

DÉFI 5

AGIR SUR

LES CONDITIONS D'USAGE

DES MODES INDIVIDUELS

MOTORISÉS



PRINCIPES D'ACTIONS DU PDUIF

- Là où des alternatives à la voiture existent, limiter l'usage de cette dernière en agissant sur les leviers disponibles (stationnement, partage de la voirie plus favorable aux autres modes).
- Là où la voiture restera encore longtemps incontournable, développer les usages partagés de la voiture.



Zone de stationnement réservée au covoiturage – Briis-sous-Forges, Essonne

ACTIONS DU PDUIF

Action 5.2

Mettre en œuvre des politiques de stationnement public au service d'une mobilité durable

Action 5.3

Encadrer le développement du stationnement privé

Action 2.9

Améliorer les conditions de circulation des taxis et faciliter leur usage

Action 5.5

Encourager et développer la pratique du covoiturage

Action 5.6

Encourager l'autopartage



ÉVOLUTION DU CONTEXTE DEPUIS 2010

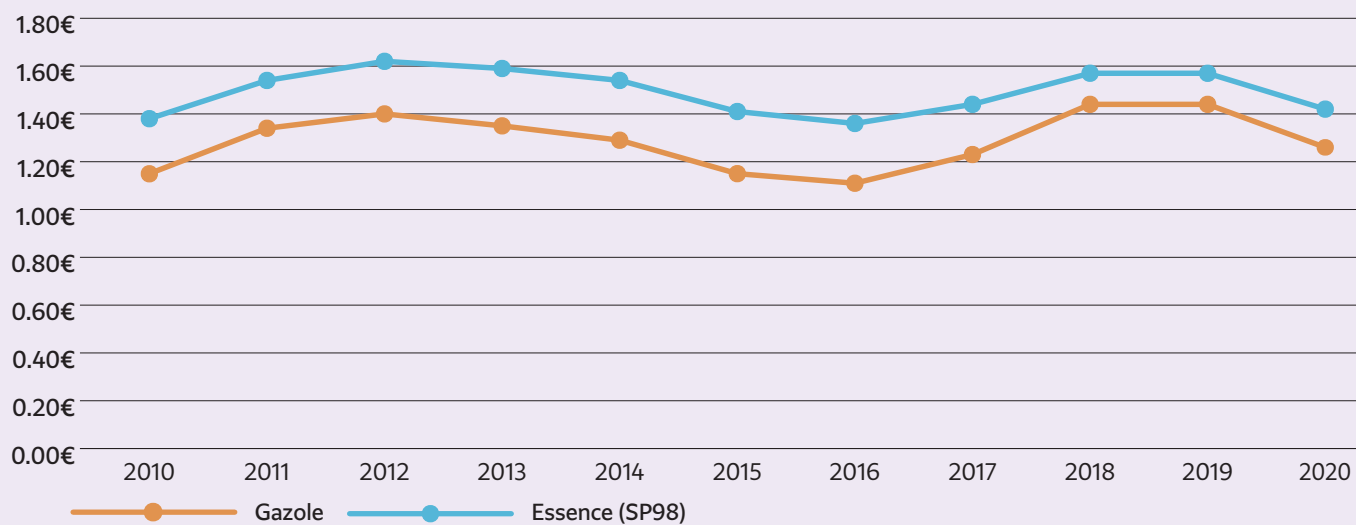
Le contexte d'usage des modes individuels motorisés, hors du champ des politiques de mobilité franciliennes, a fortement évolué pendant la décennie 2010.



Plusieurs facteurs ont joué sur le coût d'usage des véhicules individuels motorisés

- Les formules de financement de type location avec option d'achat se sont développées (environ 10 % des véhicules neufs en Île-de-France, source Parc Auto Kantar) facilitant l'équipement automobile.
- Diverses aides à l'achat et au renouvellement du parc ont été mises en œuvre pendant la décennie 2010 dans l'objectif d'accélérer la transition énergétique du parc (voir ENV).
- Les automobilistes étant très sensibles au coût d'usage plus qu'au coût de possession de leurs véhicules, l'évolution des prix des carburants a joué un rôle important. Orientés à la baisse de 2012 à 2016, leur augmentation de 2017 à 2019 a mis en exergue la précarité énergétique des ménages dépendants de la voiture.

Prix à la pompe des carburants routiers (en €/litre)



Source : DGEC

- Enfin, l'offre de location de voitures pour un usage de week-end ou de vacances s'est diversifiée pour un usage facilité notamment par le développement de formules en abonnement, réductions de fidélité, etc.



Les évolutions technologiques ont modifié l'attrait et les conditions d'usage des véhicules

Même si les voitures sont encore loin d'être autonomes, les véhicules neufs sont de plus en plus équipés de systèmes visant à améliorer leur sécurité et à faciliter leur conduite (aide au parking, avertisseurs sonores, régulateurs de vitesse...).

La diffusion des smartphones équipés de systèmes de géolocalisation a ouvert de nouvelles possibilités. Les applications de guidage se sont généralisées offrant également la possibilité d'une information en temps réel sur les conditions de circulation.

Le développement de la géolocalisation a également permis la diffusion rapide de services de mise en relation instantanée entre usagers en recherche d'un mode de déplacement individuel et pourvoyeurs de services de mobilité partagée.

Les applications géolocalisant les services d'autopartage, les chauffeurs VTC ou encore les automobilistes proposant du covoiturage à proximité de l'utilisateur se sont ainsi rapidement multipliés et ont permis un accès plus aisé à ces modes de déplacement.



L'évolution du partage de la voirie a privilégié les modes alternatifs à la voiture

Dans le cœur de l'Île-de-France, les capacités routières ont dans l'ensemble été réduites en particulier sur la voirie structurante ou la voirie locale principalement dans le cadre de projets de transports collectifs ou d'aménagements cyclables (voir Défis 2-3-4-Voirie).

Le bilan est plus diversifié selon les territoires en grande couronne.



Le stationnement sur voirie s'est renouvelé avec la réforme du stationnement payant

Le fait majeur de la décennie 2010-2020 concernant le stationnement public est la mise en œuvre de la réforme de décentralisation du stationnement payant, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2018. À cette date, le stationnement payant sur voirie est devenu une modalité d'occupation du domaine public donnant lieu au versement d'une redevance en fonction de la durée de stationnement. La sanction pénale de l'amende pour non-paiement, qui était peu appliquée avant la réforme, est désormais remplacée par le paiement a posteriori d'un forfait de post-stationnement (FPS).

Avant la LOM, la mise en œuvre du stationnement payant en Île-de-France ne pouvait être menée que par les communes, alors que cela était possible pour les intercommunalités compétentes pour l'organisation des mobilités hors Île-de-France. La LOM a corrigé cette asymétrie en rendant possible pour les EPT et EPCI à fiscalité propre franciliens d'être attributaires de cette mission en lieu et place des communes.

Les collectivités locales fixent la redevance et le montant du forfait de post-stationnement et elles ont la possibilité de déléguer à un tiers contractant tout ou partie de certaines missions de gestion du stationnement sur voirie (surveillance, établissement du FPS, collecte de la redevance...).



L'organisation de services d'autopartage et de covoiturage a été redessinée

- La loi MAPTAM a élargi en 2015 les compétences des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) aux services de covoiturage et d'autopartage.
- La LOM permet aux AOM de subventionner les conducteurs ou les passagers utilisant un service de covoiturage.

ÉVOLUTION DU CONTEXTE DE LA MOTORISATION DES MÉNAGES ET DES ENTREPRISES EN ÎLE-DE-FRANCE

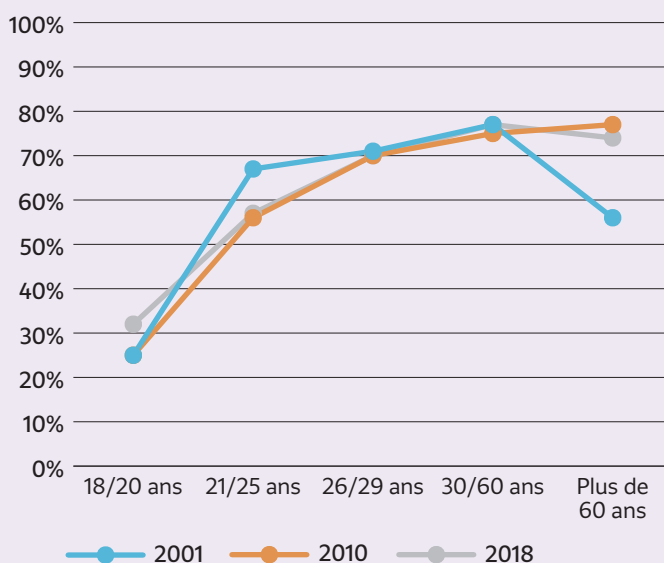


L'évolution de la possession du permis de conduire est marquée par des phénomènes générationnels forts

Jusqu'à la fin du 20^e siècle, c'est le rattrapage hommes/femmes qui était le fait marquant. Depuis le début du 21^e siècle et plus particulièrement pendant la décennie 2010, le rapport à la voiture a évolué notamment chez les jeunes adultes. Les jeunes hommes sont moins enclins à passer le permis de conduire (environ moins

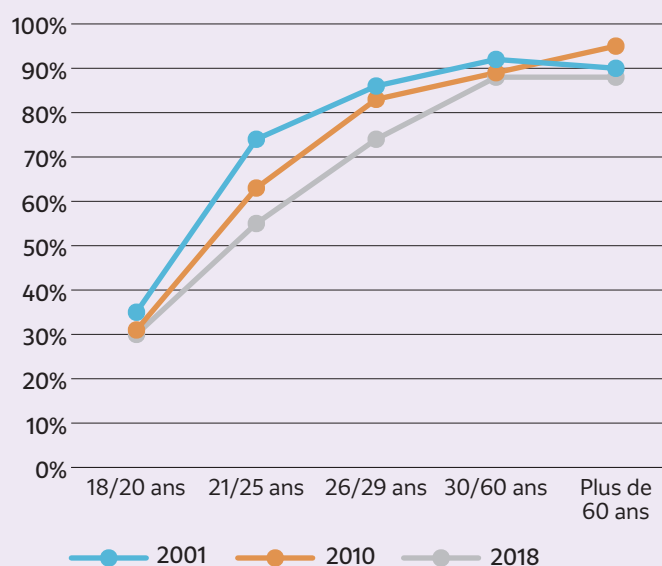
20 points pour les 21-25 ans en 2018 par rapport à 2001). La différence entre les hommes et les femmes s'est désormais estompée pour les moins de 30 ans qui ont donc globalement moins accès à la voiture que les générations précédentes.

Taux de possession du permis de conduire (femmes)



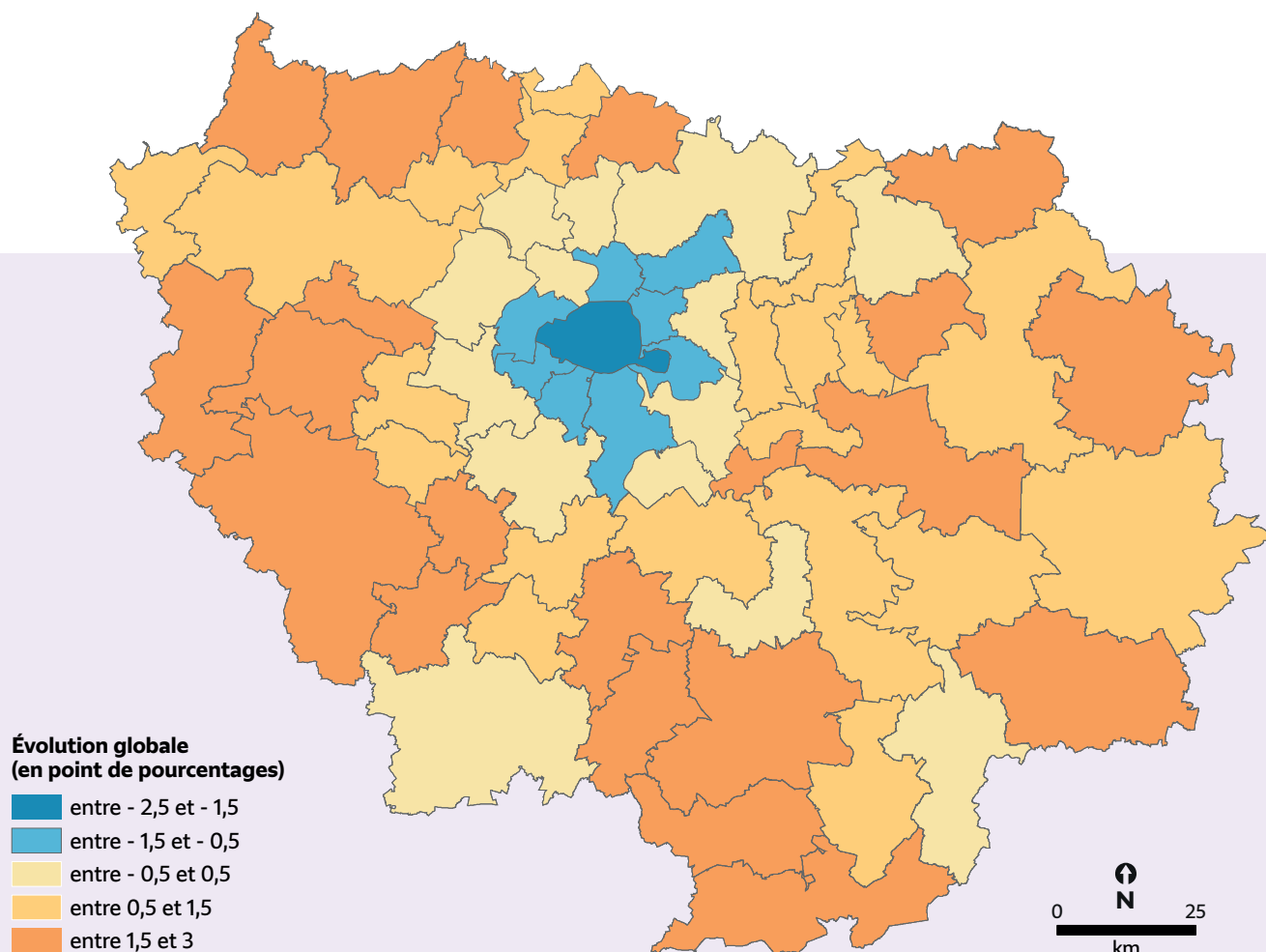
Source : EGT

Taux de possession du permis de conduire (hommes)



