



APPEL A CANDIDATURE A
DESTINATION DES
COLLECTIVITES POUR LA
MISE EN ŒUVRE D'UN
SERVICE PUBLIC
D'AUTOPARTAGE DANS LA
REGION ÎLE-DE-FRANCE

PRÉAMBULE

Définition de l'autopartage : Service de location de véhicules, accessible 24h/24, 7j/7 moyennant la souscription d'un contrat/abonnement (ou équivalent), permettant de satisfaire des déplacements réguliers ou occasionnels, de courte ou moyenne durée à utilisations successives par plusieurs personnes.

Six ans après la création du *Label régional Autopartage* qui vise à garantir la qualité des services d'autopartage privés présents en Île de France, Île-de-France Mobilités souhaite accélérer le déploiement de ce type de service et en massifier l'usage, en particulier en grande couronne où l'offre privée peine à se développer. Annoncé début 2026 par Île-de-France Mobilités, ce nouveau service public vise à offrir à tous les Franciliens une alternative écologique et économique à la voiture individuelle pour les déplacements contraints ou circonstanciels en complément du réseau de transports en commun et des modes actifs. Ce service comporte de nombreux avantages :

- Réduction du nombre de véhicules sur les routes ;
- Réduction de la pollution atmosphérique et des émissions de gaz à effet de serre ;
- Proposition d'une alternative économique à la possession d'un véhicule personnel, surtout quand il est peu utilisé (premier, second ou troisième véhicule d'un ménage) ;
- Absence de contrainte sur l'entretien, la réparation et le stationnement du véhicule près de son domicile pour les usagers ;
- Optimisation de la gestion de l'espace public pour les collectivités (une voiture en autopartage permet de libérer jusqu'à 3 places de stationnement).

Le service déployé sera « en boucle », c'est-à-dire que les véhicules seront proposés en libre-service dans des stations fixes. Pour chaque location, le véhicule devra être emprunté puis restitué à la même station. Le service vise à proposer 5 000 véhicules répartis dans toute l'Île de France. Il est prévu que les 500 premiers véhicules soient déployés pour la fin d'année 2027, date d'ouverture du service au public.

Les stations seront déployées sur la voirie publique, dont la gestion relève majoritairement de la compétence des communes, EPCI, EPT et départements. Le soutien de ces derniers sera donc essentiel au déploiement et au bon fonctionnement du service. Le présent appel à candidatures vise à initier et structurer le travail collaboratif nécessaire entre Île-de-France Mobilités et les gestionnaires de voirie qui souhaitent voir se développer ce service public d'autopartage sur leur territoire.

Pourquoi développer une offre publique d'autopartage « en boucle » ?

Île-de-France Mobilités a dressé le constat suivant :

- L'autopartage est une solution de mobilité durable, complémentaire de l'offre de transport en commun et qui répond à plusieurs enjeux du Plan des mobilités en Île-de-France (PDMIDF) :
- Néanmoins, son développement est très restreint et inégalitaire en Île-de-France :
 - Comparé à d'autres régions européennes comparables en taille et en densité l'offre en Île-de-France est minime : 0,7 véhicule pour 10 000 habitants VS 4,4 en Suisse et 5,6 en Belgique.

- L'offre de véhicules se concentre sur Paris et sa petite couronne : 1,7 véhicules en boucle pour 10 000 habitants pour Paris et sa petite couronne contre 0,1 véhicule pour 10 000 habitants sur le reste du territoire de la Région.

C'est au regard de ce constat qu'Île-de-France Mobilités a décidé de développer un service public d'autopartage afin d'en accélérer le développement de manière équitable.

Île-de-France Mobilités a fait le choix de développer un service public d'autopartage dit « en boucle ». Ce type d'autopartage consiste à proposer un véhicule en libre-service avec prise et restitution du véhicule en un même point (une « station »). La tarification proposée varie selon le temps d'usage, les kilomètres parcourus et la gamme du véhicule loué. L'entretien, le carburant et les assurances obligatoires sont inclus dans la tarification.

Un système « en boucle » a été privilégié par rapport à d'autres formes d'autopartage, notamment car :

- Elle est la forme d'autopartage qui suscite la plus forte démotorisation chez les ménages.
 - Une voiture en autopartage en boucle remplace entre 5 et 7 véhicules personnels contre entre 4 et 6 pour un véhicule en autopartage entre particuliers (Enquête Nationale de l'Autopartage 2025).
 - L'Enquête Nationale de l'Autopartage de 2022 relevait que les utilisateurs de services en free-floating en France étaient pour 58,7% d'entre eux démotorisés contre 73,8% des utilisateurs de services en boucle.
- L'autopartage en boucle est la forme d'autopartage qui suscite le plus haut taux d'occupation des véhicules : « A l'échelle de Paris, il est conclu que l'autopartage en boucle est davantage propice au covoiturage : 43% des usagers parisiens interrogés du free-floating déclarent qu'ils étaient seuls dans le véhicule lors de leur dernière location, contre 23% pour la boucle. »¹
- L'autopartage en boucle est plus adapté aux zones peu denses que le free-floating². Un service en free-floating nécessite une zone dense, relativement étendue, dans laquelle les mouvements de véhicules s'équilibrent naturellement du fait d'une répartition équilibrée de la population, des zones d'emploi et des pôles d'intérêts. Un service en free-floating ne pourrait donc pas être opérationnel sur l'ensemble de l'Île-de-France contrairement à un service en boucle.

Intérêts de l'autopartage pour la collectivité dans son ensemble

Pour la collectivité, l'autopartage propose plusieurs avantages :

¹ *L'autopartage à Paris, deux offres distinctes, usage, marché et potentiel* – Agence de la Mobilité, Direction de la voirie et des déplacements, mai 2021

² *Guide de l'autopartage pour les territoires* – Association des Acteurs de l'Autopartage, 2021

- Diminution des émissions territoriales de gaz à effet de serre et amélioration de la qualité de l'air (réduction du nombre de véhicules en circulation³ ; remplacement par des véhicules en autopartage récents et/ou électriques⁴) ;
- Baisse du taux de motorisation : les études⁵ ont démontré que, sur la ville de Paris, le taux de motorisation des usagers de services en boucle est de 15% (contre 32% pour les autres ménages) ;
- Réduction de la pression sur le stationnement en voirie : les services d'autopartage en boucle incitent à la démotorisation (abandon par exemple du 2^e ou 3^e véhicule du ménage)⁶. Chaque véhicule partagé libère entre 1 et 2 places de stationnement sur la voirie publique ;
- Offre de mobilité complémentaire du système de mobilités locales.⁷

Le déploiement d'un service public ne fera que renforcer ces avantages avec la garantie d'un déploiement équitable entre les territoires d'Île-de-France et un service ancré dans la durée.

Intérêts de l'autopartage pour les usagers

L'autopartage en boucle comporte plusieurs avantages pour les usagers :

- Une alternative économique à la possession individuelle d'une automobile, en particulier lorsque celle-ci roule peu⁸ ;
- Un accès à la mobilité automobile sans les inconvénients de la possession d'une automobile : entretien, réparation, gestion des assurances, besoin d'une place de stationnement près de son domicile ;
- Un accès à une grande variété de véhicules différents et qui répondent à chaque besoin⁹ ;
- Pour les entreprises, la possibilité de réduire ou d'optimiser leur flotte de véhicules¹⁰.

³ Un véhicule en autopartage en boucle remplace 5 à 7 voitures personnelles. Au total, un véhicule en autopartage en boucle peut permettre d'éviter jusqu'à 48 000 km parcourus par an (Enquête Nationale de l'Autopartage 2025).

⁴ Le rapport de l'IGEDD de novembre 2023 sur le développement de l'autopartage précise que la majorité des véhicules actuellement affectés sur de l'usage en autopartage sont au niveau national des véhicules thermiques récents de type citadine, dont l'impact GES relève de la vignette Crit'Air 1 à 2.

⁵ « Le bilan des déplacements en 2024 à Paris » (Ville de Paris, 2024) ; « L'autopartage à Paris, deux offres distinctes, usage, marché et potentiel » (L'Agence de la Mobilité, Direction de la voirie et des déplacements, 2021)

⁶ 60% des usagers de l'autopartage en boucle se sont séparés d'un véhicule suite à leur inscription. La moitié de cette démotorisation est directement liée à l'autopartage. De plus une voiture en autopartage en boucle libère jusqu'à 1,9 places de stationnement (Enquête Nationale de l'Autopartage 2025).

⁷ « Les usagers de l'autopartage rationalisent leur usage de la voiture et se reportent massivement vers les mobilités alternatives (marche, vélo, transport collectif) » (Enquête Nationale de l'Autopartage 2025). Constat déjà partagé dans l'Enquête Nationale de l'Autopartage de 2022.

⁸ « En moyenne un utilisateur réduit son utilisation de la voiture jusqu'à 2 000 km par an suite à son inscription à l'autopartage (soit une économie de près de 1 000 €/an) » – Enquête Nationale de l'Autopartage (2025) / Rapport de l'IGEDD sur le développement de l'autopartage (2023).

⁹ Rapport de l'IGEDD sur le développement de l'autopartage - 2023

¹⁰ Guide de l'autopartage (2018), CEREMA.

Contexte de l'état de déploiement de l'autopartage en IDF

L'offre d'autopartage en Île-de-France est aujourd'hui très limitée avec un développement hétérogène des services :

- Peu de véhicules en boucle très majoritairement concentrés à Paris et, dans une moindre mesure en petite couronne.
- Une domination des services en free-floating, notamment des scooters en libre-service.

Objectifs et modalités de développement de l'autopartage en Île-de-France

Au regard des éléments de son diagnostic¹¹, et en vue d'un développement de l'autopartage dans la région, Île-de-France Mobilités propose trois actions majeures pour développer l'autopartage sur le territoire francilien :

- **Action n°1** : Lancer un service public d'autopartage régional porté par Île-de-France Mobilités. Celui-ci aura pour but de massifier l'offre d'autopartage dans toute la région d'ici une dizaine d'années avec l'objectif de proposer 5 000 véhicules en boucle (déploiement progressif)..
- **Action n°2** : Lancer des appels à candidatures à destination des collectivités souhaitant accueillir ce nouveau service public sur leur territoire
- **Action n°3** : Dans un second temps¹², formaliser un document cadre régional au sujet de l'autopartage. Celui-ci rappellera l'état des lieux et éléments de diagnostic concernant cette pratique en Île-de-France ; détaillera la stratégie globale d'Île-de-France Mobilités en faveur de celle-ci et de son développement à moyen et long terme, ainsi que les actions mises/à mettre en place en ce sens. Les réflexions et propositions porteront sur une multitude de thématiques - restant à définir à date – et comprendra notamment la révision complète du [Label régional Autopartage](#).

¹¹ Mené dans le cadre de la formalisation de sa *Feuille de route autopartage*

¹² Sa formalisation est prévue ultérieurement afin, d'une part, d'assurer le lancement du service public d'autopartage régional et que, d'autre part, l'ensemble des éléments constitutifs de ce contrat de délégation de service public puisse y être précisément répertorié.

SOMMAIRE

Titre 1	La mise en œuvre de la politique d'autopartage d'Île-de-France Mobilités	9
Article 1.1	Description du service public envisagé	9
Article 1.1.1	Le service public d'autopartage régional	9
Article 1.1.2	Les publics cibles du service	9
Article 1.2	Les appels à candidature	10
Article 1.2.1	La raison d'être et les principes des appels à candidatures	10
Article 1.2.2	Le présent appel à candidatures	11
Article 1.2.3	Destinataires de l'appel à candidatures	11
Article 1.2.4	Le calendrier de mise en œuvre du service public d'autopartage	12
Article 1.3	Le schéma de déploiement du service	12
Article 1.4	La répartition des rôles et des responsabilités	14
Titre 2	Etapes et modalités de mise en œuvre du service sur le territoire lauréat	16
Article 2.1	Le positionnement des stations	16
Article 2.1.1	Les critères clés de positionnement	16
Article 2.1.2	Le type de stations envisagées	17
Article 2.1.3	La configuration des stations	18
Article 2.1.4	Le pré-positionnement des stations	22
Article 2.1.5	Le positionnement des stations	23
Article 2.1.6	Les conditions d'arbitrage	28
Article 2.2	Le choix des véhicules	28
Article 2.2.1	Les types de véhicules susceptibles d'être déployés	28
Article 2.2.2	La non-affectation des véhicules	29
Article 2.2.3	Les conditions d'arbitrage	29
Article 2.3	L'implantation des stations	30
Article 2.3.1	Les modalités administratives	30

Article 2.3.2	Travaux de construction des stations	30
Titre 3	Modalités de gestion une fois le service opérationnel localement.....	36
Article 3.1	L'entretien et la gestion courante des stations	36
Article 3.1.1	L'entretien à la charge d'Île-de-France Mobilités	36
Article 3.1.2	L'entretien à charge du gestionnaire de voirie	36
Article 3.2	L'entretien et la gestion des véhicules	36
Article 3.3	Les opérations de contrôle.....	37
Article 3.3.1	Explications préalables.....	37
Article 3.3.2	Respect de l'occupation des places réservées	37
Article 3.3.3	Respect du stationnement payant.....	38
Article 3.3.4	Coordination du concessionnaire et des autorités compétentes concernant les opérations de contrôle	38
Article 3.3.5	Vidéosurveillance	38
Article 3.4	La promotion du service	39
Article 3.4.1	Le rôle d'Île-de-France Mobilités et le rôle du concessionnaire	39
Article 3.4.2	Le rôle attendu des collectivités locales	39
Article 3.5	L'usage du service.....	40
Article 3.5.1	L'usage par les collectivités locales.....	40
Article 3.5.2	Le rôle attendu des collectivités locales	41
Article 3.6	La gestion des aléas d'exploitation.....	41
Article 3.6.1	Gestion des insatisfactions.....	41
Article 3.6.2	Problèmes ponctuels d'accessibilité d'une station.....	42
Article 3.6.3	Demande définitive de modification, de déplacement ou de fermeture d'une station	43
Article 3.7	Reporting sur les usages locaux du service.....	47
Article 3.8	Evolution de la convention.....	48
Article 3.8.1	Avenants à la convention	48
Article 3.8.2	Résiliation de la convention.....	49
Titre 4	Dépôt et analyse des candidatures.....	49
Article 4.1	Constitution du dossier de candidature	49

Article 4.1.1	Lettre d'intention / Pièces à fournir.....	49
Article 4.1.2	Renseignements complémentaires	50
Article 4.1.3	Modalités de dépôt et de transmission	50
Article 4.2	Modalités d'analyse et d'appréciation des candidatures.....	50
Article 4.2.1	Critères d'analyse.....	50
Article 4.2.2	Demandes éventuelles de précisions.....	51
Article 4.3	Décision et officialisation	52
Article 4.3.1	Notification de la décision	52
Article 4.3.2	Transmission d'un courrier d'acceptation	52
Article 4.3.3	Déroulé jusqu'à la signature de la convention	52
Article 4.3.4	Mise au point de la convention	53
Titre 5	Annexes à l'appel à candidature	54
Article 5.1	Cadre de réponse.....	54
Article 5.2	Secteurs envisagés pour le déploiement de stations	54
Article 5.3	Modèle lettre d'intention	54
Article 5.4	Cartographie des acteurs locaux de la mobilité solidaire.....	54
Article 5.5	Prescriptions relatives à la configuration en station	54
Article 5.6	Projet de convention	54
Article 5.7	Fiche navette.....	54
Article 5.8	Note sur les enjeux de la mobilité durable et inclusive	54

Titre 1 La mise en œuvre de la politique d'autopartage d'Île-de-France Mobilités

Article 1.1 Description du service public envisagé

Article 1.1.1 Le service public d'autopartage régional

Pour pallier la carence d'offre adaptée sur le territoire, Île-de-France Mobilités souhaite déployer un service public d'autopartage régional, via un contrat de délégation de service public d'une durée de six ans, prolongeable de deux fois un an. Ce service sera déployé en marque blanche Île-de-France Mobilités par le concessionnaire.

