

## 14ème législature

<b>Question N° :</b> <b>63345</b>	<b>De M. Christophe Premat</b> ( Socialiste, écologiste et républicain - Français établis hors de France )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports, mer et pêche		<b>Ministère attributaire</b> > Transports, mer et pêche
<b>Rubrique</b> > transports	<b>Tête d'analyse</b> > politique des transports	<b>Analyse</b> > autopartage. développement. écomobilité urbaine. perspectives.
Question publiée au JO le : <b>26/08/2014</b> Réponse publiée au JO le : <b>23/12/2014</b> page : <b>10752</b> Date de changement d'attribution : <b>27/08/2014</b>		

### Texte de la question

M. Christophe Premat rappelle à M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, que l'évolution de l'autopartage en France concernant 200 000 usagers. L'autopartage désigne un système de location de voitures, généralement en milieu urbain, qui permet d'utiliser les véhicules avec ou sans réservation et de façon ponctuelle. Selon une étude menée en 2013 par le bureau de recherche 6t (avec un soutien de l'Ademe), l'autopartage a entraîné une baisse de la mobilité en voiture et une hausse de la mobilité en transport collectif urbain dans les grandes agglomérations. On peut retenir quatre enseignements de cette enquête : une très forte diminution de la possession et de l'usage de la voiture personnelle ; une augmentation importante de l'ensemble des moyens de transports alternatifs à la voiture particulière ; une alternative jugée plus économique et pratique que la voiture particulière et un complément évident aux politiques d'écomobilité. Le développement de l'autopartage implique une réflexion sur l'hybridation de ces différents systèmes et leur complémentarité avec les autres modes de transport (transports collectifs, vélo...) puisque les usagers combinent plusieurs types de transport sans posséder de véhicule personnel. Il souhaite savoir s'il compte mettre en place des dispositifs incitatifs afin de favoriser une écomobilité urbaine et de fluidifier la circulation en ville.

### Texte de la réponse

L'autopartage a connu ces dernières années une croissance très forte et dispose d'un potentiel de développement important. Il réduit la dépendance à la voiture et favorise le report vers d'autres modes de mobilité. En outre, il permet de libérer de l'espace urbain utilisé auparavant pour le stationnement des véhicules. La loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 relative à la modernisation de l'action publique et l'affirmation des métropoles (MAPAM) a acté notamment la transformation des autorités organisatrices de transports urbains (AOTU) en autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et l'extension de leurs compétences au champ des usages partagés de l'automobile (covoiturage et autopartage) et des modes actifs. Elle a reconnu en particulier que ces autorités pouvaient organiser un service public d'autopartage en cas d'insuffisance de l'offre privée. Cette loi prévoit également que le versement transport peut être affecté au financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement de toute action relevant des compétences des AOM, y compris donc des services d'autopartage. En outre, la loi MAPAM confie à chaque AOM la définition des critères du label « autopartage ». En effet, le nouvel article L. 1231-14 du code des transports indique que la délivrance de ce label pourra être faite selon des critères librement définis par les AOM au regard des objectifs de réduction de la pollution et des gaz à effet de serre. L'autopartage entre particuliers peut également désormais bénéficier du label grâce à l'élargissement de la définition de l'autopartage dans la loi. Par



ailleurs, depuis la loi Grenelle II (article 54 de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement), le maire peut, dans le cadre de ses pouvoirs de police du stationnement, réserver des emplacements sur voirie aux véhicules détenteurs du label (article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales). Les places de stationnement réservées au label ne sont pas destinées à un opérateur en particulier, mais accessibles à tous les véhicules disposant du label. Les véhicules labellisés peuvent également bénéficier d'une tarification spécifique pour le stationnement payant si la collectivité le décide. Le Gouvernement restera attentif à la manière dont les collectivités locales se saisiront de ce nouveau cadre juridique pour en tirer tout enseignement utile en termes de bilan ou de propositions d'évolution.