Source : EGT

Évolution de la part des ménages motorisés entre 2010 et 2017



Source : IGN 2018, INSEE 2010 et 2017



La motorisation des ménages franciliens a globalement diminué pendant la décennie 2010 passant de 0,99 véhicule par ménage à 0,91

Cette baisse est le fait d'une plus grande part de ménages non motorisés à Paris (+5 points) ainsi qu'en petite couronne (+2 points).

En grande couronne, la part des ménages motorisés est en croissance mais c'est la multi-motorisation qui a reculé.

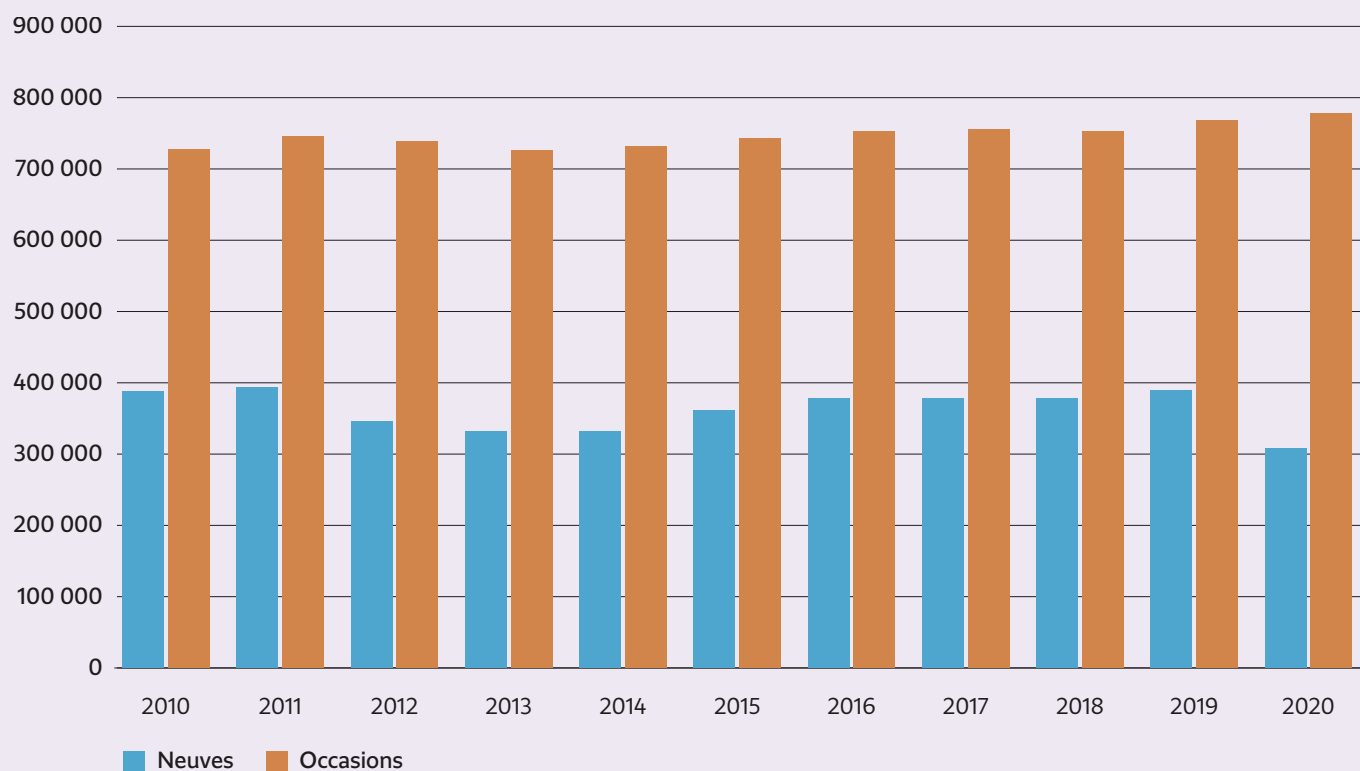


Environ 60 % des véhicules franciliens des ménages sont utilisés pour partir en vacances ou en week-end

C'est donc un facteur majeur dans les choix de motorisation des Franciliens. Ils ont d'ailleurs une utilisation plus occasionnelle de leur voiture que les Français en général (69 % des conducteurs utilisent leur voiture tous les jours ou presque sur le territoire national en 2019 contre 55 % en Île-de-France).

(Sources : EGT, Enquête Parc Auto Kantar).

Immatriculations de voitures, en Île-de-France



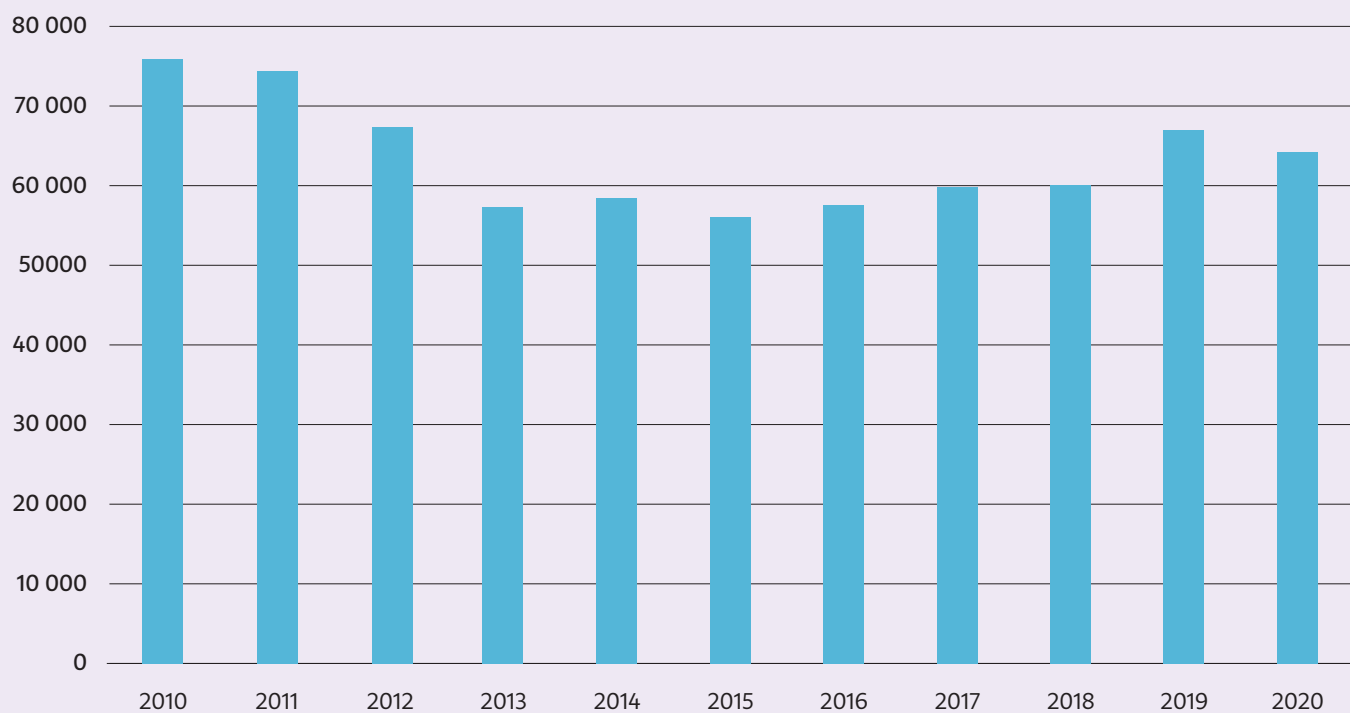
Source : EGT, Enquête Parc Auto Kantar



Les immatriculations de voitures neuves fluctuent plus que celles des voitures d'occasion

Si la majorité des immatriculations est constituée de véhicules d'occasion sur l'ensemble de la décennie, l'année 2020 a été particulièrement marquante. Une autre évolution marquante de la décennie est la croissance de la part des immatriculations de véhicules des personnes morales. Elles représentaient 45% des immatriculations de véhicules neufs en Île-de-France en 2010 mais 63 % en 2020. (Il est à noter que les véhicules achetés en leasing sont comptabilisés comme véhicules d'entreprises).

Immatriculations de deux-roues motorisés neufs, en Île-de-France



Source : EGT, Enquête Parc Auto Kantar



Les immatriculations des deux-roues motorisés ont connu une forte baisse au début des années 2010

Toutefois, ces immatriculations ont à nouveau augmenté en fin de période.

LA MOBILITÉ DES FRANCILIENS



En voiture

Nota : les déplacements recensés par l'EGT ne composent qu'une part du trafic routier qui comprend par ailleurs des déplacements de non-Franciliens, des déplacements de tournées professionnelles dont le recueil est simplifié dans l'EGT, des déplacements en transports collectifs ou des déplacements de marchandises.

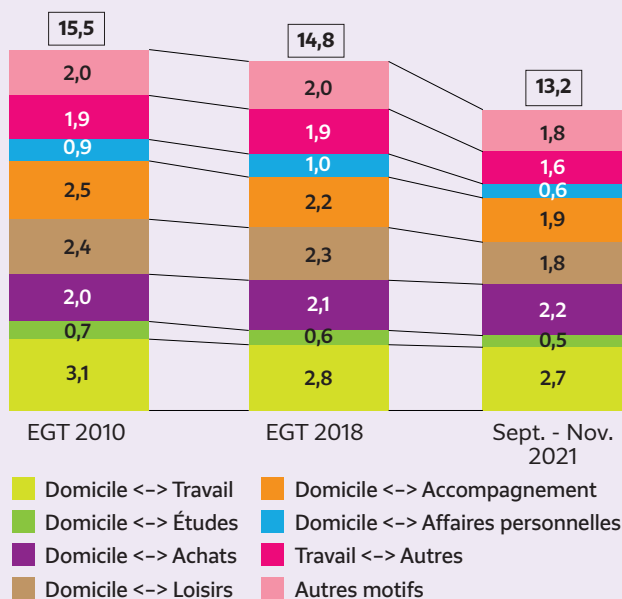
De 2010 à 2018, le nombre de déplacements en voiture réalisés par les Franciliens en jour ouvrable (hors tournées professionnelles) a diminué de 5 % pour atteindre 14,8 millions (24,5 % de part modale). Cette diminution est en phase avec les objectifs du PDUIF.

En 2018, les déplacements réalisés en voiture étaient pour moins d'un tiers en lien avec le travail. Il s'agit toutefois des déplacements les plus longs. La voiture est par ailleurs utilisée pour les déplacements du quotidien en général assez courts (achats, loisirs, accompagnements).

Déplacements quotidiens en voiture (en millions)

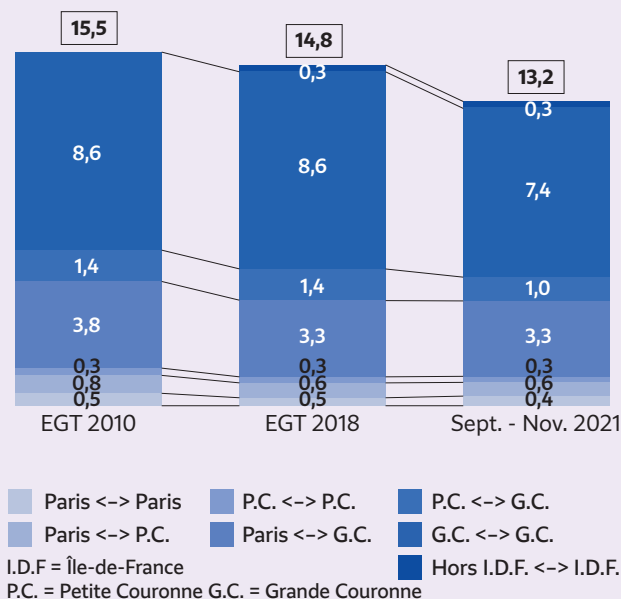
Les arrondis des totaux diffèrent parfois légèrement de la somme des arrondis.