Le service public régional d'autopartage vise à terme (toutes options levées) le déploiement d'environ **5 000 véhicules allant de la citadine au véhicule utilitaire**, avec un mix de motorisation essence, hybride non rechargeable et électrique. L'objectif d'Île-de-France Mobilités est d'approcher une motorisation de sa flotte en 100% électrique d'ici la fin du contrat. Les informations détaillées sur les véhicules sont reprises à l'Article 2.2.1 du présent Appel à candidatures.

Ces véhicules seront répartis à terme sur environ **2 000 stations en voirie**, aménagées par Île-de-France Mobilités ou son concessionnaire. Les stations comprendront un totem d'autopartage, des places réservées et le cas échéant des bornes de recharge pour véhicules électriques. Les informations détaillées sont reprises à l'Article 2.1.2 du présent Appel à candidatures.

Article 1.1.2 Les publics cibles du service

Le service a vocation à être déployé **sur tout le territoire régional**, pour toucher également des territoires qui actuellement ne bénéficient pas ou très peu de service d'autopartage. Le schéma de déploiement envisagé est détaillé à l'Article 1.3 du présent Appel à candidatures.

A l'heure actuelle, les usagers de l'autopartage en Île-de-France sont :

- Surtout des hommes (77%), d'un milieu favorisé (46% de CSP+), plutôt âgés (45 ans d'âge moyen) ;
- Résidents de Paris (70%) ou dans les départements de Petite Couronne (23%) ;
- Faiblement motorisés (13%) et plus fréquemment utilisateurs des transports en commun.¹³

Les services d'autopartage actuels ne parviennent donc pas à toucher des profils suffisamment diversifiés ni à répondre à la diversité des besoins, permettant d'atteindre le plein potentiel de développement de

¹³ Les chiffres sur les usagers actuels proviennent de l'étude autopartage menée par l'IFOP en 2024 pour le compte d'Île-de-France Mobilités.

l'autopartage. Île-de-France Mobilités souhaite donc favoriser l'usage de l'autopartage par d'autres profils d'utilisateurs grâce à :

- Des avantages pour les abonnés aux transports en commun et les utilisateurs des services vélos Île-de-France Mobilités ;
- Une tarification solidaire ;
- Des conditions spécifiques adaptées aux employeurs pour promouvoir des usages professionnels (voir l'Article 3.5).

La grille tarifaire définitive sera établie par Île-de-France Mobilités avec le Concessionnaire retenu.

Article 1.2 Les appels à candidature

Article 1.2.1 La raison d'être et les principes des appels à candidatures

Comme détaillé à l'Article 1.4, la mise en œuvre du service public régional d'autopartage nécessite un travail partenarial entre Île-de-France Mobilités et son Concessionnaire d'une part, et les EPCI, EPT et communes d'autre part.

Par ailleurs, le service doit être déployé petit à petit sur les territoires, avec une diffusion en tache d'huile, comme le précise l'Article 1.3.

Le service public régional d'autopartage sera donc tout d'abord déployé dans quelques EPCI et EPT, puis rapidement étendu de manière plus large. La mise en place du service nécessite un partenariat étroit avec l'EPCI ou l'EPT, les communes et les départements concernés. Les Appels à candidature permettent de formaliser un engagement de ces parties et une volonté de déploiement sur le territoire, afin de lancer les étapes préparatoires à la mise en place du service.

Afin d'étendre progressivement le service sur le territoire francilien et d'atteindre les objectifs de déploiement mentionnés à l'Article 1.1 du présent Appel à candidatures, Île-de-France Mobilités prévoit le lancement d'au moins deux autres appels à candidatures d'ici à fin 2027, pour des déploiements à compter de 2028. Au-delà de ces premières échéances, d'autres appels à candidatures seront publiés durant l'exécution du contrat de délégation de service public, afin d'accompagner la montée en charge du service et d'intégrer de nouveaux territoires.

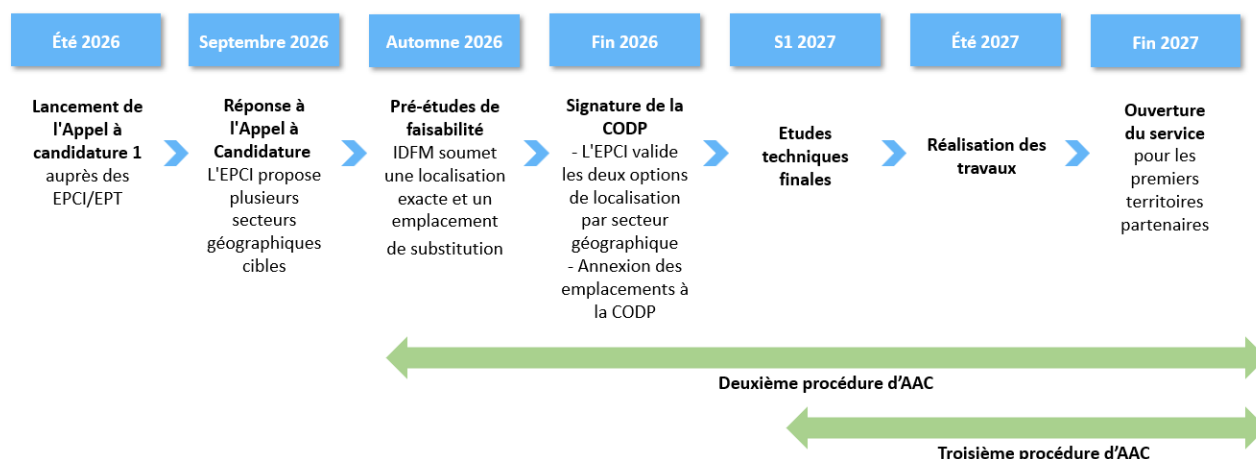
Chaque territoire retenu dans le cadre de l'Appel à candidatures aura alors :

- Une première période d'environ un an de préparation du déploiement du service : validation de lieux d'implantation des stations, signature de conventions d'occupation, études, travaux de mise en place de stations... ;
- Puis un déploiement progressif du service d'abord sur une partie des stations identifiées, et par la suite en fonction des objectifs de déploiement du service et des facteurs locaux.

Article 1.2.2 Le présent appel à candidatures

Le présent appel à candidatures est une première étape dans l'adhésion au service d'autopartage d'Île-de-France Mobilités. Il a pour but d'officialiser l'intérêt des collectivités territoriales en vue d'un conventionnement (CODP : convention d'occupation du domaine public) et ce dans le cadre du projet mentionné ci-avant.

Le présent Appel à Candidatures vise l'aménagement de stations dès l'été 2027 pour accueillir les premiers véhicules du service avant la fin de l'année 2027, avec le calendrier prévisionnel suivant :



L'objectif est d'atteindre 500 véhicules (soit environ 200 stations) à la fin de l'année 2027, répartis entre les territoires ayant répondu au présent Appel à candidatures.

Article 1.2.3 Destinataires de l'appel à candidatures

Le présent appel à candidatures s'adresse :

- Au sein de la Métropole du Grand Paris, aux **établissements publics territoriaux de la Métropole et à la Ville de Paris**, ci-après les « **EPT** » ;
- Dans le reste de l'Île-de-France, aux **communautés de communes, communautés d'agglomération et communautés urbaines**, ci-après les « **EPCI** ».

Dans le cadre du présent appel à candidatures, Île-de-France Mobilités a fait le choix de s'adresser en priorité aux EPCI et aux EPT.

Ce choix répond d'abord à des considérations opérationnelles. Compte tenu du nombre important de communes en Île-de-France, une ouverture directe à l'ensemble des collectivités générerait un volume de candidatures difficilement compatible avec les délais d'instruction et les moyens mobilisables à ce stade du projet. Le recours à un portage intercommunal permet ainsi de concentrer l'instruction sur un nombre limité d'interlocuteurs et de garantir un traitement fluide, lisible et dans des délais maîtrisés.

Par ailleurs, l'échelle intercommunale apparaît particulièrement pertinente pour assurer une cohérence territoriale du futur service. Elle permet de raisonner à l'échelle des bassins de vie, de coordonner les besoins

des différentes communes et de proposer des implantations de stations en lien avec les dynamiques locales de mobilité et d'aménagement.

Dans ce cadre, les communes sont invitées à se rapprocher de leur EPCI ou EPT afin de faire remonter leurs besoins et de contribuer à l'élaboration de candidatures consolidées. Le cas échéant, les EPCI et EPT pourront également associer les départements lorsque les projets envisagés concernent leur domaine public.

D'autres appels à candidature ou prises de contact seront ultérieurement initiés par Île-de-France Mobilités ou son futur concessionnaire pour déployer le service. Ces appels à candidature seront ouverts à la candidature de communes, sans obligation de passer par l'EPT ou l'EPCI.

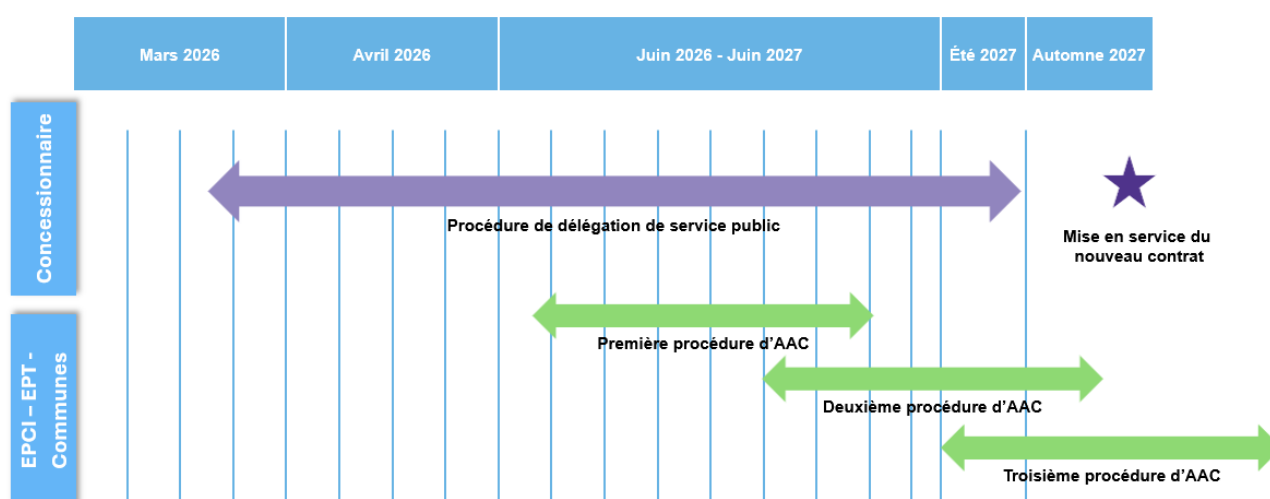
Les modalités de participation sont détaillées dans le Titre 4 du présent Appel à Candidatures.

Article 1.2.4 Le calendrier de mise en œuvre du service public d'autopartage

Parallèlement aux Appels à candidatures, la procédure de commande publique (délégation de service public) visant à sélectionner le futur concessionnaire est en cours. Le déploiement des 500 premiers véhicules du service est prévu en fin d'année 2027. Île-de-France Mobilités souhaite donc identifier les EPCI et EPT intéressés par le déploiement du service à court terme sur leur territoire, d'où la mise en place du présent Appel à candidatures.

Procédure

Calendrier prévisionnel



Article 1.3 Le schéma de déploiement du service

Le schéma de déploiement du service a vocation à identifier l'offre de véhicules en autopartage pour chacun des territoires composant l'Île-de-France. Il oriente Île-de-France Mobilités et ses partenaires dans le maillage territorial à prévoir, mais ne se veut pas restrictif vis-à-vis de l'appel à candidature. Le schéma de déploiement sera sollicité pour s'assurer de l'adéquation de l'offre projetée avec les besoins de chaque territoire.

A ce titre, et dans un souci d'offrir un service public d'autopartage à l'ensemble des Franciliens, il a été convenu de construire le schéma de déploiement selon les principes suivants :

- Répartition du service sur toute l'Île-de-France ;
- Extension du service à la petite et la grande couronne dans une logique de maillage en tache d'huile en ciblant les territoires à forts potentiels et à potentiels modérés¹⁴ ;
- Implantation fortement orientée dans un périmètre immédiat aux abords des gares du réseau ferré (métro, RER, Transilien, tramway) ;
- Prise en compte de l'évolution de l'offre en équipant chaque futur quartier de gare du Grand Paris Express ;
- Équité territoriale en assurant une offre minimale à terme de 4 véhicules par EPCI/EPT (avec une offre minimale de 2 véhicules par station).

L'objectif de dimensionnement à terme ciblé par territoire est le suivant :

- Atteindre 20% de l'offre en autopartage à Paris, soit environ 1 000 véhicules.
- Atteindre 50% de l'offre en autopartage en petite couronne, soit environ 2 500 véhicules.
- Atteindre 30% de l'offre en autopartage en grande couronne, soit environ 1 500 véhicules.

¹⁴ Les potentiels par territoires ont été calculés sur la base de critères d'attractivité d'un service d'autopartage : densité de population, densité d'emploi, densité de modes alternatifs à la voiture individuelle, taux de motorisation, part modale de la voiture individuelle, densité de grands équipements.

