs privés»). Une collectivité peut aussi mettre sa propre flotte de véhicules professionnels en autopartage.

Dans le cas de l'autopartage électrique, une collectivité peut proposer des emplacements de stationnement déjà équipés de bornes de recharge afin d'alléger les investissements à engager par l'opérateur. À l'inverse, la collectivité peut décider de faire reposer ces investissements sur l'opérateur.



Pour aller plus loin

- Enquête sur l'encadrement des véhicules en libre-service par les collectivités françaises. GART, 2023.
- Enquête Nationale sur l'Autopartage 2022 - Enquête sur l'impact de l'autopartage sur les pratiques de mobilité et la motorisation. 6t, Ademe, 2022.
- Autopartage et territoires : un guide du Cerema pour déployer cette offre dans les territoires. Cerema, 2018.
- Véhicules, cycles et engins en free-floating. Cahier de recommandations. Article 41 de la loi d'orientation des mobilités (LOM). Ministère chargé des Transports, Ministère de la Transition Écologique, DGITM, MINT, 2021.
- MOBI-MIX Carsharing Insight Report. MOBI-MIX, 2021.
- Le guide de l'autopartage pour les territoires. Association des acteurs de l'autopartage, 2021.
- L'autopartage entre particuliers. ADETEC, ADEME, MEEDDM, 2009.

Annexe

Collectivités ayant déclaré des services d'autopartage sur leur territoire

Enquête GART « Véhicules en libre-service » - 2023

Collectivité	Autopartage en station à l'initiative des collectivités	Autopartage en station à l'initiative d'opérateurs privés	Autopartage en free-floating à l'initiative d'opérateurs privés
Bordeaux Métropole		X	X
CA Communauté Paris-Saclay	X		
CA de Bar-le-Duc - Sud Meuse	X		
CA de Blois "Agglopolys"	X		
CA de Haguenau		X	
CA de La Rochelle	X		
CA de Nevers		X	
CA du Grand Avignon (COGA)		X	
CA du Grand Chambéry		X	X
CA du Puy-en-Velay	X		
CA Mulhouse Alsace Agglomération		X	
CA Saint-Louis Agglomération		X	
CA Val d'Europe Agglomération		X	
CA Valenciennes Métropole		X	
CC Coeur de Savoie	?	?	
CC de Sélestat		X	
CC du Vexin Normand	?	?	
CC Haut-Jura Arcade Communauté	X		
CC Rumilly Terre de Savoie		X	
CC Sarrebourg Moselle Sud	X		
CU Caen la mer	X		
CU d'Alençon	X		

CU d'Arras	X		
CU du Grand Poitiers	X		
CU du Grand Reims		X	
CU Grand Besançon Métropole	X		
Dijon Métropole		X	
Épernay	X		
Eurométropole de Strasbourg		X	X
Grand Paris Seine Ouest		X	X
Métropole d'Aix-Marseille-Provence		X	X
Métropole de Lyon		X	X
Métropole Européenne de Lille		X	
Métropole Nice Côte d'Azur		X	X
Metz Métropole		X	
Parc naturel régional du Haut-Jura	X		
Paris		X	X
PETR du Pays du Lunévillois	?	?	
Rennes Métropole	X		
SI de transport urbain Tout'en Bus	X		
SITAC (Calais)		X	
SMMAG (Aire grenobloise)		X	X
SMTC agglomération toulousaine		X	X
SMTC du Territoire-de-Belfort	X		
Syndicat des Mobilités de Touraine		X	

À propos du GART

Depuis plus de 40 ans, le GART défend les intérêts des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) en particulier et du transport public en général. Cette volonté répond à un objectif d'intérêt général, celui d'insuffler une culture « Mobilité durable » dans notre pays. Rassemblant des élus de tout type de collectivités et de toutes sensibilités politiques, notre association accompagne ainsi les collectivités – AOM locales, AOM régionales, communautés de communes, départements – dans l'exercice de leurs compétences en matière de mobilités. Nos ressources juridiques, économiques et scientifiques permettent à nos adhérents de mieux appréhender les enjeux ainsi que les problématiques liés aux mobilités. Le GART est reconnu, par les collectivités et par l'État, comme l'expert incontournable du transport public et de la mobilité durable en France.

NOUS CONTACTER

01 40 41 18 19
contact@gart.org
22, rue Joubert
75009 Paris

gart.org
X in 

gart
LA MOBILITÉ EN COMMUN