Déplacements quotidiens en voiture par motif



Source : Île-de-France Mobilités

Déplacements quotidiens en voiture par origine et destination



Source : Île-de-France Mobilités

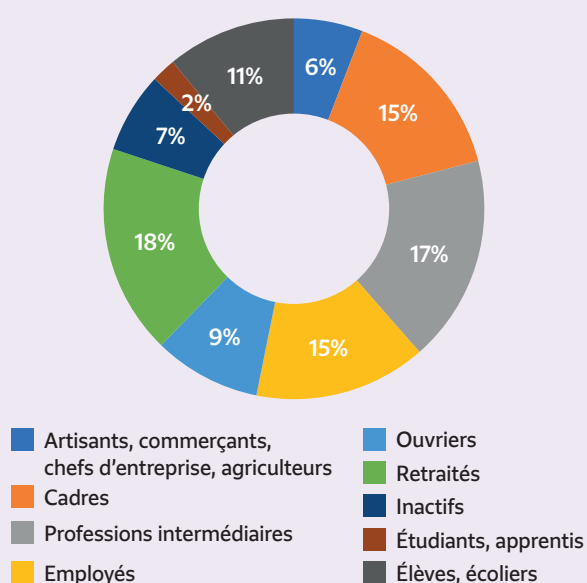
C'est surtout le cas dans les territoires où les distances à parcourir pour ces motifs sont trop longues pour être réalisées à pied et où les réseaux de transports collectifs ne peuvent pas toujours être suffisamment développés pour offrir une alternative efficace. Ainsi, en 2018, neuf déplacements en voiture sur dix étaient réalisés en dehors de Paris et plus de la moitié en voiture en grande couronne où la voiture est le mode majoritaire.

71 % des déplacements des voitures et 77 % des distances parcourues par les voitures se font sans passager, un taux qui n'a que très peu diminué entre 2015 et 2018, l'autosolisme restant alors largement répandu en Île-de-France. Le taux d'occupation des véhicules est ainsi faible : 1,3 personne par voiture en

moyenne et même 1,1 personne par voiture pour les déplacements domicile-travail. Toutefois, même avec ces taux faibles, 43 % des conducteurs transportent au moins un passager au cours de la journée ce qui constitue une contrainte sur l'organisation de leurs déplacements.

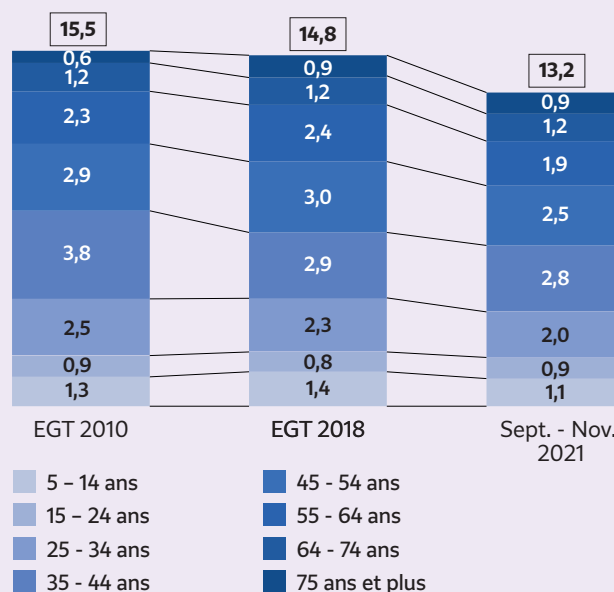
À l'automne 2021, les déplacements en voiture restent à un niveau significativement plus faible qu'en 2018 : 13 millions par jour. Les déplacements non obligés (loisirs, accompagnement, affaires personnelles) sont moins nombreux alors que les déplacements domicile-travail ont retrouvé leur niveau de 2018 ce qui explique un trafic routier important sur les réseaux de voirie magistrale et structurante aux heures de pointe.

Déplacements quotidiens en voiture par CSP en 2018



Source : Île-de-France Mobilités

Déplacements quotidiens en voiture selon l'âge

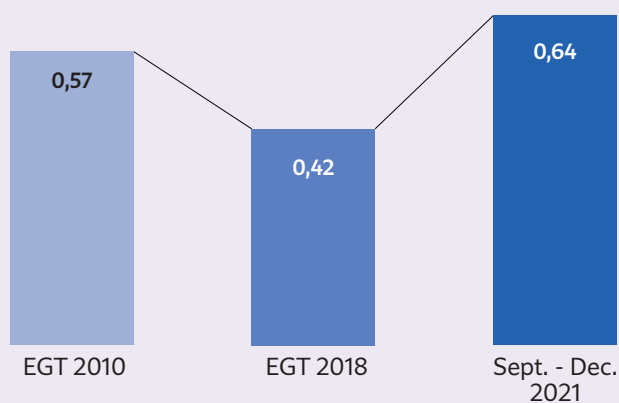


Source : Île-de-France Mobilités



Circulation en ville - Paris

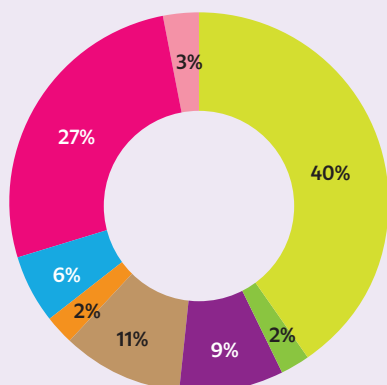
Déplacements quotidiens en deux-roues motorisés (en millions)



Source : Île-de-France Mobilités

Déplacements quotidiens en deux-roues motorisés (en milliers)

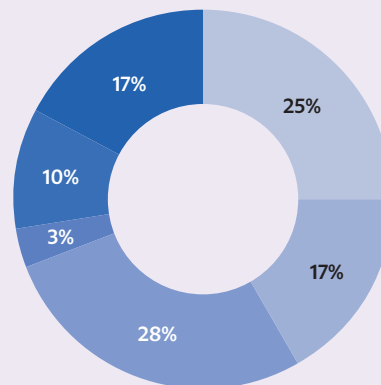
Déplacements quotidiens en deux-roues motorisés par motif



- Domicile <-> Travail
- Domicile <-> Accompagnement
- Domicile <-> Études
- Domicile <-> Affaires personnelles
- Domicile <-> Achats
- Travail <-> Autres
- Domicile <-> Loisirs
- Autres motifs

Source : Île-de-France Mobilités

Déplacements quotidiens en deux-roues motorisés par origine et destination



- Paris <-> Paris
 - Paris <-> G.C.
 - Paris <-> P.C.
 - P.C. <-> G.C.
 - P.C. <-> P.C.
 - G.C. <-> G.C.
- P.C. = Petite Couronne / G.C. = Grande Couronne

Source : Île-de-France Mobilités



En deux-roues motorisés

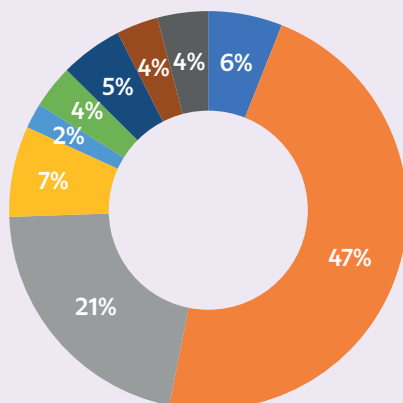
En 2018, le nombre de déplacements réalisés par les Franciliens en deux-roues motorisés s'élevait à 420 000 déplacements par jour, un volume en baisse par rapport à l'EGT 2010.

Ces déplacements étaient quasiment exclusivement réalisés par des hommes (86 % des déplacements), pour des déplacements en lien avec le travail et dans Paris ou la petite couronne.

Avec la crise sanitaire, l'utilisation des deux-roues motorisés s'est renforcée et le nombre de déplacements à l'automne 2021 est largement au-dessus de celui recensé par l'EGT 2018 et même par l'EGT 2010.

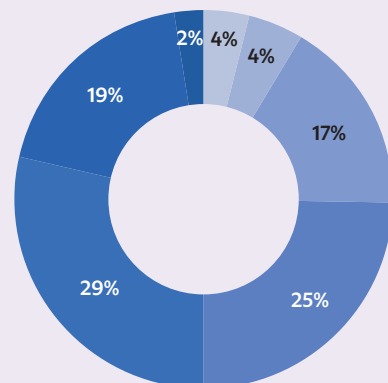
Cette évolution contradictoire sur longue période devra être confirmée dans les mois et années à venir.

Déplacements quotidiens en deux-roues motorisés par CSP en 2018



Source : Île-de-France Mobilités

Déplacements quotidiens en deux-roues motorisés selon l'âge



Source : Île-de-France Mobilités

BILAN DES ACTIONS MENÉES DEPUIS 2010 ET PERSPECTIVES

De nombreux facteurs ont modifié les conditions d'usage de la voiture (évolutions des véhicules, prix des carburants...).
Toutefois, les politiques de mobilité ont également eu une réelle influence.

Dans le cœur dense de l'Île-de-France, l'effet combiné des contraintes plus fortes sur la circulation liées au partage de la voirie, à la ZFE ou au stationnement (notamment tarifaires) et du développement des solutions alternatives (transports collectifs, modes actifs, VTC, autopartage) a conduit à une diminution de la possession et de l'usage de la voiture.

A contrario, en grande couronne, la voiture reste incontournable dans de très nombreux territoires où sa performance a tendance à décroître.



Une nécessaire approche globale des politiques de stationnement, levier fort pour l'usage de la voiture

L'offre de stationnement disponible pour les véhicules particuliers a des répercussions importantes sur le choix du mode de déplacement :

- La disponibilité d'un emplacement réservé au domicile contribue à la motorisation des ménages.
- La mise à disposition d'un emplacement par l'employeur conduit à un usage plus élevé de la voiture pour se rendre au travail, y compris dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs.

Par ailleurs, le stationnement est fortement consommateur d'espace privé mais aussi public : une voiture francilienne est en moyenne garée 95 % du temps. La voirie est donc fortement sollicitée pour le stationnement, en particulier pour les achats en petit commerce, les loisirs et les visites, mais aussi pour une part non négligeable de stationnement au domicile, lorsque les ménages ne disposent pas d'emplacements réservés suffisants.

Pour répondre à ces enjeux, le PDUIF avait privilégié une approche globale du stationnement intégrant :

- Les politiques de stationnement sur voirie.
- L'encadrement de la création et de l'exploitation des parcs publics de stationnement.
- L'encadrement du stationnement privé, via des normes pour les constructions neuves à inclure dans les PLU.



Les politiques de stationnement public ont surtout évolué en fin de décennie, la réforme du stationnement sur voirie ayant permis une meilleure adéquation offre/demande

Il reste encore une marge de progression pour l'instauration du stationnement payant sur la voirie en Île-de-France. Certaines communes importantes éloignées du centre de l'Île-de-France mais aussi des communes du cœur de métropole bénéficiant d'une bonne desserte en transports collectifs n'ont pas instauré de stationnement payant sur la voirie. La situation n'a quasiment pas évolué depuis 2010.

Pour les 95 communes avec des secteurs de stationnement payant sur voirie, la réforme a été l'occasion d'augmenter les tarifs pratiqués (tarif horaire, FPS plus élevés que l'amende forfaitaire avant la réforme). Ils sont en général au-dessus des recommandations de la Feuille de route.

Le bilan de la mise en place de la réforme du stationnement payant sur voirie reste toutefois relativement contrasté. Les usagers pointent du doigt la complexité générale du système mais ils semblent avoir accepté les nouveaux barèmes tarifaires.



Concernant le stationnement dans les espaces privés, les communes et les intercommunalités ont globalement adhéré au cadre général fixé par le PDUIF en matière de normes de stationnement automobile dans les constructions neuves

Le principe de limiter la construction de places de stationnement pour les bureaux lorsque la desserte en transports collectifs le permet semble désormais partagé par le plus grand nombre.

Toutefois, ce constat est à nuancer en fonction du niveau effectif de desserte en transports en commun, critère qui pourrait prévaloir à l'avenir sur la présence ou pas d'une gare.

La modernisation des modes de paiement a sans doute joué favorablement. Les collectivités concernées estiment que le bilan est plutôt satisfaisant malgré les difficultés techniques initiales : taux de rotation plus élevé permettant de mieux répondre à la demande de stationnement, recettes accrues. Toutefois, le taux de respect du stationnement payant sur voirie pourrait être mieux évalué par les collectivités.