Article 1.4 La répartition des rôles et des responsabilités

Dans le cadre du déploiement des stations d'Autopartage, les 4 acteurs principaux sont Île-de-France Mobilités, les communes, les EPCI/EPT et le concessionnaire. Chacun a un rôle et des responsabilités définis ci-dessous.

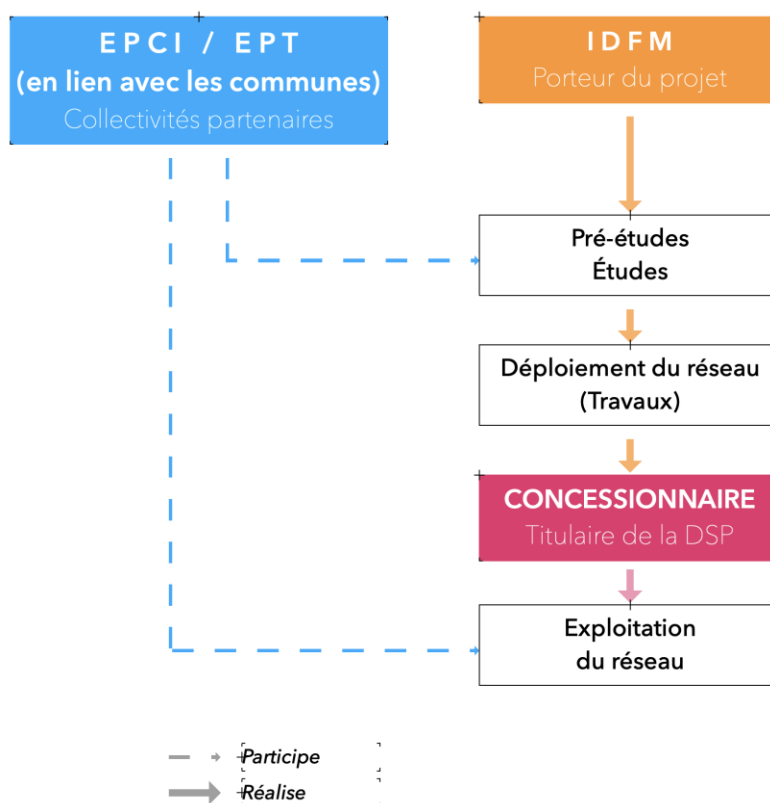


Schéma de répartition des rôles



Titre 2 Etapes et modalités de mise en œuvre du service sur le territoire lauréat

Article 2.1 Le positionnement des stations

Article 2.1.1 Les critères clés de positionnement

Le positionnement des véhicules en autopartage est crucial pour assurer une bonne utilisation de ces derniers. Plusieurs critères sont à prendre en compte pour implanter correctement un véhicule :

Les critères essentiels

- Densité de population dans un rayon de 500m autour de la station
- Densité d'emplois dans un rayon de 500m autour de la station
- Place de stationnement sur l'espace public en voirie

} Mixité des usages permettant une utilisation optimale du service



Les critères importants

- Visibilité de l'emplacement : proximité de l'axe principal, sur axe sans impasse
- Facilité d'accès : pas de manœuvre complexe et d'insertion trop difficile sur le réseau routier
- Contraintes sur le stationnement : zone saturée, zone bleue, stationnement payant
- Proximité directe des commerces, équipements et services
- Proximité directe d'une gare ou d'un pôle d'échanges
- Sécurité du site : éclairage, surveillance



Les critères pertinents complémentaires

- Mixité sociale du quartier d'implantation
- Trafic dense et voirie saturée
- Facilité d'installation d'une borne de recharge
- Proximité des bâtiments des services des collectivités pour favoriser son usage
- Ménages sans voiture ou multi-équipés cherchant à réduire leur flotte
- Proximité d'hébergements touristiques

Le choix du secteur d'implantation doit être réfléchi dès la phase de l'appel à candidature, puisque la station n'a pas vocation à être repositionnée.

Les critères techniques des choix d'implantation

Le positionnement précis des stations sera défini selon des études techniques menées à la suite d'un repérage dit de « terrain ». Ces études donneront lieu à des fiches puis des plans permettant les validations successives communes nécessaires au projet.

Certains critères de base relatifs à la voirie et aux réseaux orienteront les propositions d'implantation.

Les propositions d'implantation sur du stationnement existant seront favorisées, afin de faciliter le déploiement en limitant les travaux nécessaires à l'installation de la station. Lorsque les caractéristiques du site le permettent, les implantations sur des emplacements en créneau seront privilégiées afin de favoriser une insertion qualitative dans l'espace public et de limiter les impacts sur les autres usages de voirie.

Par ailleurs, pour permettre l'électrification des stations, il sera établi des propositions d'implantation répondant aux impératifs liés à la mise en place – immédiate ou ultérieure – de bornes IRVE et à la proximité directe du réseau de courant électrique basse tension (ENEDIS).

Les détails des études sont indiqués à l'Article 2.1.5 du présent document.

Article 2.1.2 Le type de stations envisagées

Le projet présente trois types de stations décrits ci-dessous, déclinés selon le nombre de véhicules. Une préférence sera donnée aux stations dites électriques (Type A).

Les typologies sont décrites et détaillées dans l'annexe 5.5.

Les stations peuvent être soit nouvellement aménagées, soit issues de la reprise d'emplacements existants (places précédemment affectées à un service d'autopartage ou à un service d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques – IRVE). Les typologies décrites ci-dessous s'appliquent dans les deux cas de figure.

- **La Station dite Électrique (2 à 6 places) - Type A**

Elle est équipée de bornes de recharge type IRVE raccordées au réseau public de distribution d'électricité ENEDIS. C'est la solution privilégiée, lorsque les conditions le permettent, afin de contribuer aux objectifs du projet et à la modernisation du parc automobile.

Les stations directement disponibles sous forme électrifiée, notamment en cas de reprise d'infrastructures existantes, ont vocation à accueillir en priorité les premiers véhicules électriques déployés dans le cadre du service.

- **La Station dite Électrifiable (2 à 6 places) - Type B**

Cette station est vouée à évoluer en Station Électrique. Les études réalisées en amont confirment la possibilité d'un raccordement futur. Lors de la phase de travaux, les éléments nécessaires à l'électrification de la station (massif, réseaux, totem) sont éventuellement posés par anticipation et mis en attente afin de faciliter la mise en œuvre ultérieure de bornes de recharge IRVE.

Dans les cas où les stations ne sont pas immédiatement électrifiées, y compris en cas de création ou de reprise d'emplacements non équipés, elles relèvent par défaut de cette typologie et feront l'objet d'une électrification ultérieure selon les conditions techniques et le calendrier de déploiement du service.

- **La Station dite "Non Électrique" (2 à 6 places) - Type C**

C'est une solution dérogatoire vis-à-vis du projet, mise en œuvre uniquement en cas de contraintes techniques ou administratives avérées rendant impossible, à court ou moyen terme, l'électrification de

la station (absence ou saturation du réseau, contraintes d'aménagement, etc.). Cette typologie peut être adoptée en dernier recours, sous réserve d'un besoin particulier dans le maillage.

Les stations sont dimensionnées pour accueillir de 2 à 6 véhicules, de différents gabarits comme détaillé dans l'Article 2.2.1.

Les infrastructures de charge pour véhicules électriques et les éléments de mobilier propres à la station seront de préférence installés sur trottoir ou terre-plein, cependant des installations sur chaussée seront également envisagées.

Une typologie de station et un volume de places seront prédéfinis en amont de la phase pré-études pour orienter celle-ci.

Article 2.1.3 La configuration des stations

Les typologies décrites à l'Article 2.1.2 sont déclinées selon des critères de variabilité et selon la réalité du terrain :

- Nombre de places : 2 à 6 places
- Typologies de véhicules préférés pour la station :
 - Électrique, hybride ou thermique ;
 - Véhicules légers, utilitaires ou accessibles PMR.
- Réutilisation de sites existants
- Nature du stationnement :
 - En créneau, en bataille ou en épis ;
 - Sur voirie, en parking de surface (public).

NB : Le stationnement en créneau sera privilégié dans la mesure du possible, compte tenu de ses bénéfices en matière de sécurité, d'insertion dans l'espace public et de limitation des emprises sur voirie.

- Emprise au sol disponible et contraintes d'insertion dans l'espace public :
 - Morphologie du trottoir, marquage au sol, signalétique verticale, mobilier urbain, etc.
 - Positionnement du mobilier (sur trottoir ou terre-plein ou sur chaussée)

L'ensemble des stations présentent un mobilier de référence dit *Totem Autopartage IDFM*. Le Totem Autopartage accueillera le coffret de raccordement en cas de station électrifiée.

En ce qui concerne les bornes de rechargement IRVE et selon le futur contrat de délégation de service public plusieurs configurations de bornes sont envisagées :

- Installation de bornes IRVE dites simples (point de charge unique), pour lesquelles le nombre de bornes équivaut au nombre de places de stationnement.
- Installation de bornes IRVE dites doubles (point de charge double), qui sont mutualisées entre 2 places de stationnement.

La Station dite Électrique (2 à 6 places) - Type A

Le tableau suivant présente les éléments de mobilier que l'on retrouve dans une Station Électrique.

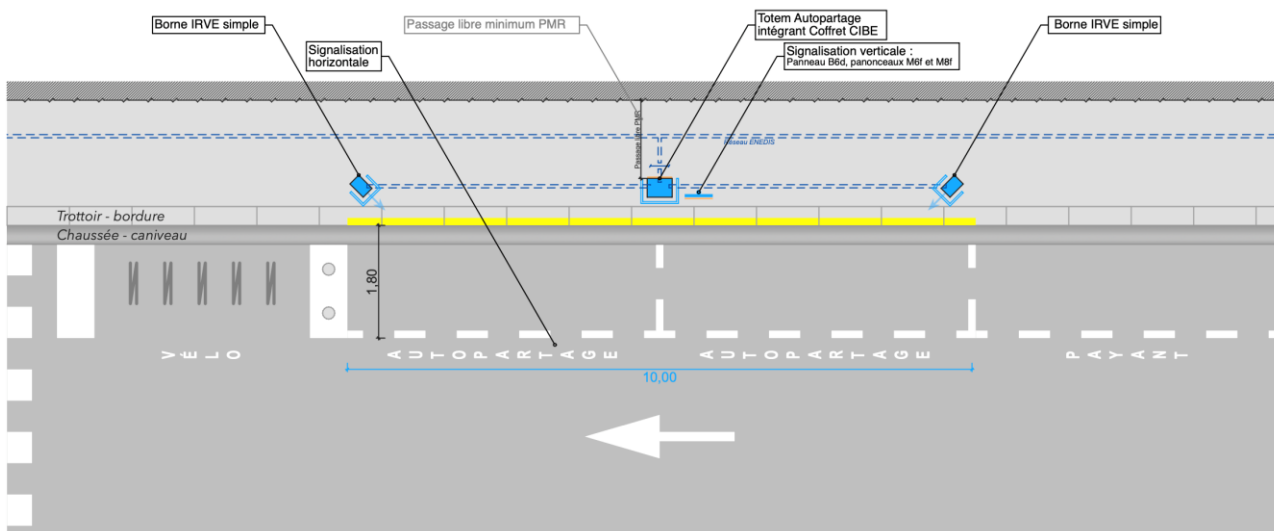
STATION ÉLECTRIQUE (type A)						
TYPE DE MOBILIER	SYMBOLE	2 places	3 places	4 places	5 places	6 places
Totem Autopartage		1 Totem Autopartage par station, avec intégration du coffret CIBE.				
Borne de recharge IRVE simple		Option 1 : 2 BS (1 par place)	Option 1 : 3 BS Option 2 : 1 BS	Option 1 : 4 BS	Option 1 : 5 BS Option 2 : 1 BS	Option 1 : 6 BS
Borne de recharge IRVE double		Option 2 : 1 BD (1 pour 2 places)	Option 2 : 1 BD	Option 2 : 2 BD	Option 2 : 2 BD	Option 2 : 3 BD
Signalétique verticale		1 mât de signalétique verticale à l'entrée de chaque station avec un panneau B6b et deux panonceaux M6f et M8f.				
Signalétique horizontale		Ligne jaune continue sur la bordure du trottoir et marquage blanc "Autopartage"				

*BS : Borne IRVE Simple (point de recharge unique)
BD : Borne IRVE Double (2 points de recharge)

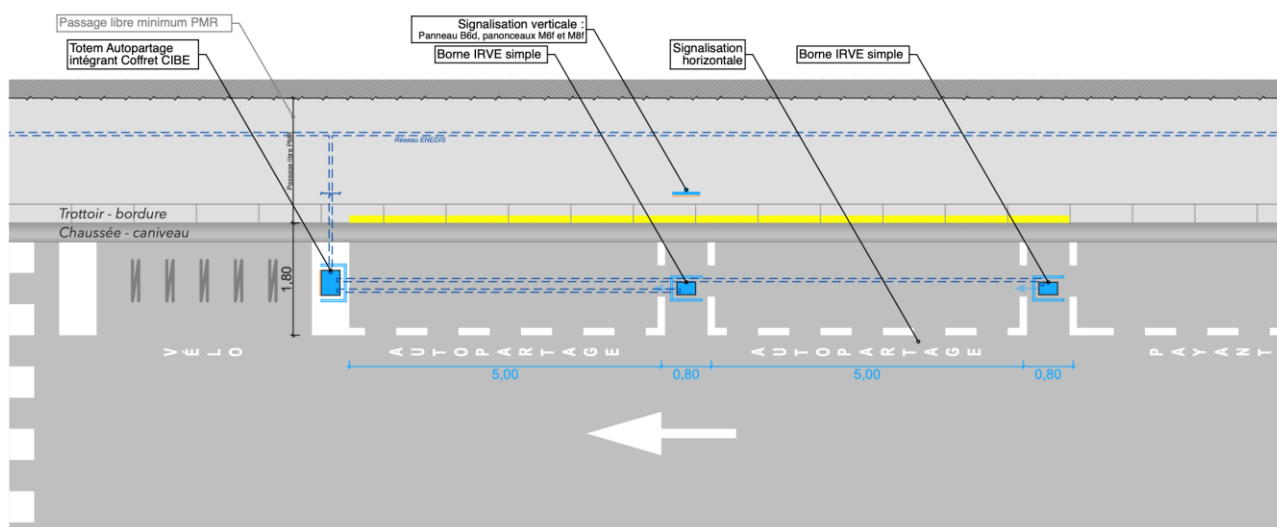
Par exemple, dans le cas d'une station de 5 places, dans l'éventualité de la non-disponibilité de bornes doubles (option 1) 5 bornes simples sont installées, tandis que pour l'option 2 (bornes doubles disponibles), 1 borne simple et 2 bornes doubles seraient mises en œuvre.