Globalement, le contexte est aujourd'hui favorable pour permettre un report plus aisé et plus attractif vers le stationnement en parkings hors voirie. Leurs taux d'occupation sont en baisse dans la zone la plus dense, ce qui pourrait même poser la question de la diversification de leurs usages.

L'organisation du stationnement des deux-roues motorisés a surtout consisté à offrir des places identifiées sur la voirie et à développer l'offre dans les parkings hors voirie. A fin 2021, seules deux communes avaient rendu payant le stationnement sur voirie.

C'est moins le cas pour les opérations de logements, où une part non négligeable de collectivités continue à exiger un volume de stationnement supérieur aux besoins réels des ménages.

Dans ce cadre, l'accompagnement des collectivités par Île-de-France Mobilités et les services de l'État a joué un rôle important.



Stationnement dans une rue de Montreuil, Seine-Saint-Denis



Pour la prochaine décennie, les principaux enjeux des politiques de stationnement concernent :

- La cohérence des politiques de stationnement et des politiques de développement de l'offre de transports collectifs ;
- L'harmonisation à l'échelle intercommunale des politiques de stationnement ;
- L'optimisation de l'usage des capacités de stationnement sur et hors voirie (y compris dans les bâtiments privés) afin de réduire l'emprise du stationnement automobile sur la voirie pour y développer d'autres usages et d'autres modes de transport ;
- La simplification des normes à inclure dans les documents d'urbanisme et une meilleure adaptation à la diversité des territoires franciliens. L'essor des plans locaux d'urbanisme intercommunaux constituera également une opportunité pour harmoniser les règlements d'une commune à l'autre.



L'offre de VTC est venue renforcer l'offre de taxis, mais elle reste concentrée dans le cœur de l'Île-de-France

Les conditions de circulation des taxis ont été améliorées avec une ouverture accrue des couloirs bus – malgré des règles parfois peu lisibles selon les couloirs – et l'ouverture de deux voies réservées sur les autoroutes A1 et A6 pour améliorer l'accès aux aéroports. L'accès des taxis et l'information sur ces services dans les pôles d'échange font partie des enjeux à traiter dans les études de pôles.

L'offre de transport public particulier de personnes a fortement crû grâce au développement rapide des VTC, dont le nombre dépasse aujourd'hui celui des taxis en Île-de-France. La loi Grandguillaume (2016) a permis de réguler le secteur en ré-établissant un équilibre entre chauffeurs de taxis et VTC.

Toutefois, l'offre globale reste en-deçà de celle offerte dans d'autres grandes métropoles et très concentrée dans le cœur de l'Île-de-France. L'évaluation des besoins de complémentarité entre l'offre de taxi et l'offre de transport à la demande dans les zones peu denses reste à ce jour un enjeu.



Panneaux de stationnement réservé au covoiturage – Meudon, Hauts-de-Seine

↘ **Le développement des usages partagés de la voiture est encore modeste**

Le covoiturage a fait l'objet de plusieurs politiques incitatives, qu'elles soient publiques ou émanant des employeurs. Grâce au développement des plateformes numériques spécialisées dans la mise en relation des covoitureurs soutenues par Île-de-France Mobilités, la pratique est à présent mieux identifiée, même si elle demeure peu fréquente en dehors du cercle restreint des connaissances personnelles ou des collègues de travail. Elle concerne surtout des liaisons où les transports collectifs sont peu performants.

L'enjeu pour les années à venir est de poursuivre la levée des freins au covoiturage de courte distance en Île-de-France, notamment en développant des bénéfices dépassant le seul aspect financier : création de voies réservées aux covoitureurs, localisation privilégiée des places de stationnement dédiées au covoiturage, etc.

En parallèle, la pratique de l'autopartage s'est également développée en Île-de-France, mais avec des nuances territoriales. En grande couronne et dans les entreprises, ce sont principalement les services entre particuliers ou intra-entreprises qui dominent. En parallèle, l'autopartage en libre-service s'est implanté là où les opérateurs privés le jugeaient le plus rentable.

Ainsi, le cœur de métropole connaît aujourd'hui l'offre la plus dense, alors même que c'est le territoire où le recours aux modes individuels motorisés est le plus faible. Les usagers, majoritairement démotorisés, y ont recours pour des besoins occasionnels, principalement pour des motifs liés aux achats ou aux loisirs. Pour l'heure, l'autopartage n'a donc permis que très marginalement de proposer une solution de mobilité accessible aux ménages les plus modestes.

↘ **L'ensemble de ces mesures a eu un impact notable sur la motorisation des ménages**

Même si les offres partagées (taxis, VTC, covoiturage, autopartage) peuvent encore être développées, on peut toutefois affirmer que combinées au développement de l'offre de location privée pour des usages plus longs d'une voiture et aux contraintes de stationnement accrues, elles ont contribué à la démotorisation des ménages dans le cœur de l'Île-de-France en offrant des solutions pour les déplacements où la voiture reste le mode le plus adapté.

STATIONNEMENT PUBLIC

1. | RENFORCER LA GESTION DU STATIONNEMENT SUR VOIRIE

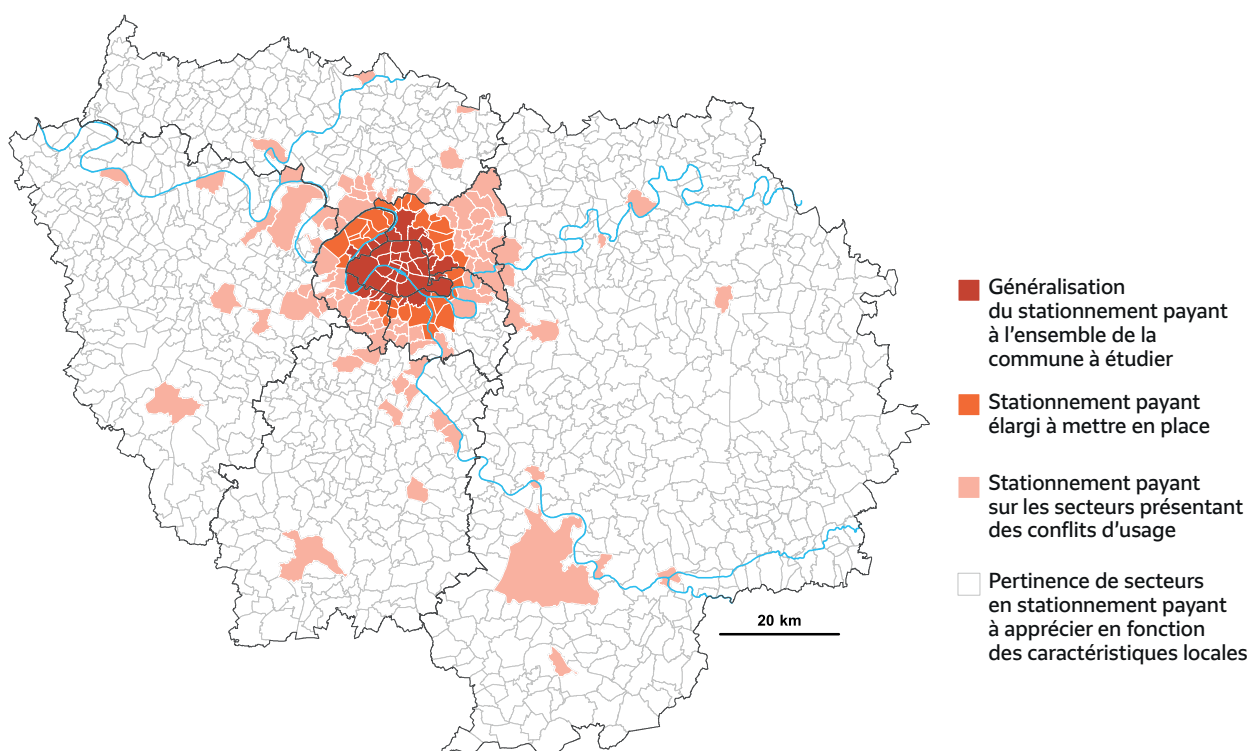
Mieux réglementer le stationnement sur voirie

Les préconisations de la Feuille de route concernant le stationnement payant sur voirie

Conformément à la réforme de décentralisation du stationnement payant en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2018, les communes peuvent instaurer une redevance correspondant à l'occupation du domaine public. L'amende pénale a été supprimée : en cas de non-paiement ou de dépassement de la durée de stationnement, les usagers doivent s'acquitter d'un forfait de post-stationnement (FPS) dont le montant est aussi fixé par la collectivité locale.

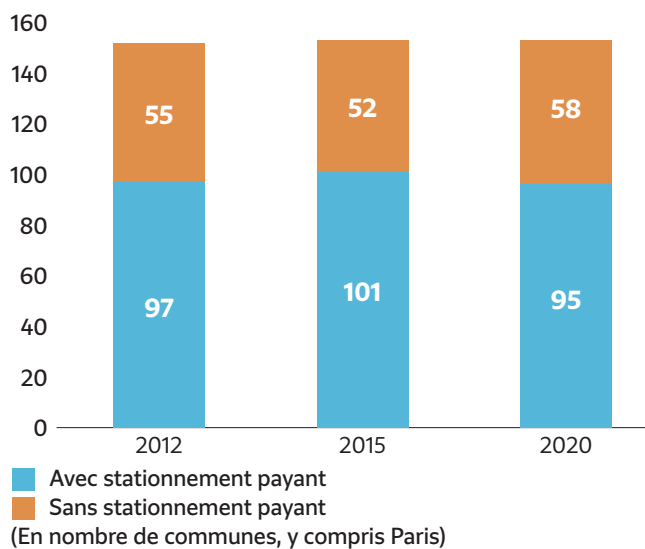
À la suite d'une concertation menée par Île-de-France Mobilités entre février et avril 2017, la Feuille de route a proposé une grille tarifaire pour le montant de la redevance et pour celui du FPS tenant compte de la diversité des territoires franciliens et notamment de la qualité de la desserte en transports collectifs. Ces recommandations visaient également à favoriser une cohérence entre les tarifs pratiqués par les collectivités.

Préconisations de la Feuille de route concernant le stationnement payant sur voirie, en 2017



Source : Île-de-France Mobilités

Communes franciliennes enquêtées ayant mis en place ou non, du stationnement payant sur voirie



Source : enquêtes Île-de-France Mobilités auprès des 152 communes concernées par les recommandations du PDUIF (2012-2015-2020), enquête GART-CEREMA relative aux premiers enseignements de la réforme du stationnement sur voirie en France (2018), sites internet des collectivités

Seules 62 % des 153 communes concernées par la recommandation du PDUIF ont effectivement mis en place du stationnement payant sur la voirie. Cette part est relativement stable depuis 2012.

Certaines communes qui offraient peu de places payantes ont toutefois supprimé le stationnement payant lors de la mise en œuvre de la réforme.

Les communes qui n'ont pas mis en place de stationnement payant sur la voirie sont plutôt des communes éloignées du centre de l'Île-de-France mais aussi des communes du cœur de métropole déjà bien desservies par les transports collectifs ou concernées par des projets de transports collectifs structurants, notamment de tramway.



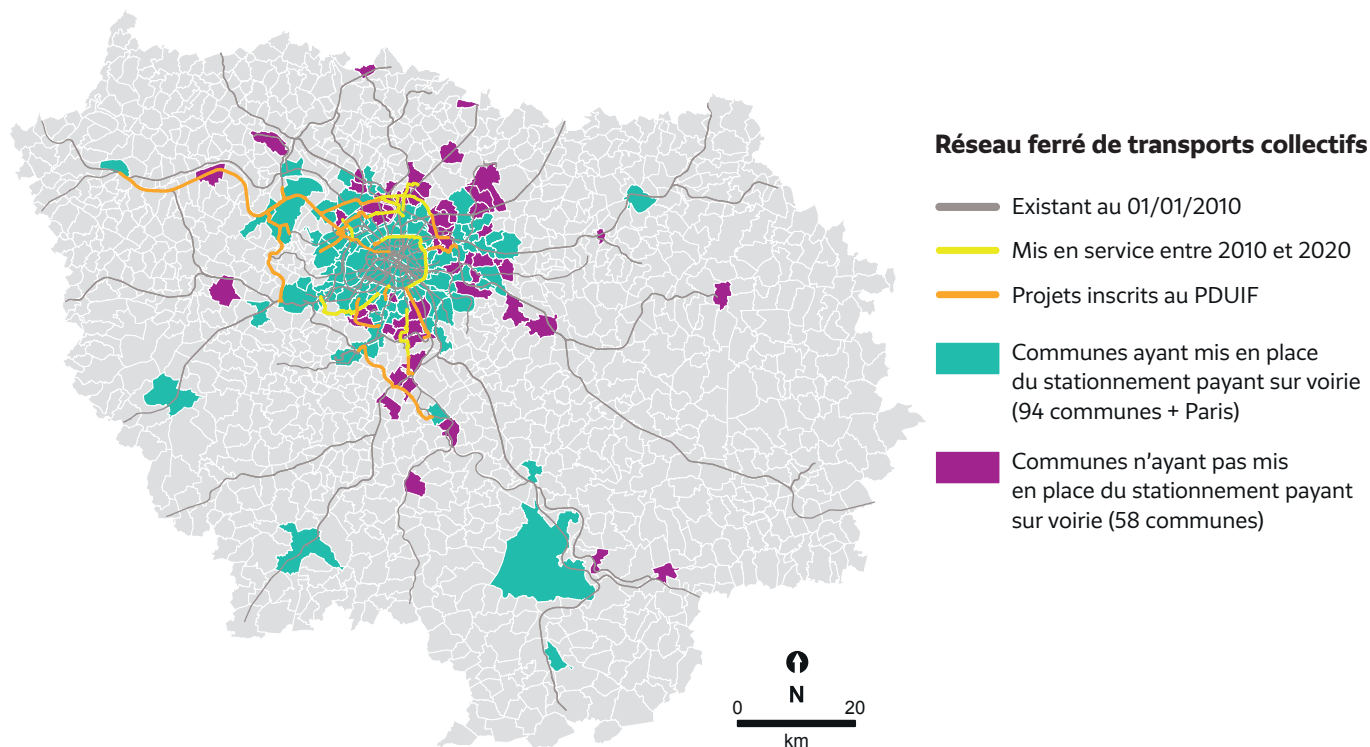
Stationnement payant sur voirie - Maisons-Alfort, Val-de-Marne

Les communes franciliennes qui ont instauré une réglementation du stationnement sur voirie l'ont plutôt fait dans un souci de gestion de la circulation automobile dans leur centre-ville que dans le cadre d'une politique de mobilité visant le report modal vers les transports collectifs.

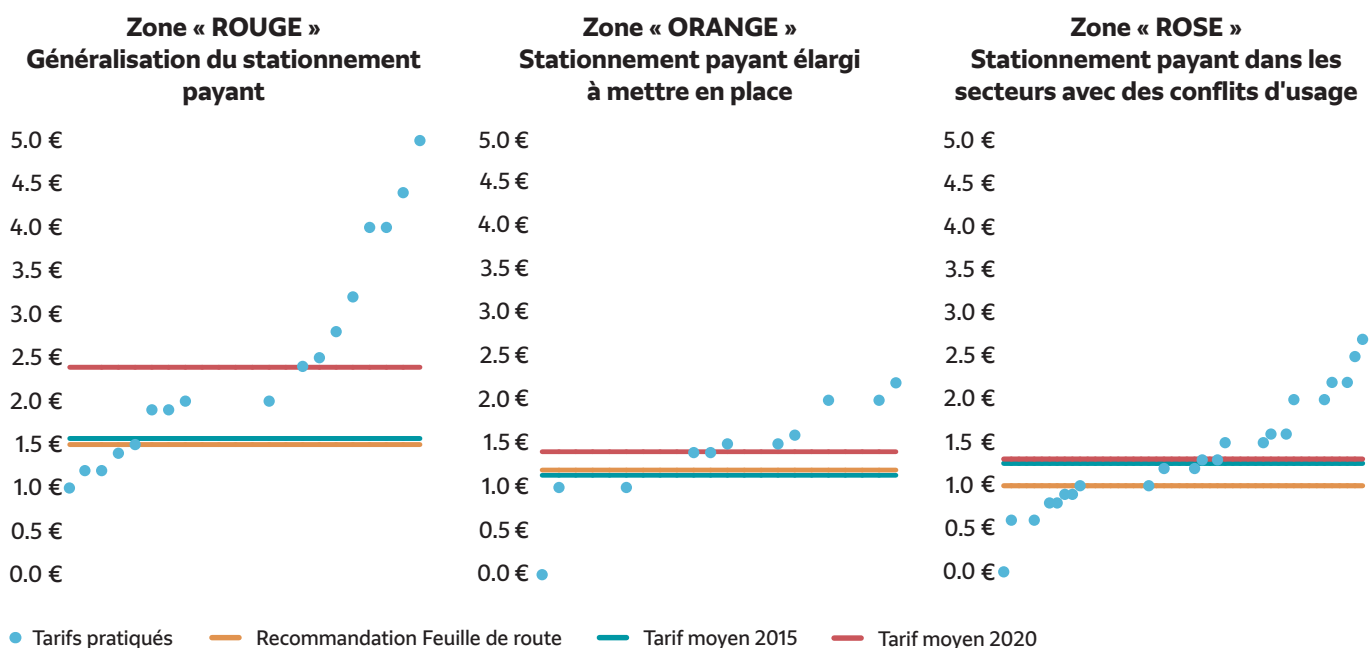
Pour les communes ayant mis en œuvre du stationnement payant, les tarifs de la première heure en zone rotative tout comme ceux des forfaits de post stationnement sont en moyenne plus élevés que les recommandations de la Feuille de route. Les tarifs de première heure sont en moyenne plus élevés qu'en 2015 et les forfaits de post-stationnement sont en grande majorité supérieurs à l'amende forfaitaire pour non-respect du stationnement en vigueur avant la réforme (17 €).

STATIONNEMENT PUBLIC

Politiques de stationnement public payant sur voirie (situation au 01/01/2020)



Comparaison des tarifs pratiqués pour la première heure en zone rotative et des tarifs recommandés par la Feuille de route (voir carte p. 184)



Source : enquêtes Île-de-France Mobilités auprès des 152 communes concernées par les recommandations du PDUIF (2012- 2015-2020), enquête GART-CEREMA relative aux premiers enseignements de la réforme du stationnement sur voirie en France (2018), sites internet des collectivités



Encadrer le stationnement des deux-roues motorisés sur la voirie

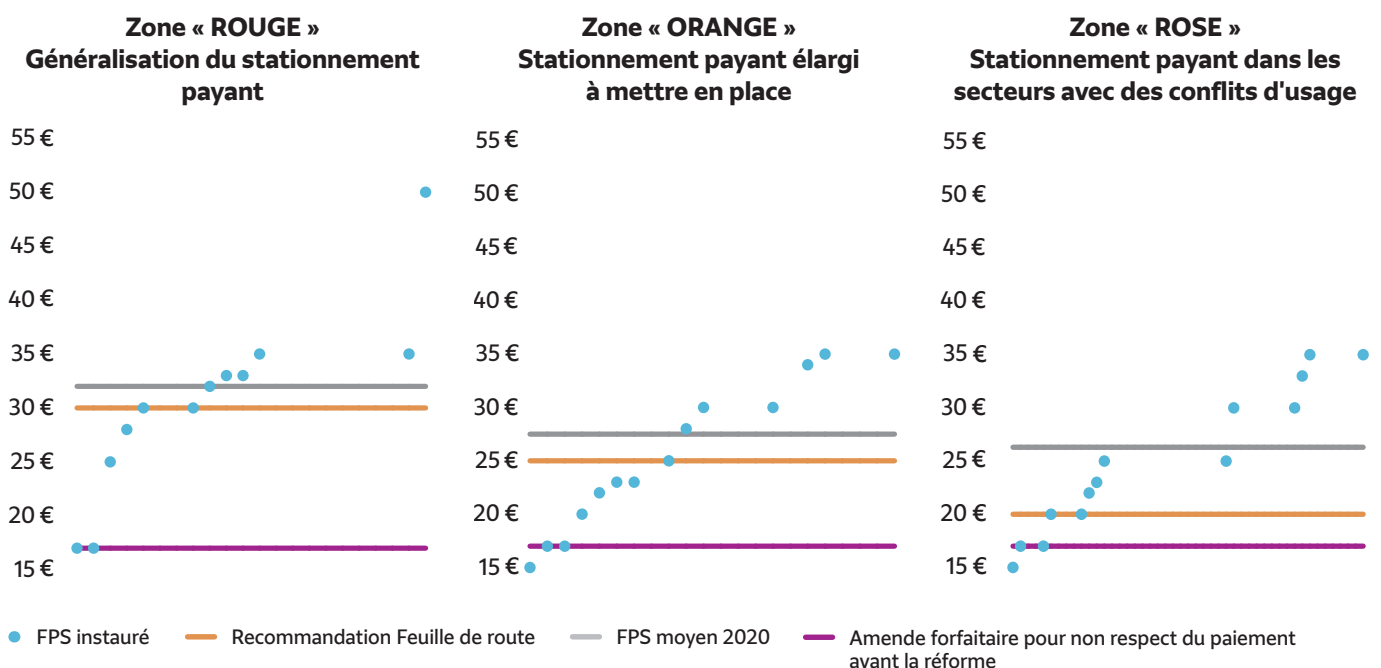
- Fin 2021, seules les villes de Vincennes et de Charenton-le-Pont ont instauré du stationnement payant sur la voirie pour les deux-roues motorisés (depuis avril 2018).
- La ville de Paris instaurera à partir du 1^{er} septembre 2022 une redevance de stationnement sur les places dédiées aux deux-roues motorisés sur la voirie ou sur la bande de stationnement pour un tarif équivalent à 50 % de celui des voitures, avec gratuité pour les deux-roues électriques.



Améliorer le contrôle de la réglementation du stationnement sur voirie

- Une enquête à l'échelle nationale réalisée par le GART et le CEREMA en 2019 sur la mise en œuvre de la réforme du stationnement payant constate une amélioration du taux de paiement spontané et une progression du taux de recouvrement des FPS. On ne dispose que de peu d'éléments précis à l'échelle de l'Île-de-France.
- Certaines communes, qui ont recours à des véhicules LAPI (lecteurs automatiques de plaques d'immatriculation), constatent une amélioration du taux de paiement spontané au parc mètre depuis la mise en œuvre de la réforme.

Comparaison des tarifs du forfait de post stationnement avec les recommandations de la Feuille de route



Source : enquêtes Île-de-France Mobilités auprès des 152 communes concernées par les recommandations du PDUIF (2012-2015-2020), enquête GART-CEREMA relative aux premiers enseignements de la réforme du stationnement sur voirie en France (2018), sites internet des collectivités

STATIONNEMENT PUBLIC

2. | ENCADRER LA CRÉATION ET L'EXPLOITATION DES PARCS DE STATIONNEMENT OUVERTS AU PUBLIC

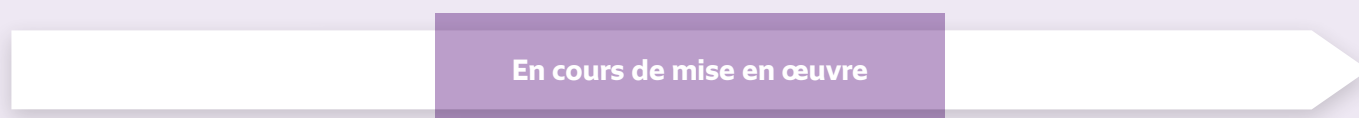
- Globalement, le contexte est aujourd'hui favorable pour permettre un report plus aisé vers les parcs de stationnement ouverts au public en les rendant plus attractifs :
 - Services privés pour offrir des locations à l'heure de places en parkings partagés ou des abonnements de moyenne et longue durée,
 - Applications pour réserver en ligne des places de stationnement en amont du déplacement,
 - Applications prédictives pour informer les usagers des places disponibles en parkings au moment de leur déplacement, etc.
- Outre les parkings partagés dans des espaces publics ou privés, les bailleurs sociaux s'interrogent aujourd'hui sur une adaptation de leurs parkings, dont la fréquentation est en baisse, pour les ouvrir au public. Par exemple, Paris Habitat a mis en location des places pour d'autres personnes que les locataires des logements.
- Néanmoins, si la baisse des taux d'occupation observée dans les parkings se poursuit, leurs usages devront se diversifier (logistique urbaine, agriculture urbaine etc.), comme cela est déjà envisagé ou mis en œuvre par certains exploitants.