Exemple de plan type pour une station électrique (Type A) de 2 places en créneau avec bornes sur trottoir :

Typologie A2.c1 : Station Électrique en créneau - 1 Totem et 2 Bornes simples (sur trottoir)



Exemple de plan type pour une station électrique (Type A) de 2 places en créneau avec bornes sur chaussée :
Typologie A2.c3 : Station Électrique en créneau - 1 Totem et 2 Bornes simples (sur chaussée)



La Station dite Électrifiable (2 à 6 places) - Type B

Lors des travaux de création d'une station Électrifiable, 2 options sont envisagées :

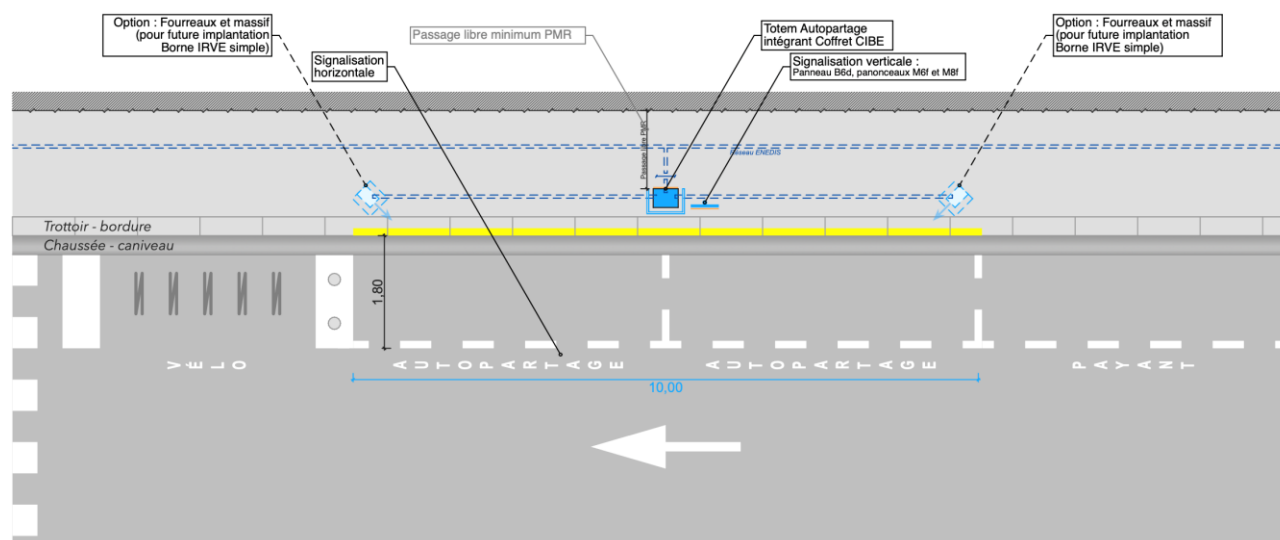
- Option 1 dite "minimale" : la station sera similaire à une station de type C. Les travaux d'électrification seront réalisés dans un second temps.
- Option 2 dite "maximale" : les éléments de mobilier (fourreaux et massifs des bornes IRVE) seront anticipés afin de faciliter le futur raccordement.

STATION ÉLECTRIFIABLE (type B)						
TYPE DE MOBILIER	SYMBOLE	2 places	3 places	4 places	5 places	6 places
Totem Autopartage		1 Totem Autopartage par station, avec possibilité d'intégrer le coffret CIBE.				
Borne de recharge IRVE simple Pré-implantation pour installation future		Option 1 : 2 BS (1 par place)	Option 1 : 3 BS Option 2 : 1 BS	Option 1 : 4 BS	Option 1 : 5 BS Option 2 : 1 BS	Option 1 : 6 BS
Borne de recharge IRVE double Pré-implantation pour installation future		Option 2 : 1 BD (1 pour 2 places)	Option 2 : 1 BD	Option 2 : 2 BD	Option 2 : 2 BD	Option 2 : 3 BD
Signalétique verticale		1 mât de signalétique verticale à l'entrée de chaque station avec un panneau B6b et deux panonceaux M6f et M8f.				
Signalétique horizontale		Ligne jaune continue sur la bordure du trottoir et marquage blanc "Autopartage"				

*BS : Borne IRVE Simple (point de recharge unique)
BD : Borne IRVE Double (2 points de recharge)

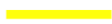
Exemple de plan type pour une station électrifiable (Type B) de 2 places en créneau :

Typologie B2.c1 : Station Électrifiable en créneau - 1 Totem et 2 Bornes simples (sur trottoir)



La Station dite Non Électrique (2 à 6 places) - Type C

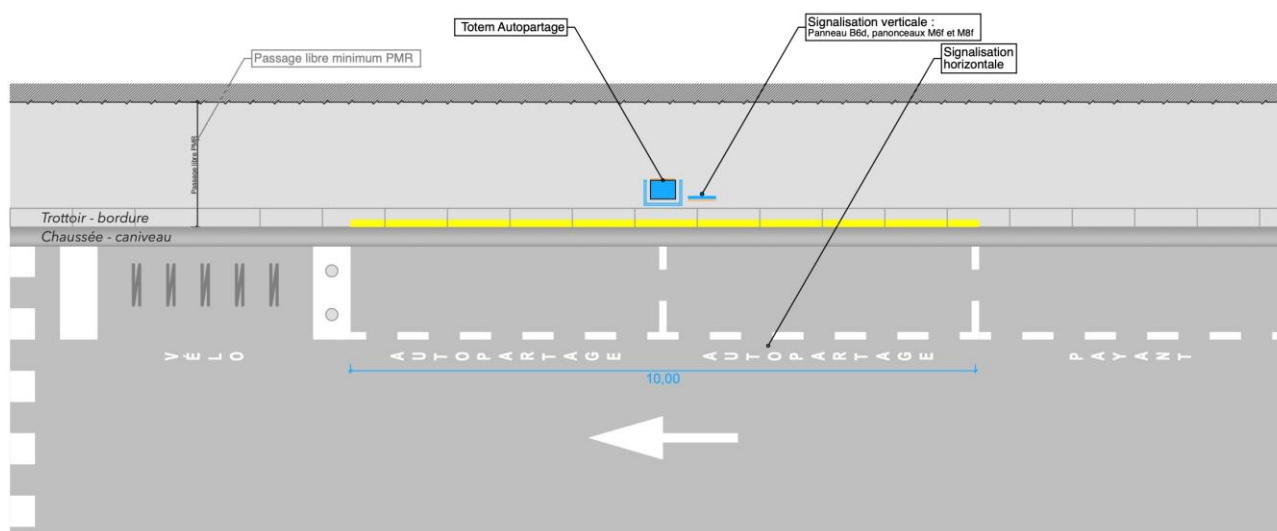
Quant à la Station Non Électrique, les éléments de mobilier sont décrits ci-dessous.

STATION NON ÉLECTRIQUE (type C)						
TYPE DE MOBILIER	SYMBOLE	2 places	3 places	4 places	5 places	6 places
Totem Autopartage		1 Totem Autopartage par station.				
Signalétique verticale		1 mât de signalétique verticale à l'entrée de chaque station avec un panneau B6b et deux panneaux M6f et M8f.				
Signalétique horizontale		Ligne jaune continue sur la bordure du trottoir et marquage blanc "Autopartage"				

*BS : Borne IRVE Simple (point de recharge unique)
 BD : Borne IRVE Double (2 points de recharge)

Exemple de plan type pour une station non électrique (Type C) de 2 places en créneau :

Typologie C2.c1 : Station Non Électrique en créneau - 1 Totem (sur trottoir)



Article 2.1.4 Le pré-positionnement des stations

Article 2.1.4.1 Premier cadrage réalisé par Île-de-France Mobilités

Le présent appel à candidatures s'appuie sur un premier cadrage établi par Île-de-France Mobilités, comprenant les éléments suivants :

- Les propositions formulées par les collectivités candidates en matière de dimensionnement et d'implantation des stations. Ces propositions ont vocation à être analysées, discutées et confrontées aux travaux en cours afin d'affiner progressivement le schéma de déploiement. Cette démarche s'inscrit dans une logique itérative de travail partenarial entre Île-de-France Mobilités et les collectivités partenaires.
- Des critères de positionnement des stations afin de s'assurer de leur attractivité, présentés à l'Article 2.1.1. Dans ce cadre, Île-de-France Mobilités privilégie, lorsque les contraintes locales le permettent, des implantations en créneau, compte tenu de leurs bénéfices en matière de sécurité routière, d'insertion dans l'espace public et de limitation des emprises sur voirie ;
- Des typologies et configurations de stations envisagées, présentées à l'Article 2.1.2 et l'Article 2.1.3 ainsi qu'en annexe Article 5.5.

Ces éléments constituent les critères déterminants du déploiement du service sur le territoire.

Article 2.1.4.2 Réponse à l'appel à candidatures

Dans sa lettre d'intention mentionnée à l'Article 4.1.1 du présent Appel à candidatures, l'EPCI ou l'EPT candidat propose :

- Des secteurs d'implantation des stations correspondant aux critères détaillés dans l'Article 2.1.1 ;

- S'il dispose déjà d'éléments sur ce sujet, des emplacements précis pour tout ou partie des stations, conformément au format défini dans le cadre de réponse.

L'EPCI ou l'EPT peut également indiquer tout autre élément de contexte : projets locaux très impactants pour le futur service, usages potentiels du service...

Ces éléments sont facultatifs. Ils doivent impérativement respecter les critères de positionnement et les typologies et configurations de stations visés par le cadrage d'Île-de-France Mobilités décrit à l'Article 2.1.4.1 du présent Appel à candidatures.

Article 2.1.5 Le positionnement des stations

De manière à fluidifier le déploiement, il sera appliqué une procédure commune d'étude et de validation des stations à tous les EPCI/EPT participants, comportant des étapes clés définies dans la séquence suivante :

Article 2.1.5.1 Visite de terrain / Fiche Navette

Sur la base des secteurs d'implantation établis à l'Article 2.1.4.2, une pré-étude de terrain sera engagée par Île-de-France Mobilités.

Cette pré-étude a pour but de définir une proposition d'emplacements exacte d'implantation qui sera soumise à la collectivité participante.

Cette pré-étude sera réalisée à l'aide d'une visite sur site menée par Île-de-France Mobilités (ou une personne mandatée par elle) en connaissance des attendus de base du projet de stations (nombre de véhicules, configurations IRVE, type de véhicules, etc.) ainsi que des attendus techniques d'implantation (stationnement existant, visibilité et facilité d'accès).

En complément, il sera mené auprès d'ENEDIS une pré-étude de raccordement permettant de garantir la proximité avec un réseau basse tension en principe exploitable pour le raccordement au réseau électrique de la station.

Pour synthétiser cette pré-étude, il sera établi une fiche, dite « fiche navette », permettant de localiser et comprendre les caractéristiques du projet de station (voir exemple ci-dessous).

Un second emplacement sera envisagé et décrit dans la fiche, permettant une procédure accélérée d'étude en cas d'impossibilité technique dans la faisabilité du premier emplacement.

Exemple de fiche de pré-étude dite « fiche navette » (cf. Annexe Article 5.7) :

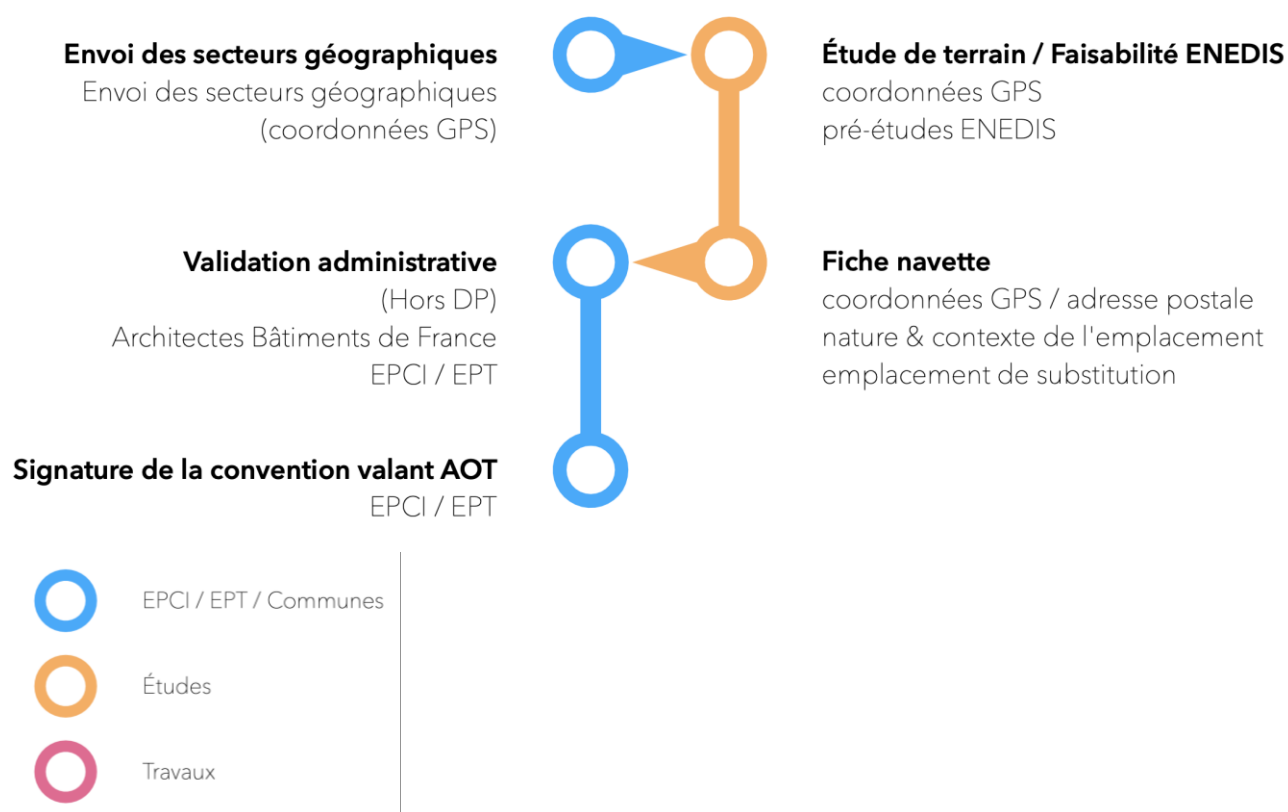
île de France mobilités		IDFM - AUTOPARTAGE 2027	Station n°XXXXX-02 23-05-2027 - ind.01
Localisation Nom : XXX - ANATOLE FRANCE Ville/Arrondissement : EPCI XX Identifiant : XXXX-02 n° & voie : 6, Place Anatole France Emplacement : Pile de service : Marché		Caractéristiques techniques (emplacement principal) Type de projet : Création Nombre de place : 4 Stationnement actuel : Payant - Batteille - Droite Suppression stationnement : 5 places Circulation : Raccordement & largeur trottoir (hors bordure) : Chaussée : enrobé Trottoir : asphalte > 2,6m	
Validation A.R.F. EPT IDFM Autres		Commentaire	

Le retour de cette fiche signée par les autorités compétentes et les entités concernées garantira la pré-validation de l'emplacement. La fiche sera alors annexée à la convention d'occupation (cf. Annexe Article 5.6).