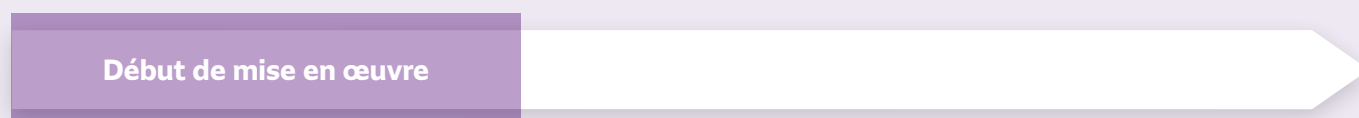
Parking souterrain au Pôle géosciences – Saint-Mandé, Val-de-Marne

ATTEINTE DES OBJECTIFS

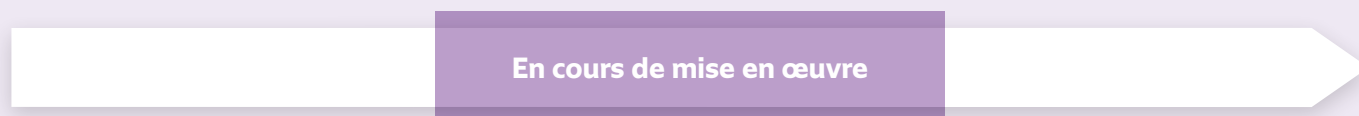
Mieux réglementer le stationnement sur voirie



Encadrer le stationnement des deux-roues motorisés sur voirie



Améliorer le contrôle de la réglementation du stationnement sur voirie



Territoires où l'action a été mise en œuvre

Paris et cœur de métropole	Agglomération centrale	Agglomération des pôles de centralité	Bourgs, villages et hameaux

STATIONNEMENT PRIVÉ

1. | PRÉVOIR, DANS LES BÂTIMENTS D'HABITATION, UNE OFFRE DE STATIONNEMENT DÉDIÉE AUX VÉHICULES PARTICULIERS QUI SOIT ADAPTÉE AUX BESOINS

Inclure, dans les plans locaux d'urbanisme (PLU), des normes de stationnement pour les opérations de logements

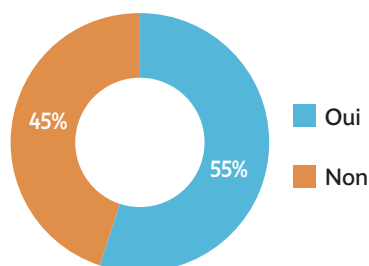
Les PLU peuvent fixer des normes minimales de places de stationnement automobile à réaliser dans le cadre des opérations de logements.

Afin d'éviter que ces normes ne soient trop élevées par rapport aux besoins réels de stationnement des habitants, le PDUIF recommande que le niveau de la norme ne soit pas supérieur à 1,5 fois le niveau de motorisation des ménages résidant dans la commune.

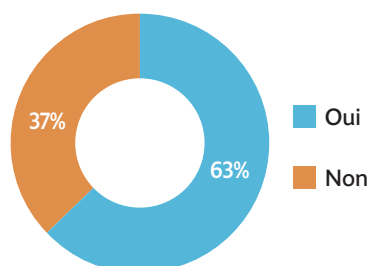
- La recommandation du PDUIF, qui s'applique à l'ensemble des communes franciliennes, n'est que partiellement suivie : elle est prise en compte dans environ la moitié des PLU, même si cette proportion est plus forte pour les collectivités ayant fait l'objet d'un avis d'Île-de-France Mobilités sur leur PLU ou PLU(i) ;
- En revanche, une large majorité de communes respectent les dispositions du Code de l'urbanisme visant à fixer une limite aux nombres de places exigées par le PLU(i) dans les secteurs situés à moins de 500 mètres d'une gare ou d'une station de transports collectifs structurants.

Prise en compte de la norme de stationnement automobile recommandée par le PDUIF pour le logement dans les PLU(i)

Ensemble de l'échantillon de PLU(i)



PLU(i) ayant fait l'objet d'un avis d'Île-de-France Mobilités



Plusieurs facteurs peuvent expliquer ces résultats mitigés :

- En premier lieu, le caractère non prescriptif de la norme du PDUIF semble constituer un frein à sa prise en compte par les collectivités dans leur PLU(i).
- Ensuite, cette norme est une moyenne à l'échelle communale, qui ne tient compte ni du type, ni de la taille du logement, ni de la diversité des secteurs infra-communaux, entre un centre-ville dense avec une mixité de fonctions, une zone d'habitat collectif ou bien un secteur pavillonnaire.
- Enfin, les normes de stationnement du PLU(i) sont également parfois utilisées par les collectivités comme un levier de contrôle de la densification, par exemple en exigeant un nombre minimal de places assez élevé de façon à limiter la division foncière ou pavillonnaire.

Sources : analyse d'un échantillon de 45 PLU(i) couvrant 76 communes, Île-de-France Mobilités, 2020

2. LIMITER L'ESPACE DE STATIONNEMENT DÉDIÉ AUX VÉHICULES PARTICULIERS DANS LES BÂTIMENTS DE BUREAUX LORSQUE LA DESSERTE EN TRANSPORTS COLLECTIFS EST SATISFAISANTE

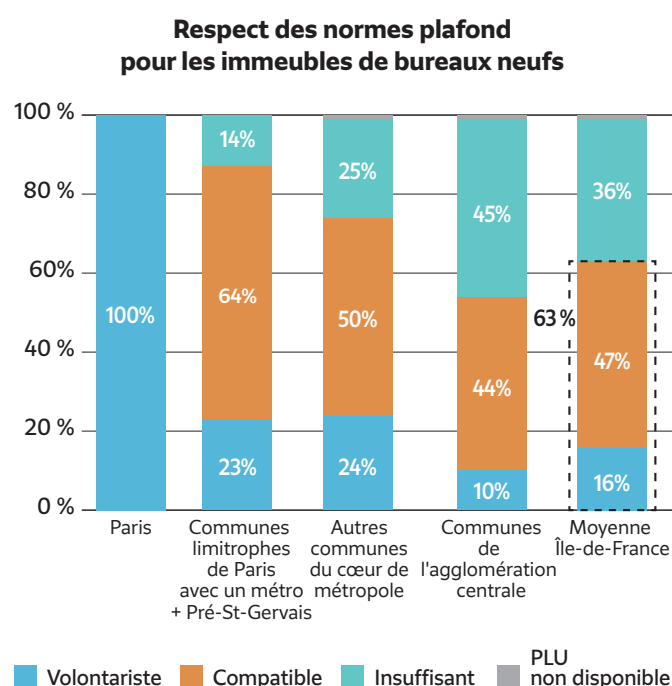
Inclure dans les PLU, des normes plafond de stationnement pour les opérations de bureaux

Afin de limiter l'usage de la voiture pour se rendre sur son lieu de travail lorsque la desserte en transports collectifs est satisfaisante, le PDUIF prescrit des normes plafond de stationnement pour les voitures et les deux-roues motorisés dans les bâtiments de bureaux neufs.

Les collectivités doivent prendre en compte ces normes dans leur PLU, celles-ci constituant un maximum à ne pas dépasser par les constructeurs. Toutes les communes du cœur de métropole sont concernées, ainsi que les communes de l'agglomération centrale desservies par des transports en commun structurants.

- Les normes plafond du PDUIF sont assez bien prises en compte par les PLU(i) concernés, et même très bien prises en compte pour les communes dont le PLU(i) en vigueur a fait l'objet d'un avis d'Île-de-France Mobilités. 47 % comportent des normes identiques à celles du PDUIF et 16 % contiennent même des normes plus volontaristes que celles du PDUIF.
- Le respect de ces normes est d'autant plus élevé que les communes sont proches de Paris. À l'inverse, il décroît à mesure qu'on s'éloigne du cœur de métropole, en particulier pour les communes aux franges de l'agglomération centrale.

Plusieurs raisons peuvent expliquer les défauts de compatibilité :



- Tout d'abord, certaines collectivités n'ont pas apporté d'évolution majeure à leur PLU(i) depuis l'approbation du PDUIF en 2014 et ne connaissent pas les prescriptions du PDUIF en matière de stationnement automobile dans les bureaux neufs.
- Ensuite, l'analyse des PLU(i) et les échanges organisés dans le cadre de l'évaluation avec les collectivités et les services de l'État ont mis en lumière la complexité des règles du PDUIF, qui génère régulièrement des erreurs d'interprétation.
- Enfin, les communes qui suivent le moins la prescription du PDUIF bénéficient en général d'un niveau de desserte en transports collectifs moindre que celles qui la respectent. Les normes du PDUIF s'appliquent en effet à l'ensemble des secteurs du cœur de métropole et de l'agglomération centre desservis par une gare, et ce quel que soit le niveau d'offre au cours de la journée.

Source : analyse des PLU(i) des 298 communes soumises aux normes plafond, Île-de-France Mobilités, 2020

STATIONNEMENT PRIVÉ

3. | PERMETTRE LA MUTUALISATION DU STATIONNEMENT

Les possibilités de mutualisation sont bien prises en compte dans les PLUi, que ce soit dans le cadre des orientations d'aménagement et de programmation pour les nouveaux projets urbains (par exemple via des parkings mutualisés dotés de services de mobilité) ou dans les dispositions réglementaires (réduction des exigences minimales dans le cas d'un projet mixant différentes destinations de construction : habitat, bureaux, commerces, etc.).

En revanche, la mutualisation est peu permise par les PLU communaux, qui conservent souvent une approche cloisonnée par destination (même dans le cas de projets mixtes), sauf pour les territoires où la dynamique de construction est forte, avec des projets de zones d'aménagement concerté d'envergure.



Parking dans un quartier d'habitat social – Gennevilliers, Hauts-de-Seine

ATTEINTE DES OBJECTIFS

Prévoir une offre de stationnement adaptée aux besoins dans les logements neufs



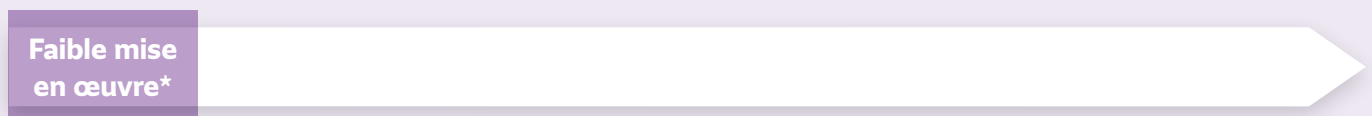
* Échantillon de 76 communes.

Limiter l'espace de stationnement dédié aux voitures particulières dans les bureaux neufs lorsque la desserte en transports collectifs est satisfaisante



* 298 communes concernées par au moins une norme plafond.

Permettre la mutualisation du stationnement entre les différentes destinations



* Échantillon de 76 communes.

Territoires où l'action a été mise en œuvre

Paris et cœur de métropole	Agglomération centrale	Agglomération des pôles de centralité	Bourgs, villages et hameaux

TAXIS ET VTC

1. DÉVELOPPER DANS LA ZONE DES TAXIS PARISIENS UNE OFFRE DYNAMIQUE, FACILITER L'ACCÈS À L'OFFRE DE TAXIS EN DEHORS DE LA ZONE DE TAXIS PARISIENS

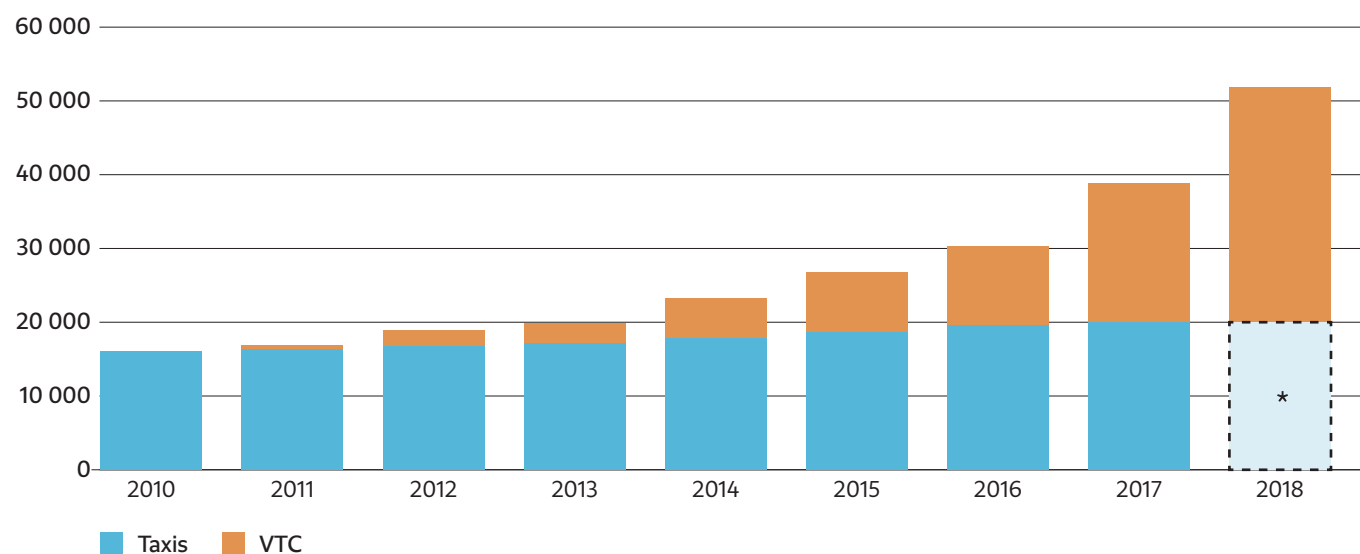
- Entre 2010 et 2018, le nombre de taxis a crû de +10 % en Île-de-France. Toutefois, l'offre totale de transport public particulier de personnes a triplé grâce à l'essor très rapide des Véhicules de Transport avec Chauffeur (VTC) ;
- En 2018, elle a atteint 50 000 véhicules (20 000 taxis et 30 000 VTC) soit 86 véhicules pour 10 000 habitants ;
- Malgré cette augmentation, l'offre reste nettement inférieure à celle d'autres grandes métropoles ;
- De plus, l'offre de taxis est concentrée dans le centre de l'Île-de-France. Il y a six fois plus de taxis par habitant à Paris et en petite couronne que dans le reste de l'Île-de-France et seulement cinq taxis pour 10 000 habitants en grande couronne ce qui est nettement moins que dans le reste de la France.