Dans le cas de compétences partagées l'EPCI / EPT coordonne les réponses avec les communes de son territoire qui sont en charge des validations de certaines des étapes. Les attributions de compétences étant variables sur le territoire, les trois cas de figure ont été identifiés ci-dessous.

	Compétences complètes EPCI / EPT	Compétences Partagées EPCI / EPT / Commune	Compétence exclusive Commune
Envoi des secteurs géographiques	EPCI / EPT	EPCI / EPT	EPCI / EPT
Validation administrative	EPCI / EPT	EPCI / EPT et Commune	EPCI / EPT et Commune
Signature de la Convention	EPCI / EPT	EPCI / EPT et Commune	EPCI / EPT et Commune
Signature Autorisation d'occupation temporaire de l'espace public (AOT)	EPCI / EPT	EPCI / EPT ou Commune	Commune
Autorisation d'exécuter les travaux (AET) et Arrêtés de Travaux / Stationnement	EPCI / EPT	EPCI / EPT ou Commune	Commune
Réception	EPCI / EPT	EPCI / EPT ou Commune	Commune

Cette étape validera le lancement de l'étude technique d'implantation dont les étapes sont schématisées ci-dessous.



Article 2.1.5.2 Étude d'implantation des stations

À la réception de la fiche navette signée, Île-de-France Mobilités engagera l'étude technique complète qui permettra de garantir la faisabilité technique du projet.

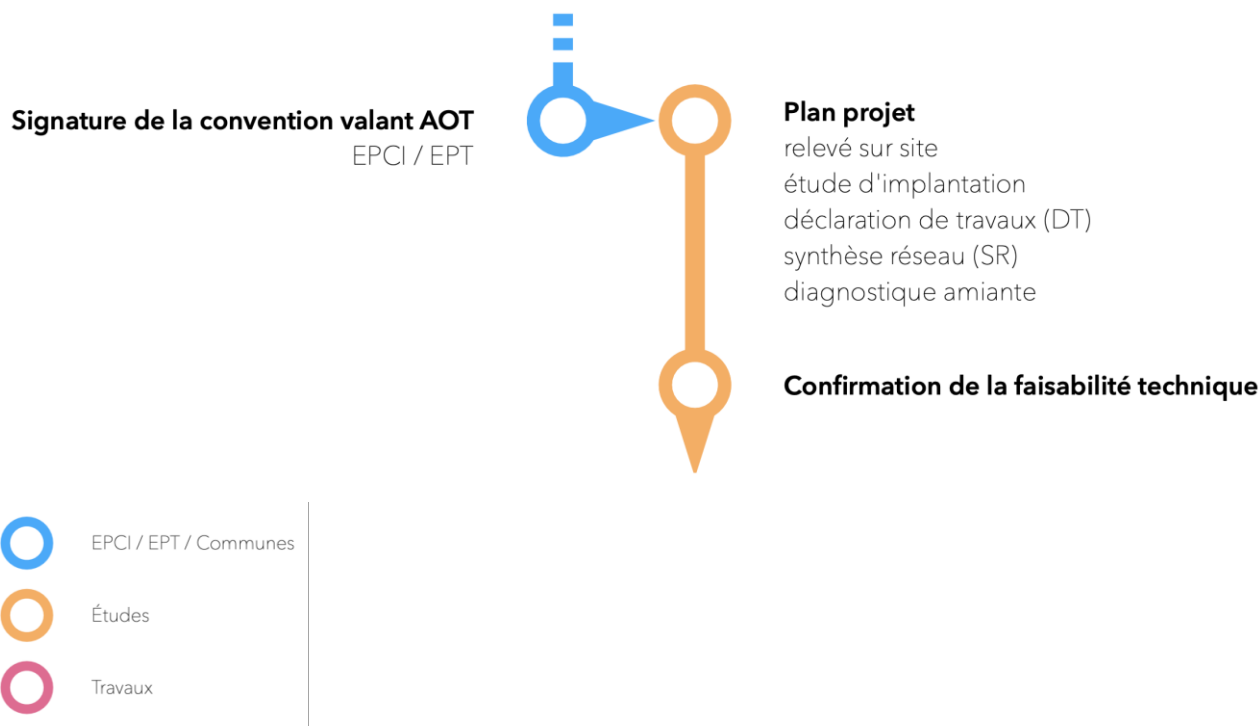
Cette étude comprendra les éléments suivants :

- Réalisation d'une DT (déclaration de travaux) par l'intermédiaire du [guichet unique](#)
- Réalisation d'un relevé précis sur site
- Réalisation d'un Plan de projet à l'échelle 1/200^e
- Réalisation d'une synthèse des réseaux (SR) sur la base des réponses reçues à la DT à l'échelle 1/200^e
- Émission d'une demande d'étude et devis pour le raccordement au réseau Enedis

Il sera, dans la mesure du possible, appliqué l'une des configurations types de stations expliquées à l'Article 2.1.3 ; cependant, les spécificités locales donneront lieu à l'établissement d'un plan adapté pour chaque station en fonction notamment de la synthèse des réseaux souterrains.



Les résultats de cette étude seront présentés à la collectivité compétente, que la faisabilité soit finalement avérée ou non, ce qui permettra une appréciation commune de la faisabilité de la station à cet emplacement.



Validation des emplacements

Si l'étude met en avant une faisabilité de la station, les plans seront soumis à la collectivité compétente pour accord final sur le projet et signature de l'Autorisation d'occupation temporaire (AOT) du domaine public.

Les procédures internes de validation du projet seront engagées par la collectivité participante à cette étape.

La collectivité transmet à Île-de-France Mobilités une liste la plus exhaustive possible des autorisations qui sont nécessaires pour la validation et ouverture d'une station. Île-de-France Mobilités réalisera éventuellement les procédures de demandes d'autorisation locales complémentaires (DP / Instruction technique / etc.).

En cas de retour favorable de la collectivité participante sur les plans du projet, la station sera considérée comme définitivement validée et la phase de mise en travaux sera engagée par Île-de-France Mobilités (ou toute personne mandatée par elle) (cf. Article 2.3.2).

Schéma global de validation d'un emplacement :



Article 2.1.5.3 Procédure accélérée de validation d'emplacements

Lors de l'établissement de la fiche navette, il aura été prévu un emplacement de substitution.

La validation de la fiche navette devra spécifier si les deux emplacements sont validés par la collectivité compétente, ce qui, le cas échéant, permettra de démarrer l'étude du second emplacement sans nouvelle validation de pré-étude en cas d'impossibilité technique du premier site.

Si le premier site est validé techniquement, le second ne fera pas l'objet d'une étude technique complète.

Article 2.1.6 Les conditions d'arbitrage

La validation définitive des emplacements nécessitera un accord entre toutes les parties :

- Île-de-France Mobilités et son concessionnaire ;
- La (ou les) collectivité(s) compétente(s) pour l'implantation des stations ;
- Le cas échéant, les autres gestionnaires de voirie concernés par le déploiement d'une station, notamment les Départements.

Les parties s'efforceront de trouver des compromis en cas de divergences sur le déploiement de stations. En l'absence d'accord, ou en cas d'accord uniquement sur une partie des emplacements concernés, les déploiements ne seront pas mis en œuvre ou seulement de manière partielle, sur les emplacements faisant l'objet d'un commun accord.

Article 2.2 Le choix des véhicules

Article 2.2.1 Les types de véhicules susceptibles d'être déployés

L'objectif est de disposer d'une gamme variée de véhicules, tant en motorisation qu'en typologie :

- Mixité de véhicules thermiques/hybrides non rechargeables (HNR)/électriques (avec vision tendant vers une flotte 100% électrique d'ici la fin du contrat).
- Citadines, routières et utilitaires ; une même station pourra accueillir des véhicules de typologies différentes.

Sept classes de véhicules sont susceptibles d'être fournies par le concessionnaire :

- Cinq correspondent à des véhicules de tourisme et au transport de personnes :
 - Classe A : de type citadine compacte.
 - Classe B : de type citadine polyvalente.
 - Classe C : de type berline compacte.
 - Classe D : de types berlines familiales et monospaces.
 - Classe Minibus.
- Deux correspondent à des véhicules utilitaires :
 - Classe VUL : de type petit utilitaire.
 - Classe GVUL : de type grand utilitaire.

Des véhicules spécifiques au Transport des Personnes à Mobilité Réduite (TPMR) sont intégrées à l'offre d'autopartage.

Selon les classes de véhicules, plusieurs types de motorisation sont susceptibles de devoir être fournies par le concessionnaire :

Classes	Électrique	Hybride non rechargeable	Thermique
A	Oui	Non	Non
B	Oui	Oui	Non
C	Oui	Oui	Oui
D	Oui	Non	Oui
Minibus	Oui	Non	Non
VUL	Oui	Non	Oui
GVUL	Oui	Non	Non
TPMR	Oui	Non	Oui

Article 2.2.2 La non-affectation des véhicules

Chaque véhicule est affecté à une station d'autopartage dédiée, c'est-à-dire :

- Une place de stationnement dédiée ;
- Un retour du véhicule sur son emplacement d'origine par l'utilisateur en fin de location.

Toutefois, à titre d'exception, un véhicule peut être interchangé de façon provisoire ou pérenne dans les conditions suivantes :

- En cas d'accident ou de panne d'un véhicule ;
- En cas d'incohérence entre le type de véhicule déployé et le besoin des usagers du secteur ;
- En cas de renouvellement de la flotte de véhicules ;

Article 2.2.3 Les conditions d'arbitrage

Les collectivités partenaires peuvent émettre une proposition et un avis sur le type de véhicule à implanter.

L'arbitrage et le choix final du véhicule implanté est réalisé par Île-de-France Mobilités.

Article 2.3 L'implantation des stations

Article 2.3.1 Les modalités administratives

Article 2.3.1.1 Signature d'une convention d'occupation du domaine public

Le déploiement des stations d'autopartage sur le territoire retenu donne lieu à la signature d'une convention d'occupation du domaine public entre Île-de-France Mobilités et la ou les collectivités compétentes en matière de gestion de voirie.

Cette convention définit les conditions techniques, administratives et financières d'occupation du domaine public nécessaires à la mise en œuvre du service.

Elle est établie sur la base du projet de convention annexé au présent appel à candidatures et fait l'objet, le cas échéant, d'une mise au point avec la collectivité afin de tenir compte des spécificités locales, sans en modifier l'économie générale.

La signature de cette convention constitue un préalable indispensable à la réalisation des travaux et au déploiement effectif du service sur le territoire.

Article 2.3.1.2 Redevance d'occupation

L'occupation du domaine public dans le cadre du service d'autopartage donne lieu au paiement d'une redevance par Île-de-France Mobilités au profit du gestionnaire de voirie compétent, conformément aux dispositions applicables du Code général de la propriété des personnes publiques.

Le montant et les modalités de cette redevance sont fixés par la collectivité compétente, dans le respect de ses délibérations.

Afin d'assurer la viabilité économique du service public d'autopartage à l'échelle régionale et de garantir une cohérence entre les territoires, Île-de-France Mobilités recommande que les niveaux de redevance s'inscrivent dans des plafonds compatibles avec l'équilibre du service.

Les modalités précises de calcul, de facturation et de paiement de la redevance sont définies dans la convention d'occupation du domaine public.

Article 2.3.2 Travaux de construction des stations

Les travaux de construction des stations pour les 500 premiers véhicules seront réalisés par Île-de-France Mobilités qui en assurera la maîtrise d'ouvrage directement.

Un maître d'œuvre sera désigné par Île-de-France Mobilités pour mener les études générales (structure, électricité Courant Fort Courant Faible (CFO CFA), Voirie et Réseaux Divers (VRD)) et réalisera les études par station (cf. Article 2.1.5.2).

La collectivité compétente ainsi que la commune accueillant la station (le cas échéant) resteront impliquées et informées sur l'évolution des travaux prévus et réalisés sur son territoire par l'intermédiaire d'Île-de-France Mobilités qui réalisera un report d'information adapté.

Au-delà de ces premières stations, les modalités de réalisation des travaux pourront reposer soit sur une poursuite de la maîtrise d'ouvrage par Île-de-France Mobilités, soit sur une prise en charge par le futur délégataire dans le cadre du contrat de service public, sans sollicitation financière des collectivités.

Article 2.3.2.1 Procédure Administrative propre au chantier

Autorisations / BPE / AET

- Île-de-France Mobilités obtiendra directement ou par l'intermédiaire de ses prestataires l'ensemble des autorisations et documents propres à l'exécution du chantier, à savoir :
 - o Un état des lieux photographique du site d'implantation avant travaux.
 - o Un Plan d'Implantation de Chantier (PIC) précisant :
 - L'emprise au sol : stationnement des engins et périmètre de sécurité (barriérage) ;
 - L'implantation des ouvrages ;
 - Les accès (maintien des circulations piétonnes et cycles).
- Une DICT (Déclaration d'Intention de Commencement de Travaux) via le guichet unique "réseaux-et-canalisation" pour identifier les réseaux enterrés (gaz, eau, électricité, fibre) et pour éviter tout accident lors des excavations.
- Une demande d'arrêtés de voirie (circulation et stationnement). Ces arrêtés sont sollicités par Île-de-France Mobilités (ou une personne mandatée par elle) auprès de la commune ou de l'EPCI/EPT concerné. La collectivité compétente apporte son appui technique et politique pour faciliter et accélérer la signature de ces actes par le maire ou les services de police.
- Une AET (Autorisation d'exécuter des Travaux).