L'offre de taxis et VTC dans trois grandes métropoles pour 10 000 habitants, avant la crise sanitaire du Covid-19 :

Londres : 148 véhicules
New York : 123 véhicules
Paris : 86 véhicules

Source : Ministère de la transition écologique

Nombre de taxis et VTC en Île-de-France



* Les données n'étant pas disponibles pour les taxis en 2018, les données 2017 ont été reportées en pointillés.

Source : Ministère de la transition écologique (Service de la donnée et des études statistiques), traitement et calculs Île-de-France Mobilités



Réguler la concurrence

- Jusqu'en 2016, tous les chauffeurs dits sous statut LOTI (chauffeurs occasionnels de transport collectif devant transporter au minimum deux passagers), plus avantageux que les statuts Taxis et VTC car moins long à obtenir, pouvaient exercer une activité VTC ;
- La loi Grandguillaume (2016) a en particulier instauré l'interdiction pour ces chauffeurs d'utiliser des véhicules de moins de dix places dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, ainsi que la fusion des formations et examens pour les chauffeurs Taxis et VTC. Cela a permis de mettre fin à une situation déséquilibrée entre taxis et VTC en instaurant des conditions similaires à l'exercice de la profession de chauffeur.



Favoriser la mutualisation des réservations, développer l'offre de taxis en relation avec le transport à la demande

- Ces recommandations n'ont pas fait l'objet de mesures spécifiques au cours de la période. Le développement de l'offre VTC a néanmoins permis un accès facilité aux transports particuliers de personnes partout en Île-de-France ;
- Toutefois, compte tenu du nombre de courses potentielles, la très grande majorité des VTC exerce dans le cœur de l'Île-de-France et on constate en effet que la majorité des usagers des VTC en Île-de-France résident à Paris (61% en 2016 - source : étude 6t sur les différentes formes de VTC pour le compte de l'ADEME).



Taxis stationnés – Boulogne-Billancourt, Hauts-de-Seine

2. | AMÉLIORER LES CONDITIONS DE CIRCULATION DES TAXIS



Ouvrir les couloirs de bus aux taxis

Les couloirs de bus peuvent être ouverts aux taxis en Île-de-France, cependant la répartition des rôles de décision d'ouverture est complexe :

- À Paris, la décision revient au Préfet de Police pour 20 % des voies, sinon au Maire. Les taxis peuvent circuler dans la totalité des couloirs de bus ;
- Pour le reste de l'Île-de-France, la décision revient à l'autorité compétente selon le type de voie concernée au niveau départemental ou communal. La situation diffère ainsi selon les axes.



Développer les voies réservées aux taxis sur les autoroutes et voies rapides

- Depuis 2015, deux voies réservées sont accessibles aux taxis sur les autoroutes A1 et A6, afin de faciliter l'accès aux aéroports. Chaque voie accueillait environ 300 taxis à l'heure de pointe avant la crise sanitaire. Elles permettent un gain de temps de plusieurs minutes sans pour autant avoir aggravé la congestion routière.

(Source : DIRIF)



Faciliter l'accès des taxis aux gares

- Dans son « Guide pour l'aménagement des pôles d'échanges d'Île-de-France » paru en 2015, Île-de-France Mobilités préconise d'analyser dans les études de pôles le besoin d'une offre taxis à proximité des gares et, si la réponse est positive, d'aménager une aire de taxis au sein du pôle.



Améliorer les conditions de franchissement des portes de Paris et d'accès vers le centre de Paris

- Cette recommandation n'a pas fait l'objet de mesure spécifique au cours de la période.

3. | AMÉLIORER L'INFORMATION SUR L'OFFRE DES TAXIS



Taxis stationnant en sortie de gare TGV – Massy-Palaiseau, Essonne



Développer l'information sur les services taxis

- La LOM a rendu obligatoire la transmission via le registre de disponibilité des taxis des informations relatives à la localisation en temps réel des taxis disponibles sur leur zone de prise en charge, éventuellement par l'intermédiaire d'une centrale de réservation. Grâce à la large diffusion des smartphones équipés de GPS auprès des usagers, les plateformes de localisation en temps réel en ligne se sont fortement développées ;
- Le développement très rapide des services VTC a été rendu possible par la création de plateformes de mise en relation instantanée entre chauffeurs et usagers, la première (Uber France) datant de 2012.

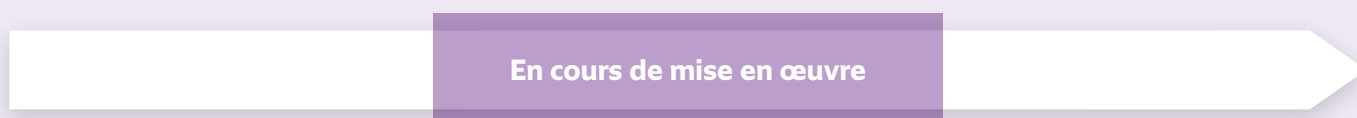


Développer l'information sur les taxis dans tous les pôles gares

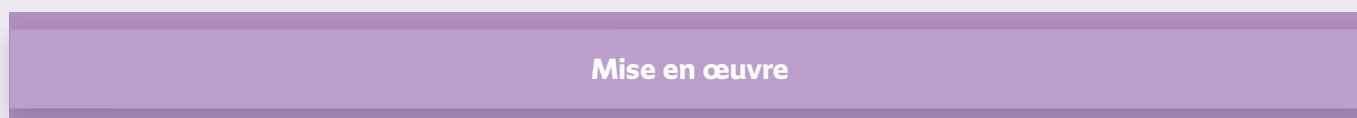
- Le « Guide pour l'aménagement des pôles d'échanges » d'Île-de-France Mobilités préconise que, si une aire de taxis est aménagée au sein d'un pôle, « l'information sur les taxis devra être disponible dans le bâtiment voyageur et, lorsqu'il existe, au point d'arrêt des taxis (panneau d'affichage, etc.). Cette information contiendra les coordonnées des sociétés locales de taxis. »

ATTEINTE DES OBJECTIFS

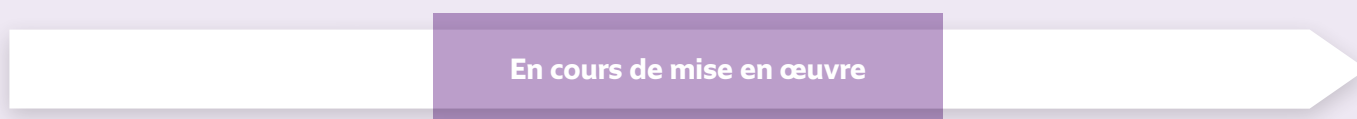
Améliorer les conditions de circulation des taxis



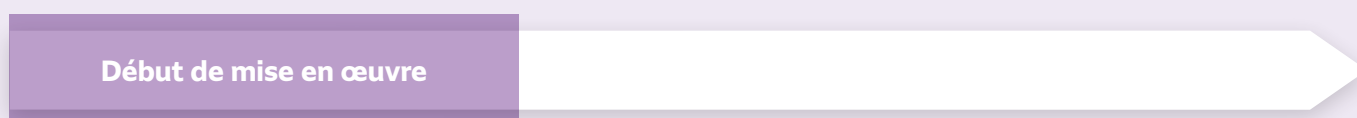
Améliorer l'information sur l'offre des taxis




Développer l'offre dans la zone des taxis parisiens



Faciliter l'accès à l'offre de taxis en dehors de la zone de taxis parisiens



Territoires où l'action a été mise en œuvre

Paris et cœur de métropole	Agglomération centrale	Agglomération des pôles de centralité	Bourgs, villages et hameaux
			



COVOITURAGE

1. METTRE EN PLACE DES MESURES INCITATIVES POUR L'ACCÈS DES COVOITUREURS AUX PARCS RELAIS EN GRANDE COURONNE

- Plus d'une vingtaine de Parcs Relais labellisés en grande couronne ont été équipés de places de stationnement dédiées au covoiturage, au plus près des quais, notamment à Chelles-Gournay, Meaux ou Fontainebleau-Avon ;
- Une expérimentation de covoiturage dynamique a été réalisée en gare d'Houdan (ligne N) en 2017 avec des écrans sur les quais de la gare et dans le parc relais indiquant en temps réel les offres et demandes de covoiturage à destination et depuis la gare en précisant le nombre de places disponibles ;
- Des expérimentations tarifaires ont également été conduites dans certains parcs relais, comme à Chelles ou Souppes - Château-Landon, sans pour autant aboutir à des résultats probants quant à leur caractère



Places de stationnement réservées au covoiturage dans un parc relais - Bois-le-Roi, Seine-et-Marne

incitatif. La question du contrôle du covoiturage effectif est notamment une piste d'amélioration à investiguer car il ne peut être effectué que de visu lorsqu'il y a présence humaine aux accès du parc relais.

2. CRÉER DES AIRES DE COVOITURAGE



Parking réservé aux covoituteurs

- Plusieurs départements franciliens ont développé une approche stratégique pour couvrir leur territoire et y déployer des aires de covoiturage, particulièrement en grande couronne ;
- À titre d'exemple, le Conseil départemental de l'Essonne a créé dix-huit aires de covoiturage, de deux à dix places chacune. Elles se situent à proximité d'axes structurants de voirie, près d'équipements tels que des supermarchés ou des parcs relais, afin de faciliter la mise en relation des covoituteurs tout en offrant des espaces de stationnement licite pour les véhicules non-utilisés ;
- D'autres acteurs comme les communes, la SNCF, Blablacar ou les concessionnaires autoroutiers se sont également saisis de la question du déploiement des aires de covoiturage.

3. | **AUTORISER LA CIRCULATION DES COVOITUREURS DANS LES VOIES RÉSERVÉES SUR LES AUTOROUTES ET VOIES RAPIDES PARTAGÉES AVEC LES BUS**

- En France, la réglementation de la circulation sur les voies de covoiturage a été intégrée au Code de la route à la suite de la LOM en 2019. Auparavant, la réservation de voie n'était possible que pour les transports collectifs.
- Les premières voies réservées au covoiturage restent à mettre en place en Île-de-France. Pour autant, des expérimentations préalables au dispositif de contrôle-sanction ont été réalisées par la DiRIF sur l'A86 en 2018, et par la Ville de Paris sur le boulevard périphérique en 2021.
- En complément, des études de la DiRIF sur 9 portions de voies rapides franciliennes ont montré qu'entre 12 % et 22 % des véhicules circulant sur ces tronçons comprenaient 2 passagers ou plus, ce qui induisait un potentiel de remplissage de voies réservées (bus, taxis et covoiturage) compris entre 13 % et 25 %.



Voie réservée aux bus sur l'A10 – Essonne

4. | **DONNER PLUS DE VISIBILITÉ AU COVOITURAGE**



Les opérations « Tous ensemble pour le covoiturage » d'Île-de-France Mobilités

- Île-de-France Mobilités a mené depuis fin 2017 deux opérations successives « Tous ensemble pour le covoiturage » visant à développer et encourager cette pratique en indemnisant les conducteurs ;
- Pour les passagers abonnés Navigo annuels et Imagine R, les trajets étaient gratuits, dans la limite de deux trajets par jour sur le territoire francilien (trajets Paris-Paris exclus) ;
- L'indemnisation des conducteurs était plus importante en cas de perturbations majeures dans les transports collectifs, ainsi que lors des pics de pollution.
- La première opération « Tous ensemble pour le covoiturage » en 2017-2018 a concerné 475 000 trajets conducteurs. La seconde opération en 2019-2020, intégrant un épisode majeur de grèves des transports collectifs en cœur d'agglomération, a concerné près de 1,4 million de trajets conducteurs ;
- Malgré la croissance observée entre 2017 et 2020, le nombre de trajets covoiturés est demeuré modeste par rapport à l'ampleur des déplacements quotidiens en Île-de-France : de l'ordre de 6 000 trajets par jour de semaine en février 2020, hors périodes de grève.