Les travaux seront engagés par le titulaire du marché de travaux désigné par Île-de-France Mobilités ou par le prestataire du concessionnaire de la délégation de service public après signature d'un plan valant Bon pour Exécution réalisé par l'entreprise et la signature d'une AET (Autorisation d'exécuter des Travaux) synthétisant le projet et ses conditions de réalisation.

Par ailleurs, lorsque la collectivité compétente refuse un emplacement préalablement défini et validé, elle verse à Île-de-France Mobilités une compensation financière lui permettant de financer l'étude d'un nouvel emplacement. Au cas particulier, ces frais s'élèvent forfaitairement à 4 000 € HT si le refus intervient avant l'état des lieux. Si le refus intervient après l'état des lieux, ce montant est porté à 5 000 € HT. Ce forfait peut être modifié par Île-de-France Mobilités.

Réception des travaux

Une fois les travaux terminés, une opération collégiale de réception sera sollicitée par Île-de-France Mobilités auprès de la collectivité compétente. Cette réception intégrera les entités suivantes :

- Île-de-France Mobilités (ou une personne mandatée par elle)

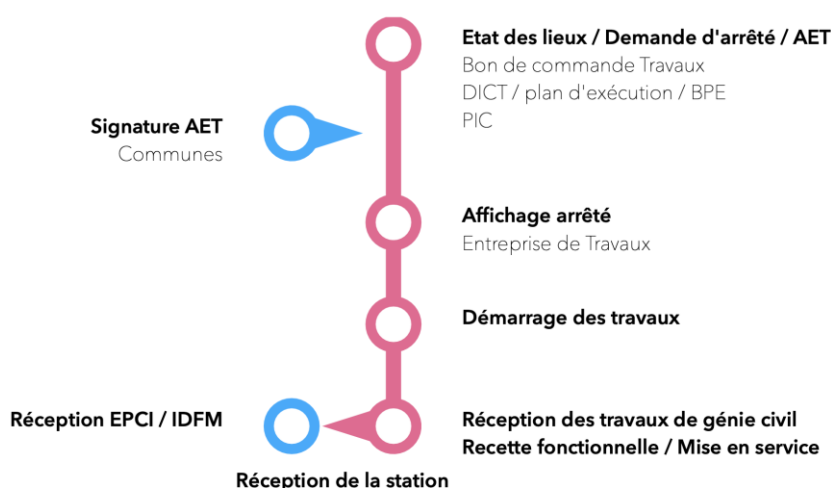
- La collectivité compétente (EPCI, EPT et commune)
- La maîtrise d'œuvre (le cas échéant)
- L'entreprise exécutante (sauf si les travaux sont portés par le titulaire de la DSP d'exploitation)
- Le titulaire du futur contrat de délégation de service public

Cette réception donnera lieu à un procès-verbal (PV) unique dont Île-de-France Mobilités assurera l'émission et le suivi des réserves. Ce PV ne concernera pas les travaux propres à Enedis.

Île-de-France Mobilités (ou une personne mandatée par elle) pourra éventuellement se substituer à la collectivité participante dans le cas où celle-ci ne souhaiterait pas participer aux opérations directement.

Raccordement Enedis

Les travaux de raccordement seront réalisés par ENEDIS. Cependant, pour simplifier les opérations entre les deux chantiers, Île-de-France Mobilités réalisera des attentes de raccordement (fourreaux en attente dans le massif du totem Autopartage). Les deux chantiers seront de cette manière décorrélés, simplifiant notamment la planification.



Article 2.3.2.2 **Description sommaire des Travaux**

Les travaux de construction des stations portés par Île-de-France Mobilités et ses prestataires comporteront notamment les prestations suivantes :

Travaux de Préparation et Génie Civil

- **Préparation de la voirie :**
 - Sciage et démolition de l'enrobé existant sur les zones d'implantation.
 - Dépose ou effacement de la signalisation horizontale existante.
- **Terrassement et Tranchées (si station type A Electrifiée) :**
 - Ouverture de tranchées pour le passage des réseaux électriques
 - Réalisation des remblais après pose des réseaux avec remise en état de la couche de roulement ou de finition
- **Création des Massifs Béton :**
 - Mise en œuvre de massifs béton adaptés pour le support du totem autopartage et des bornes IRVE.
 - Installation d'ancrage adaptés aux modèles de bornes choisis.
- **Réseaux et Fourreaux (si station type A Electrifiée) :** Pose de fourreaux TPC rouges (diamètres adaptés) pour les liaisons entre les bornes.
- **Attente ENEDIS (si station type A Electrifiée) :** Mise en œuvre d'un fourreau de liaison spécifique conformément aux prescriptions d'Enedis.

Signalisation et Aménagement de Surface

L'objectif est d'assurer la visibilité de la station et de garantir le respect réglementaire de l'espace réservé. Cette signalisation est définie par Île-de-France Mobilités.

- **Signalisation Horizontale (Marquage au sol) :**
 - Traçage des lignes de délimitation des places et indications "autopartage" en rive.
 - Peinture d'une ligne jaune continue sur la bordure du trottoir.
- **Signalisation Verticale (Panneautage) :**
 - Fourniture et pose de mâts et de panneaux de signalisation réglementaires (ex : Panneau B6d avec panonceaux M6f « Interdit sauf véhicules autopartage IDFM » et M8f)

Totem Autopartage, Équipements IRVE, Électricité et Protections Physiques

Installation des mobiliers, systèmes de charge et sécurisation du matériel contre les chocs.

- **Mise en œuvre du Totem Autopartage et des bornes IRVE (si station type A) :**
 - Pose du Totem Autopartage de la station : signalétique haute indiquant le service d'autopartage et les instructions d'utilisation. Cet élément de mobilier intégrera également le coffret de raccordement ENEDIS dans le cas d'une station raccordée au réseau.
 - Pose et fixation des bornes sur les massifs béton.
 - Câblage électrique interne et raccordement au tableau de protection.
 - Paramétrage des bornes (supervision, accès usagers).

- **Protections Mécaniques :**

- Arceaux de protection : Pose d'arceaux en acier (souvent en forme de U) autour de chaque borne pour éviter les chocs directs des véhicules lors des manœuvres.
- Potelets de protection : Installation de potelets selon configuration et en remplacement des arceaux (exemples : angles de la station ou à proximité du totem) pour protéger les équipements verticaux des collisions latérales.

Article 2.3.2.3 Conformité, Contrôles et Mise en Service

Pour assurer la sécurité de l'installation et son ouverture légale au public, seront menées les opérations suivantes :

- Contrôles Techniques Réglementaires :
 - Passage d'un Bureau de Contrôle pour vérifier la conformité de l'installation électrique (normes NFC 15-100 et NFC 17-200 notamment) ;
 - Obtention de l'attestation de conformité CONSUEL, indispensable pour le raccordement définitif par Enedis ;
 - Mise en Service : Vérification de la remontée des données vers la plateforme de gestion de l'autopartage.

Article 2.3.2.4 Programme de travaux particuliers

Emplacements repris (stations de charge existantes)

Dans le cas où des stations seraient implantées en remplacement de stations de charge existantes, des études particulières seront menées pour établir les travaux nécessaires pour en assurer le changement en station d'autopartage Île-de-France Mobilités.

Les opérations de travaux et le processus de réception seront similaires à la procédure normale ; cependant, la collectivité participante devra fournir les documents en sa possession à Île-de-France Mobilités permettant d'établir la morphologie des ouvrages existants et les caractéristiques techniques de ceux-ci.

La réutilisation des massifs et fourreaux sera envisagée si cela est techniquement réalisable sans nuire ni au fonctionnement du matériel ni à la prise en garantie de celui-ci par l'exploitant.

Sauf décision collégiale contraire, les opérations de dépose de bornes existantes devront être menées en amont des interventions de travaux Île-de-France Mobilités et sous responsabilité de la collectivité compétente.

La collectivité participante devra transmettre les informations propres à la reprise du Point de Livraison Enedis pour assurer le changement de client.

Stations à électrifier

Dans le cas des stations de type B dites Électrifiables, dont l'électrification sera entreprise dans un second temps, 2 options sont envisagées :

- Option dite "minimale" : Les travaux de génie civil propres aux bornes de recharge (fourreaux vers Totem autopartage, massifs béton des bornes IRVE) seront réalisés lors de la phase d'électrification.
- Option dite "maximale" : Les travaux de génie civil seront anticipés lors de la première phase de construction de la station. Seules les opérations de câblages et de pose des bornes ne seront pas entreprises en première phase de travaux.

Dans les 2 cas, l'implantation des équipements (bornes IRVE et protection mécanique notamment) sera prise en compte dans les plans de conception dès la première phase de travaux, permettant une construction et un raccordement à Enedis aisés a posteriori.

Une étude de vérification (relevé sur site / DT / synthèse des réseaux) sera cependant menée au démarrage de la phase d'électrification pour vérifier que la faisabilité n'a pas évolué du fait de travaux d'autres concessionnaires ou de modifications de la voirie.

Ce complément d'étude sera mené par Île-de-France Mobilités ou ses prestataires.

Places accessibles aux PMR

Dans le cadre du développement du service, Île-de-France Mobilités souhaite promouvoir activement l'intégration de places accessibles aux personnes à mobilité réduite au sein de ses stations, que ce soit pour un usage en tant qu'usager ou simple passager du service.

Pour répondre à cet objectif, Île-de-France Mobilités a travaillé en amont à la définition de configurations de stations spécifiquement conçues pour accueillir des emplacements accessibles PMR, offrant ainsi aux collectivités des solutions techniques éprouvées et directement mobilisables (cf. Annexe Article 5.5).

À ce titre, Île-de-France Mobilités invite les collectivités participantes à exprimer leur souhait de disposer de stations « accessibles PMR » sur leur territoire, et à identifier en ce sens des zones et du foncier compatibles avec l'aménagement de telles configurations.

A noter que ces places seront accessibles mais non réservées aux PMR et que leur création ne devra pas conduire une quelconque suppression du stationnement PMR existant dans le secteur concerné.

La demande d'intégration d'une place accessible PMR au sein d'un site devra être formulée par la collectivité lors de la phase de pré-étude. Cette demande constituera un prérequis à l'examen de la faisabilité technique de l'emplacement envisagé. Elle permettra d'orienter dès l'amont le choix du site et de s'assurer que les caractéristiques du terrain retenu sont compatibles avec les configurations de stations « accessibles PMR ».

La validation définitive des emplacements intégrant des places PMR sera réalisée à l'issue de la pré-étude de chaque station et formalisée dans les fiches navettes en résultant. Les travaux spécifiques à cette configuration (VRD complémentaires) seront alors déterminés et intégrés au programme de base des travaux d'installation de la station.

Titre 3 Modalités de gestion une fois le service opérationnel localement

Article 3.1 L'entretien et la gestion courante des stations

Article 3.1.1 L'entretien à la charge d'Île-de-France Mobilités

Île-de-France Mobilités et son concessionnaire ont la charge de tout l'entretien du matériel lié au service, que ce soient les marquages au sol, le mobilier en station, les bornes de recharge ou les véhicules. Cet entretien comprend la mise à jour des informations voyageurs, le nettoyage des éléments, l'entretien courant et les opérations de maintenance.

Le mobilier en station, les bornes de recharge et les véhicules sont la propriété d'Île-de-France Mobilités. Île-de-France Mobilités et son concessionnaire se portent donc garants du bon état du matériel et du retrait ou remplacement de tous les éléments défectueux, y compris après échéance du premier contrat de Concession.

Dans le cas d'interventions lourdes sur la station, Île-de-France Mobilités et son concessionnaire préviendront les autorités compétentes et demanderont les autorisations nécessaires dans le respect des normes en vigueur.

Article 3.1.2 L'entretien à charge du gestionnaire de voirie

En-dehors du mobilier, des bornes de recharge et des véhicules, l'espace public sur lequel est implanté la station reste sous la responsabilité du gestionnaire de voirie. Il est donc attendu dans le cadre du service public que la collectivité compétente prenne en charge l'ensemble des opérations de gestion de voirie et de l'espace public sur la station, notamment :

- Le balayage, nettoyage au sol, ramassage des déchets et désencombrement ;
- Le déneigement et l'élagage ;
- La reprise des couches de roulement, enrobés et autres éléments de voirie ;
- La reprise des marquages au sol (uniquement en cas de travaux de voirie ayant conduit à effacer les marquages précédents ; autrement les marquages au sol sont la responsabilité du concessionnaire).

Dans le cas d'interventions empêchant l'accès à la station, et notamment de reprise de l'enrobé, la commune ou l'EPCI ou l'EPT préviendra Île-de-France Mobilités conformément aux différentes étapes décrites à l'Article 3.6.

Article 3.2 L'entretien et la gestion des véhicules

Île-de-France Mobilités et son concessionnaire s'assurent, pour toute la durée du contrat, que les véhicules mis à disposition des usagers sont maintenus dans un état de fonctionnement, de propreté, de sécurité et de bonne présentation.

Le concessionnaire prend en charge l'ensemble des opérations suivantes :

- Entretien courant et maintenance préventive : révision périodique, contrôle du niveau des fluides (lave glace, huile moteur, liquide de refroidissement), changement des pneumatiques, contrôle technique. Les véhicules sont contrôlés par un technicien au moins une fois par mois (sécurité, propreté, bon fonctionnement).
- Maintenance corrective, réparations et dépannages : diagnostic du véhicule, prise en charge des réparations par du personnel qualifié, utilisation de pièces d'origine ou équivalent constructeur, déplacements éventuels. En cas de véhicule endommagé à remplacer, le concessionnaire est tenu de remplacer le véhicule dans un délai précisé dans son contrat. Si cela impacte une réservation, le concessionnaire doit en informer l'utilisateur affecté au moins 24h à l'avance pour étudier les solutions alternatives.
- Nettoyage régulier des véhicules (aspiration, dépoussiérage, désinfection des surfaces de contact, lavage des vitres intérieures et extérieures, lavage extérieur) et exceptionnel (dégradation signalée par un usager, intempérie exceptionnelle, nettoyage sur demande d'Île-de-France Mobilités).

Tout nouveau véhicule mis en service fait l'objet d'un essai routier de bon fonctionnement.

Article 3.3 Les opérations de contrôle

Article 3.3.1 Explications préalables

Chaque véhicule du service public régional d'autopartage dispose d'une place attitrée, et l'utilisateur doit restituer le véhicule à la place où il l'a emprunté. Les places des stations d'autopartage doivent rester libres tout le temps où le véhicule est utilisé. Il existe donc un risque de stationnement illicite empêchant la restitution du véhicule.

Le stationnement illicite sur les places d'autopartage a donc un impact sur le bon fonctionnement du service : difficulté de restitution du véhicule pour l'utilisateur, accès empêché à la borne de recharge, nécessité pour le concessionnaire de replacer le véhicule à la station une fois la place libérée, etc.

Pour assurer le bon fonctionnement du service, il est nécessaire que les collectivités qui l'accueillent :

- Assurent le contrôle du stationnement illicite sur les places d'autopartage, dans la limite de leurs moyens ;
- Offrent des solutions alternatives si le stationnement est impossible sur les places dédiées et met en place les moyens nécessaires en ce sens sans frais supplémentaires pour le service d'autopartage.

Article 3.3.2 Respect de l'occupation des places réservées

Il est souhaité que l'autorité compétente effectue un contrôle régulier du stationnement gênant sur les stations autant que nécessaire, en assurant :

- La verbalisation des véhicules contrevenant ;
- Une mise en fourrière rapide lorsque cela est possible.

Le concessionnaire pourra également signaler à l'autorité compétente des véhicules en stationnement gênant pour que celle-ci procède, le cas échéant, à leur verbalisation et leur enlèvement.

Dans le cas où des stationnements gênants trop fréquents pénaliseraient le bon fonctionnement d'une station d'autopartage, Île-de-France Mobilités pourra être amené à démanteler la station.

Article 3.3.3 Respect du stationnement payant

Dans le cas où la station d'autopartage serait indisponible du fait d'un stationnement gênant, il sera nécessaire pour l'utilisateur de restituer le véhicule sur une place disponible dans l'environnement immédiat de la station. Dans ce cas, il est nécessaire que l'utilisateur puisse stationner sur toutes les places de stationnement publiques dans un périmètre à proximité de la station pour pouvoir restituer son véhicule au plus près de la station, à l'exception des places réservées aux personnes à mobilité réduite.

La collectivité compétente en matière de stationnement s'engage impérativement à garantir l'accès gratuit à ces places pour le véhicule d'autopartage, et à ne pas verbaliser les véhicules d'autopartage dans ce cas. Cette possibilité ne sera communiquée aux usagers que dans le cas où la place dédiée au véhicule est effectivement indisponible.

Article 3.3.4 Coordination du concessionnaire et des autorités compétentes concernant les opérations de contrôle

Lors de l'ouverture d'une station au sein d'une nouvelle collectivité participante, le concessionnaire participera avec Île-de-France Mobilités à une réunion de lancement en présence d'un responsable de la police municipale et/ou de la sécurité de la collectivité compétente.

Le concessionnaire engagera par la suite un dialogue avec les autorités compétentes afin de permettre :

- Le partage d'informations sur les incidents récurrents ;
- Le signalement des situations nécessitant une intervention municipale (occupation illicite, dégradations diverses...) ;
- La prise en compte par la police municipale des stations d'autopartage dans le cadre de leurs missions de sécurisation de l'espace public

Article 3.3.5 Vidéosurveillance

Dans les territoires disposant d'un système de vidéosurveillance, la présence d'une caméra de vidéosurveillance à proximité des stations sera appréciée, car celle-ci permettra de limiter les actes de vandalisme. De même, lorsque les autorités compétentes ont déployé un système de vidéo verbalisation, il sera apprécié que celui-ci puisse verbaliser les véhicules en stationnement interdit sur les emplacements réservés à l'autopartage.

Dans le cas où une ou plusieurs stations poserait des difficultés, soit liées au vandalisme, soit à la forte présence de stationnement gênant sur les places d'autopartage, il pourra être nécessaire pour des raisons d'exploitation du service d'y implanter un dispositif de vidéosurveillance. La mise en place et le financement de ce dispositif feront l'objet d'un accord entre Île-de-France Mobilités, l'EPCI ou l'EPT, la commune et le pouvoir de police

concerné. Une fois le service mis en place, il sera remis au pouvoir de police compétent, qui en assurera l'exploitation, la maintenance et le renouvellement.

Article 3.4 La promotion du service

Article 3.4.1 Le rôle d'Île-de-France Mobilités et le rôle du concessionnaire

La promotion du service auprès des usagers relève en premier lieu du concessionnaire, les collectivités partenaires contribuant également à sa diffusion. Il a la charge de l'élaboration et de la mise en œuvre d'un plan de communication validé par Île-de-France Mobilités. Ce plan de communication est évalué annuellement et actualisé avec la validation d'Île-de-France Mobilités. Pour faciliter la préparation des supports de communication, Île-de-France Mobilités met à disposition un kit de communication.

La promotion du service par le concessionnaire se fera notamment via un site dédié au service public d'autopartage, par les réseaux sociaux, par la presse, par des événements et par d'autres canaux jugés pertinents au vu des évolutions du service.

Île-de-France Mobilités définit le cadre de la promotion du service. Elle valide l'ensemble des outils et supports de communication en plus de déterminer le nom, le logo et la ligne graphique du service. Elle fera également le relais de sa politique autopartage sur son site internet institutionnel et via son application dédiée.

La promotion du service vise à la fois les personnes physiques et les personnes morales.

Article 3.4.2 Le rôle attendu des collectivités locales

Article 3.4.2.1 Communication

Les collectivités partenaires afficheront sur leur site internet les informations essentielles à la compréhension du service déployé (principe de fonctionnement du service, lien vers le site du service). Île-de-France Mobilités transmet en ce sens des éléments de communication aux collectivités partenaires.

Les collectivités partenaires peuvent être sollicitées pour communiquer de manière ponctuelle sur le service d'autopartage déployé sur leur territoire à travers leurs canaux de communication habituels (site internet, réseaux sociaux, bulletin municipal, newsletter employeurs, etc.).

Elles peuvent également être sollicitées pour faciliter le travail de promotion du service. Cette facilitation peut passer par le partage de contacts d'employeurs du territoire, par des invitations à des événements territoriaux, par la mise à disposition de locaux municipaux ou communautaires pour des événements ponctuels de promotion, par le partage des communications du concessionnaire sur les réseaux sociaux.

Si les collectivités le souhaitent, elles peuvent entreprendre directement des actions de promotion et d'accompagnement (démonstration du service d'autopartage, permanences d'information, organisation d'événements, etc.). Ces actions ne font pas l'objet d'une prise en charge financière par Île-de-France Mobilités.

Article 3.4.2.2 Mise en réseau pour s'adresser aux publics cibles spécifiques

Le service public d'autopartage vise notamment à répondre aux besoins des publics en situation de précarité de mobilité, en particulier les personnes ne disposant d'aucune solution de déplacement. La réussite de cet objectif repose sur un accompagnement de proximité et la mobilisation d'un réseau d'acteurs locaux.

Les prescripteurs et structures relais, en contact direct avec les publics en précarité de mobilité, sont essentiels pour identifier les besoins et orienter vers les solutions adaptées. Un appui et une coordination sont toutefois nécessaires pour faciliter leur action.

Les collectivités partenaires s'engagent, en lien avec le concessionnaire, à :

- Identifier et cartographier les acteurs prescripteurs et relais présents sur leur territoire ;
- Participer au développement d'un réseau local de partenaires ;
- Faciliter la mise en relation entre le concessionnaire et les structures accompagnant les publics cibles.

L'objectif de ces partenariats est de constituer un réseau de relais territoriaux chargé de diffuser l'information relative à l'offre d'autopartage directement auprès des bénéficiaires visés. Ces partenariats pourront être établis aussi bien avec des acteurs hors du champ de la mobilité (départements, associations, France Services, CCAS, centres sociaux, missions locales, services d'action sociale, etc.) qu'avec des acteurs spécialisés dans la mobilité (garages solidaires, plateformes de mobilité, etc.).

Pour faciliter l'identification de prescripteurs et structures relais locaux, les collectivités peuvent consulter la Note sur les enjeux de la mobilité durable et inclusive (cf. Annexe Article 5.8) qui fournit une liste d'exemples de structures pouvant être mobilisées.

Article 3.5 L'usage du service

Article 3.5.1 L'usage par les collectivités locales

Le service public régional d'autopartage sera accessible aux employeurs publics et privés, avec des conditions pour encourager l'usage dans un cadre professionnel.

Les avantages attendus de l'usage du service par des employeurs	
Pour l'employeur	• Rationalisation de la flotte de l'entreprise (remplacement de véhicules peu utilisés, véhicules disponibles en cas de surutilisation de la flotte existante, accès à des véhicules plus variés...) ;
Pour les salariés ou agents	• Possibilité de prendre un véhicule à la station la plus adaptée en fonction du déplacement : à la gare, proche du domicile, proche du bureau, etc.
Pour le service public d'autopartage	• Excellent moyen de promotion auprès des salariés et agents concernés ;

Article 3.5.2 Le rôle attendu des collectivités locales

L'utilisation du service public régional d'autopartage par les collectivités partenaires peut témoigner de leur engagement dans la démotorisation des ménages et contribuer à promouvoir le service, auprès des agents utilisateurs mais aussi des habitants. Cela permet également un meilleur ancrage local du service et assure un usage supplémentaire bénéfique pour la viabilité économique du service.

A titre facultatif, il est possible d'indiquer des engagements d'utilisation du service dans le cadre de réponse joint à cet appel à candidature, ce qui sera valorisé dans l'analyse des candidatures.

Article 3.6 La gestion des aléas d'exploitation

Article 3.6.1 Gestion des insatisfactions

La gestion des insatisfactions fait interagir Île-de-France Mobilités, les communes et les EPCI/EPT selon les problématiques rencontrées :

Type de problématique	Mode opératoire
Nuisances, plaintes des riverains	1. La commune informe son EPCI/EPT qui centralise les demandes. 2. L'EPCI/EPT en informe Île-de-France Mobilités qui traite la demande. 3. Une solution est recherchée avec l'ensemble des parties prenantes.
Places occupées, vandalisme, et tout autre nuisance ne permettant pas d'exploiter le service	1. Île-de-France Mobilités et le concessionnaire se rapprochent de l'EPCI/EPT concerné et la commune si besoin. 2. Recherche d'une solution avec l'ensemble des parties prenantes.

Les élus locaux s'appuient sur leurs canaux habituels d'échange avec Île-de-France Mobilités, en s'adressant aux délégués territoriaux¹⁵. Les services techniques des collectivités peuvent, pour leur part, transmettre directement les signalements opérationnels aux équipes d'Île-de-France Mobilités en charge du suivi du service, selon des modalités définies par Île-de-France Mobilités.

Les modalités de gestion et de suivi des signalements ont vocation à être précisées et structurées dans le temps, afin d'assurer un traitement efficace et adapté à la montée en charge du service. Les contacts associés seront précisés aux collectivités répondantes en conséquence.

¹⁵ Le délégué territorial IDFM contribue sur son territoire d'intervention à coordonner l'action d'IDFM avec les collectivités territoriales, certains acteurs institutionnels et à représenter IDFM en lien avec les autres délégués territoriaux. La collectivité compétente répondant à l'AAC sera mise en relation avec le délégué territorial affecté à son territoire.

Dans tous les cas, pour la gestion des insatisfactions, seul Île-de-France Mobilités peut saisir directement le concessionnaire.

Liste des contacts des délégués territoriaux d'Île-de-France Mobilités

Département	Contact
Paris (75)	antoine.barthelme@iledefrance-mobilites.fr
Seine-et-Marne (77)	patrick.jahier@iledefrance-mobilites.fr
Yvelines (78)	kevin.cortes@iledefrance-mobilites.fr
Essonne (91)	fabrice.bourdeau@iledefrance-mobilites.fr
Hauts-de-Seine (92)	augustin.rossi@iledefrance-mobilites.fr
Seine-Saint-Denis (93)	pierre-olivier.carel@iledefrance-mobilites.fr / Amelie.BEAL@iledefrance-mobilites.fr
Val-de-Marne (94)	claudes.st-jean-therese@iledefrance-mobilites.fr
Val-d'Oise (95)	helene.becquet@iledefrance-mobilites.fr

Article 3.6.2 Problèmes ponctuels d'accessibilité d'une station

Les problèmes ponctuels d'accessibilité de la station seront traités selon trois cas de figure :

Impossibilité d'accès courte :

- En cas d'évènement ponctuel (manifestation, évènement local, travaux ponctuels impliquant une fermeture de la rue et une inaccessibilité de la station inférieure à 7 jours calendaires), la collectivité compétente prévient le délégué territorial Île-de-France Mobilités et l'adresse de contact dédiée au service d'autopartage communiquée par Île-de-France Mobilités, par courriel, sous un délai de cinq jours francs avant la date de neutralisation effective. Cet écrit précise la station concernée par la neutralisation ainsi que la date et/ou la durée de neutralisation souhaitée (jours et horaires).
- La collectivité compétente s'engage à permettre le stationnement des véhicules associés à la station à proximité directe, si Île-de-France Mobilités ou le concessionnaire en fait la demande.

Impossibilité d'accès moyenne :

- En cas d'inaccessibilité prolongée comprise entre 7 jours et trois mois, la collectivité compétente doit faire part de la problématique au délégué territorial et à l'adresse de contact dédiée au service

d'autopartage afin d'envisager la mise en place d'une station provisoire. La collectivité compétente prévient par un écrit (courrier et courriel) sous un délai de 3 mois avant la date de neutralisation effective. Cet écrit précise la station concernée par la neutralisation, l'emplacement de substitution pour la station provisoire ainsi que la date et/ou la durée de neutralisation souhaitée (jours et horaires).

- La station rendue inaccessible sera maintenue en l'état sans que les bornes de recharge, le Totem autopartage et la signalétique ne soient déposés. La station provisoire sera une station non électrique, de type C avec une signalétique au sol et une signalétique verticale de type autoportante pour le Totem Autopartage.
- En cas de besoin impératif de la dépose des équipements et à l'exception du coffret CIBE qui serait maintenu en place du fait du raccordement ENEDIS, en accord avec l'ensemble des parties contractantes, les bornes de charges (IRVE) et le totem autopartage pourront être déposés, les câbles et gougeons restants devront alors être protégés. Cette dépose serait alors réalisée par et sous responsabilité Île-de-France Mobilités.

L'emplacement proposé en remplacement devra justifier de qualités identiques à l'emplacement initial.

Impossibilité d'accès longue :

- En cas d'inaccessibilité prolongée de plus de trois mois, la collectivité compétente doit faire part de la problématique au délégué territorial Île-de-France Mobilités et à l'adresse de contact dédiée au service d'autopartage communiquée par Île-de-France Mobilités, par courrier doublé d'un courriel, sous un délai de 6 mois avant la date de neutralisation effective et ce afin d'envisager le déplacement de la station conformément à l'Article 3.6.3.3.