COVOITURAGE

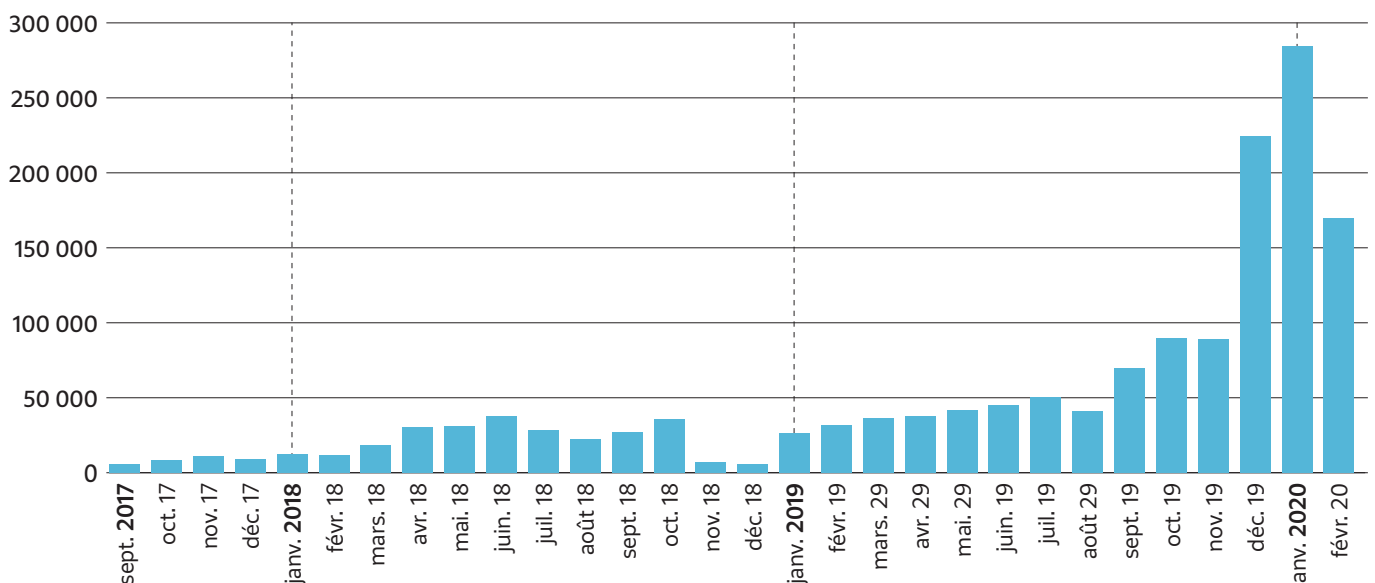
Lors de la seconde opération :

- Plus de 80 000 covoitureurs ont été concernés par le dispositif, avec un taux d'occupation moyen de 2,4 personnes par véhicule ;
- Les trois-quarts des trajets avaient une origine et/ou une destination en grande couronne ;
- 88 % des trajets avaient un motif domicile-travail. En conséquence, ils étaient concentrés aux heures de pointe et peu de trajets étaient effectués le week-end ;
- Les covoitureurs les plus réguliers avaient un profil majoritairement CSP+ (59 % des conducteurs et 53 % des passagers) ou employé (31 % des conducteurs et 37 % des passagers). Les étudiants représentaient 17 % des passagers ;
- Une majorité de trajets étaient réalisés par un faible nombre de conducteurs ;
- L'ensemble de ces expérimentations a permis d'identifier les mécanismes incitatifs et les critères d'éligibilité les plus adaptés, afin de stabiliser le dispositif de soutien d'Île-de-France Mobilités mis en place en mai 2021 en partenariat avec trois opérateurs de covoiturage ;
- Parallèlement à ces actions d'ampleur régionale, plusieurs initiatives locales sont également en place, à l'image des services de l'association Pouces d'Yvelines (RézoPouce) ou du service « Covoit'ici » dans le Parc naturel régional du Vexin.

En moyenne, les trajets covoiturés sont plus courts d'environ 30 minutes par rapport aux trajets en transports collectifs sur la même origine-destination. La grande majorité des passagers (79 %) auraient utilisé les transports collectifs s'ils n'avaient pas covoituré.

Source : enquête Île-de-France Mobilités auprès des usagers des plateformes de covoiturage - 2020

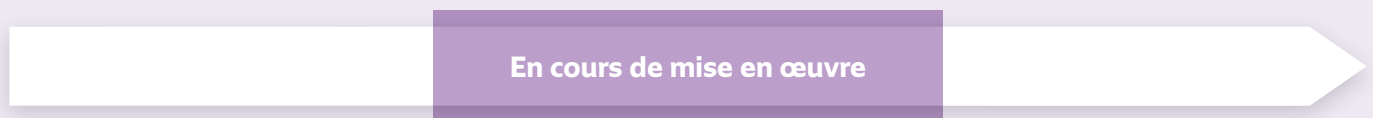
Suivi mensuel du nombre de trajets covoiturés subventionnés par Île-de-France Mobilités



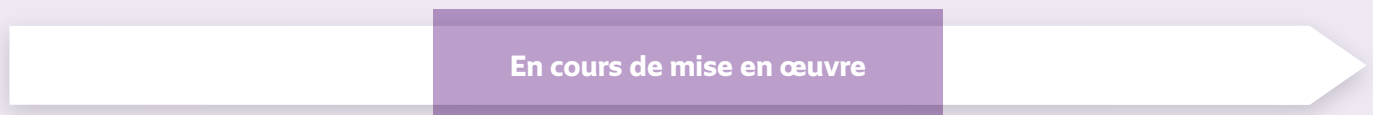
Source : Île-de-France Mobilités - 2020

ATTEINTE DES OBJECTIFS

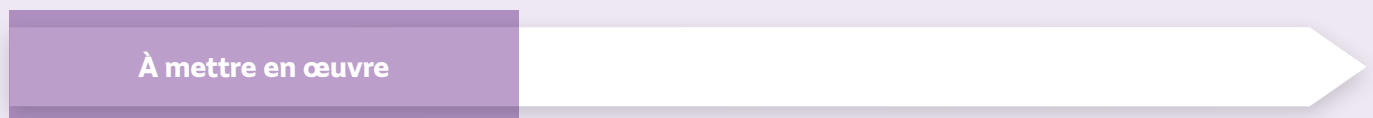
Mettre en place des mesures incitatives pour l'accès des covoitureurs aux parcs relais en grande couronne



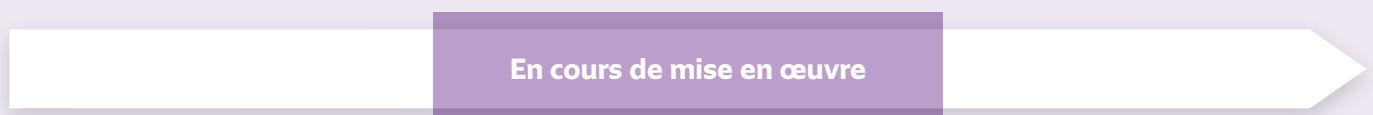
Créer des aires de covoiturage



Autoriser la circulation des covoitureurs dans les voies réservées sur les autoroutes et voies rapides partagées avec les bus



Donner plus de visibilité au covoiturage



Territoires où l'action a été mise en œuvre

Paris et cœur de métropole	Agglomération centrale	Agglomération des pôles de centralité	Bourgs, villages et hameaux
nc			

AUTOPARTAGE

1. | UN DÉVELOPPEMENT SOUS CONTRAINTE ÉCONOMIQUE

- L'offre en autopartage s'est surtout développée en zone urbaine dense, là où le marché est le plus attractif pour les opérateurs commerciaux. C'est également sur ce territoire qu'a été déployé le service public Autolib', dont le niveau de fréquentation trop faible n'a pas permis d'assurer la pérennité ;
- Le marché de l'autopartage en libre-service n'est pas encore stabilisé à ce jour. Les formules, même lorsqu'elles sont proposées par des constructeurs automobiles ou des loueurs traditionnels, peinent à garantir un équilibre économique. Les offres demeurent donc réduites en dehors du cœur de métropole, nécessitant le soutien des collectivités locales ou des entreprises.

Le service Autolib'
a proposé jusqu'à
4 000 véhicules électriques
pour **150 000 abonnés actifs**

Source : ADEME, 6t - 2019

1999 Premier service d'autopartage en boucle en Île-de-France

2018 Fin d'Autolib'

1999

2011

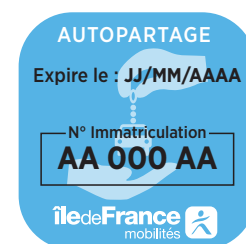
2018

2019

2011 Début du service en trace directe Autolib'

2019 Label « Île-de-France Autopartage »

2. | L'ACCOMPAGNEMENT NÉCESSAIRE DES COLLECTIVITÉS



- Depuis 2016, le marché de l'autopartage a vu émerger de nombreuses offres en libre-service en Île-de-France. Leurs opérateurs ont capitalisé sur la fin du service Autolib' en 2018 pour augmenter leur flotte, nécessitant parfois une sélection sur les territoires les plus convoités comme Paris où plus de 3 000 véhicules en autopartage étaient disponibles en 2020 ;
- Île-de-France Mobilités a mis en place le Label « Île-de-France Autopartage » en novembre 2019. Il permet de distinguer les véhicules des opérateurs respectant des critères de typologie de véhicules et de qualité de service : véhicules 100 % électriques, à hydrogène ou dotés d'une vignette Crit'Air 1, entretien régulier, accès à minima 7j/7 et 19h/24 avec un dispositif automatisé, tarifs tous compris, accès possible aux jeunes conducteurs, etc ;
- Cet outil juridique et pédagogique permet aux collectivités qui le souhaitent de développer l'autopartage en sélectionnant plus facilement les opérateurs qui pourront se déployer sur leur territoire ;

Avec cinq opérateurs labellisés
« Île-de-France Autopartage »
en 2022, ce sont plus de
2 500 véhicules
qui garantissent un service
de qualité aux usagers.

Source : Île-de-France Mobilités - 2022

- À fin 2021, on compte 5 opérateurs labellisés « Île-de-France Autopartage » (en plus de 3 opérateurs labellisés de scooters partagés), présents sur une ou plusieurs communes de chaque département francilien.

Le cas des scooters en libre-service

Présentes en Île-de-France depuis 2016, les offres de scooters en libre-service ont d'abord été circonscrites au cœur d'agglomération. Fin 2021, plus de 4 800 scooters électriques étaient proposés à la location en libre-service à Paris et dans une quinzaine de communes limitrophes par deux opérateurs labellisés. Deux autres opérateurs, non labellisés, sont aujourd'hui en grande croissance.

La fin de la décennie a donc vu émerger de nouveaux acteurs privés sur ce territoire, laissant présager que le marché du scooter risque de connaître une dilatation de l'offre à encadrer, à l'image de ce qui a été expérimenté pour les autres services privés de mobilité en libre-service comme les vélos ou les trottinettes.

AUTOPARTAGE

Le profil des autopartageurs

Les autopartageurs ont un profil largement urbain, de catégorie socio-professionnelle supérieure et à haut niveau de diplôme. Ils appartiennent majoritairement à des ménages non-motorisés qui n'utilisent pas la voiture au quotidien (en Île-de-France, 52 % des autopartageurs utilisent les transports en commun quotidiennement). Ils ont principalement recours à l'autopartage pour des déplacements occasionnels de loisirs, les motifs professionnels représentant moins de 10 % des trajets.

La focalisation des opérateurs sur le cœur de métropole, le manque d'accès aux outils numériques nécessaires, la complexité des démarches de locations, ou les réticences sociales et psychologiques à partager un même véhicule font partie des facteurs explicatifs du peu d'usage qu'en font les ménages modestes.

(Source : ADEME, 6t, 2019)

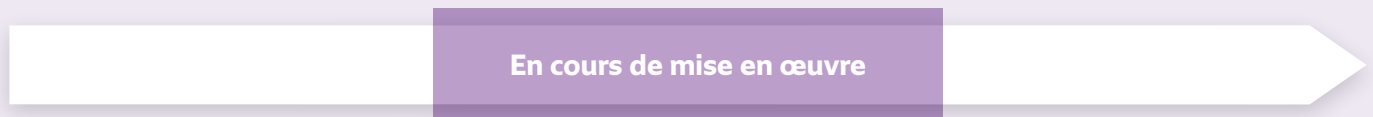
Nombre d'opérateurs d'autopartage labellisés disponibles par commune d'Île-de-France, (janvier 2022)



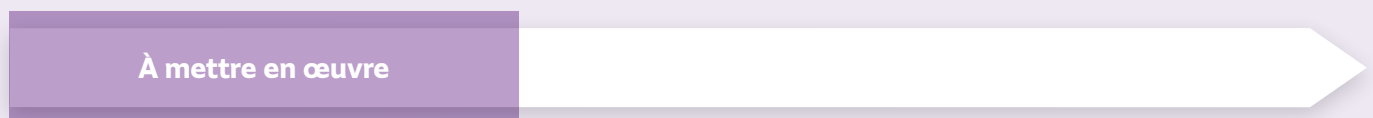
Source : Île-de-France Mobilités

ATTEINTE DES OBJECTIFS

Favoriser l'émergence de services d'autopartage



Aider à la multipropriété des véhicules



Territoires où l'action a été mise en œuvre

Paris et cœur de métropole	Agglomération centrale	Agglomération des pôles de centralité	Bourgs, villages et hameaux