Quelle que soit la nature des travaux ou des interventions qui seront à entreprendre dans le cas d'une inaccessibilité sur les stations, celles-ci seront sous responsabilité d'Île-de-France Mobilités. La prise en charge financière sera à charge du demandeur, arrêtée sur la base d'un montant forfaitaire maximum, fixé à 3 500 euros hors taxes pour une inaccessibilité comprise entre 7 jours et trois mois demandant la mise en place d'une station provisoire non électrique de type C ; en cas de dépose et repose du mobilier, prévoir un surcoût complémentaire de 2 000 euros hors taxes.

Pour une immobilisation supérieure à 3 mois se référer à l'Article 3.6.3.

En cas de retard dans la mise à disposition d'une station pour l'exploitation du service, la collectivité partenaire en informe sans délai Île-de-France Mobilités, par courriel adressé au délégué territorial et à l'adresse de contact dédiée au service d'autopartage communiquée par Île-de-France Mobilités, en précisant les motifs du retard, sa durée prévisionnelle ainsi que les mesures envisagées pour permettre une remise à disposition dans les meilleurs délais.

Article 3.6.3 Demande définitive de modification, de déplacement ou de fermeture d'une station

Les partenaires du projet (communes, EPCI, EPT, Île-de-France Mobilités) pourront demander l'évolution des stations d'autopartage afin de les adapter aux besoins locaux et à l'évolution des usages. Il existe plusieurs types d'intervention menant à une évolution du maillage territorial des stations :

- Électrification d'une station existante
- Extension d'une station
- Réduction d'une station
- Déplacement d'une station
- Fermeture d'une station.

Le partenaire à l'initiative de la demande préviendra les autres signataires de la convention formellement par courrier faisant état de la motivation et du délai attendu pour l'évolution souhaitée. A la réception du courrier, une réunion sera organisée afin de déterminer les délais de mise en œuvre et la responsabilité de la réalisation des modifications. Cette réunion est à organiser dans le mois suivant la réception du courrier.

Dans chacun des cas, une nouvelle étude sera faite et des échanges auront lieu afin de trouver la solution la plus adaptée à la situation, établir un plan projet et confirmer ou non l'intention de modifier la station.

Le support des coûts liés à ces modifications sera étudié au cas par cas, selon la motivation de la modification cependant des montants de références des opérations de modification sont notés ci-dessous à titre purement indicatif, ils seront mis à jour dans le cadre de la signature de la convention d'occupation du domaine public.

Etudes & Travaux		
Réalisation	Prise en charge financière	Montant forfaitaires HT

Electrification d'une station existante	IDFM*	IDFM	25 000 €
Extension d'une station existante non électrique (2 à 4 places)	IDFM*	IDFM	5 000 €
Extension d'une station existante électrique (2 à 4 places)	IDFM*	IDFM	17 500 €
Déplacement d'une station non électrique (dépose & création d'une nouvelle station)	IDFM*	Demandeur	7 500 €
Déplacement d'une station électrique (dépose & création d'une nouvelle station)	IDFM*	Demandeur	42 500 €
Fermeture d'une station non électrique	IDFM*	Demandeur	2 500 €
Fermeture d'une station électrique	IDFM*	Demandeur	12 500 €
Autre modification de station électrique (réduction / etc.)	IDFM*	Demandeur	5 000 €
Autre modification de station non électrique (réduction / etc.)	IDFM*	Demandeur	12 500 €

** ou une personne mandatée par Île-de-France Mobilités*

Article 3.6.3.1 Électrification d'une station existante

L'électrification consiste à équiper une station existante de bornes de recharge IRVE pour accueillir des véhicules électriques.

Dans le cas de l'électrification d'une Station Électrifiable (type B), l'ensemble des éléments (étude de puissance du réseau électrique, travaux de génie civil) ont été étudiés dès la conception initiale et mis en attente pour faciliter l'évolution de la station.

Ainsi, la procédure est écourtée et comprend uniquement les vérifications techniques (en cas d'évolution des réseaux) et les validations administratives pour engager les travaux d'installation des bornes IRVE.

Une telle opération devra faire l'objet d'un délai de prévenance de 6 mois. Ce délai permettra de préparer la réalisation de toutes les opérations de travaux nécessaires.

Un avenant à la convention précisera cette évolution du parc de station au sein de la collectivité et sera signé par l'ensemble des parties.

Article 3.6.3.2 Reconfiguration capacitaire d'une station (extension ou réduction)

Après vérification de la faisabilité technique (emprise disponible, capacité électrique, ...), l'extension de la station sera envisagée. Cette augmentation du nombre de véhicules devra répondre à un besoin avéré et justifié par une étude spécifique réalisée par Île-de-France Mobilités et financée par le demandeur.

Les travaux à engager varieront selon la configuration initiale et le volume de places à atteindre.

En cas d'une demande de réduction du nombre de places existantes, une étude de fréquentation sera réalisée par Île-de-France Mobilités et financée par le demandeur afin de justifier la demande.

Une telle opération devra faire l'objet d'un délai de prévenance de 6 mois. Ce délai permettra de préparer la réalisation de toutes les opérations nécessaires aux déplacements à savoir :

- Etude d'implantation selon le processus normal de déploiement décrit à l'Article 2.1.5.2 ;
- Extension ou réduction de la station avec le cas échéant remise en état partielle du site dans son état d'origine selon la procédure décrite à l'Article 3.6.3.5 (dépose des équipements et des infrastructures, réfections des sols et des marquages aux sol notamment).

Un avenant à la convention précisera cette évolution du parc de station au sein de la collectivité et sera signé par l'ensemble des parties.

Article 3.6.3.3 Déplacement d'une station

Le déplacement d'une station devra être justifié (faible fréquentation, contraintes d'aménagement, meilleure localisation potentielle) par l'entité à l'initiative de la demande.

Il s'agit, d'une part, d'assurer la construction de la nouvelle station et, d'autre part, de déposer la station existante, chaque partie mettra en œuvre tous les moyens possibles pour assurer la continuité du service et minimiser la gêne occasionnée pour les utilisateurs selon un calendrier établi communément.

Une telle opération devra faire l'objet d'un délai de prévenance de 6 mois. Ce délai permettra de préparer la réalisation de toutes les opérations nécessaires aux déplacements à savoir :

- Etude d'un nouvel emplacement selon le processus normal de déploiement décrit à l'Article 2.1.5
- Dépose de la station et remise en état du site dans son état d'origine selon la procédure décrite en 3.6.3.5 (dépose des équipements et des infrastructures, réfections des sols et des marquages aux sol notamment).
- Construction de la station de remplacement selon la procédure décrite à l'Article 2.3.2.

Un avenant à la convention précisera cette évolution du parc de station au sein de la collectivité et sera signé par l'ensemble des parties.

Article 3.6.3.4 Fermeture d'une station

Une station est susceptible de fermer de manière définitive pour des raisons variables :

- À l'initiative de la commune/EPCI/EPT : pour cause de travaux, de reconfiguration de voirie, etc.
- À l'initiative d'Île-de-France Mobilités : pour cause de vandalisme, d'occupation illicite réitérée de la station, de baisse de fréquentation, de réorganisation du réseau, etc.

Les partenaires doivent être prévenus et la fermeture ne sera déclarée qu'après un accord de toutes les parties avec un délai de prévenance de 6 mois par envoi d'un courrier pour une demande à l'initiative de la commune/EPCI/EPT. Le délai minimal de remise en état est de 6 mois.

Une étude d'impact sera réalisée afin d'évaluer les conséquences sur les usagers et le maillage territorial. En cas d'impact négatif sur le fonctionnement du service ou l'équilibre économique du service, les parties s'engagent à trouver un site de remplacement pour compenser la fermeture de la station.

Dans le cas d'un désaccord pour la fermeture de la station à l'initiative de la collectivité compétente celle-ci s'engage à mettre à disposition un emplacement de remplacement conformément à l'Article 3.6.3.3.

Dans le cas où la collectivité ne serait pas en mesure de fournir cet emplacement, elle devrait s'acquitter d'une compensation financière. Cette compensation prend la forme d'un montant forfaitaire fixé à 70 000 euros hors taxes.

Dans le cas où la décision de fermeture d'une station serait à l'initiative unilatérale d'Île-de-France Mobilités, celle-ci en informe la collectivité dans les meilleurs délais et met en œuvre les mesures nécessaires afin de limiter les impacts sur les usagers et le fonctionnement du service.

À l'opposé, s'il n'y a pas de désaccord de la part d'Île-de-France Mobilités, la fermeture d'une station ne donnera pas lieu à une demande de compensation par Île-de-France Mobilités.

La suppression donne lieu à un retrait des équipements, une remise en état du site et une mise à jour des supports de service, ainsi qu'à une mise à jour de la convention d'occupation du domaine public et de ses annexes.

Article 3.6.3.5 Fermeture d'une station en cas de fin du service

En cas de cessation du service d'autopartage, notamment à l'échéance ou en cas de résiliation du contrat de délégation de service public, Île-de-France Mobilités garantit la prise en charge du devenir des équipements des stations d'autopartage. Les équipements constituant les stations constituent des biens de retour appartenant à Île-de-France Mobilités.

En conséquence, Île-de-France Mobilités s'engage à assurer le retrait de ces équipements ainsi que la remise en état des sites dans leur état initial, dans le délai défini dans la convention d'occupation du domaine public.

Article 3.7 Reporting sur les usages locaux du service

Île-de-France Mobilités partagera aux partenaires, via les EPCI/EPT participantes, des informations et rapports relatifs aux résultats et fonctionnement courant du service, aux incidents constatés sur leur territoire et aux éventuelles modifications amenées à son fonctionnement.

Les informations suivantes seront mises à disposition sur la base d'un pas de temps *a minima* semestriel, à l'échelle du territoire :

- Le niveau d'usage de la flotte déployée
- Le nombre d'usages par type de véhicule
- Le nombre de nouveaux usagers du service sur le territoire

Les informations suivantes seront mises à disposition sur la base d'un pas de temps *a minima* mensuel, à l'échelle du territoire :

- La liste des stations en service et des véhicules affectés à celles-ci sur la période
- Les éventuels incidents à signaler affectant ou ayant affecté la disponibilité du service sur une ou plusieurs stations du territoire, les actions entreprises pour mener à sa résolution, et le cas échéant la durée de l'incident une fois celui-ci clos. *On entend ici par incident une impossibilité pour les usagers de réserver ou utiliser un véhicule pendant 2 jours consécutifs minimum, du fait d'un sinistre, d'une panne, ou d'un problème technique lié au véhicule, aux équipements de la station, ou aux interfaces d'utilisation.*

Il sera également transmis annuellement une analyse à l'échelle régionale des résultats agrégés des indicateurs de qualité du service public régional d'autopartage sur l'année complète.

En complément de la mise à disposition des informations brutes et des analyses réalisées, une réunion de suivi par département (en présence des EPCI/EPT du département concerné par le service) et par an sera organisée pour partager les constats sur le fonctionnement du service, les évolutions réalisées ou prévues, et recueillir les retours des territoires. Cette réunion sera animée par Île-de-France Mobilités, assisté par son concessionnaire.

Article 3.8 Evolution de la convention

La convention d'occupation du domaine public conclue entre les collectivités compétentes et Île-de-France Mobilités est susceptible d'évoluer afin de tenir compte des conditions de déploiement et d'exploitation du service, ainsi que de l'évolution des besoins du territoire.

Ces évolutions peuvent notamment concerner :

- la liste et les caractéristiques des emplacements autorisés ;
- la configuration ou la typologie des stations ;
- l'adaptation du service aux contraintes locales.

Toute évolution intervient dans un cadre concerté entre les collectivités compétentes et Île-de-France Mobilités, et peut, le cas échéant, donner lieu à une formalisation conformément aux dispositions ci-après.

Article 3.8.1 Avenants à la convention

Les modifications apportées à la convention font l'objet d'avenants conclus entre les collectivités compétentes et Île-de-France Mobilités.

Ces avenants peuvent notamment porter sur :

- l'ajout, la suppression ou la modification d'emplacements ;
- l'évolution de la capacité ou de la configuration des stations ;
- le déplacement ou la fermeture de stations ;
- plus largement, toute adaptation nécessaire au bon fonctionnement du service.

Les demandes d'évolution peuvent être formulées par chacune des collectivités compétentes ou par Île-de-France Mobilités. Elles font l'objet d'une instruction conjointe permettant d'en apprécier la faisabilité technique, les impacts sur le service et leur cohérence avec le maillage du territoire.

Les conditions de mise en œuvre (délais, modalités techniques, répartition des responsabilités et des coûts) sont précisées dans chaque avenant.

Évolution des emplacements au service des mobilités actives

Île-de-France Mobilités, en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités, dispose notamment de la compétence d'organisation des mobilités actives, et plus particulièrement du vélo.

Pendant la durée de la convention conclue avec la collectivité compétente, Île-de-France Mobilités pourra demander une évolution de l'emplacement afin d'y intégrer d'autres types de véhicules, tels que des vélos-cargo et longtails.

Le cas échéant, l'intégration de ces nouveaux services de mobilité donnera lieu à la conclusion d'un avenant à la convention, librement négocié entre les parties.

Article 3.8.2 Résiliation de la convention

La convention peut être résiliée dans les conditions prévues au projet de convention annexé au présent appel à candidatures. Les modalités de résiliation, incluant les délais de préavis et les obligations respectives des collectivités compétentes et d'Île-de-France Mobilités, sont précisées dans la convention.

Titre 4 Dépôt et analyse des candidatures

Article 4.1 Constitution du dossier de candidature

Article 4.1.1 Lettre d'intention / Pièces à fournir

Pour être recevable, le dossier de candidature doit être constitué des éléments listés ci-après, en utilisant impérativement le cadre de réponse fourni en Annexe Article 5.1 du présent document :

Une lettre intégrant à minima les informations suivantes :

- Une attestation d'acceptation de principe des termes de la convention de déploiement et d'exploitation et une prise d'acte des modalités de contrôle et de suivi des stations qui seront mises en œuvre par Île-de-France Mobilités.
- Le nombre de stations envisagé et le calendrier général souhaité (année de mise en service).
- La liste des communes membres de la collectivité souhaitant rejoindre le réseau (joindre le cas échéant la délibération afférente).

Annexes techniques obligatoires :

- Le cadre de réponse (cf. Annexe Article 5.2) dûment rempli, comprenant :
 - Réflexions préexistantes sur l'autopartage
 - Répartition des compétences à l'échelle du territoire

- Coordination avec les collectivités partenaires
- Coordonnées des référents techniques et politiques
- Secteurs envisagés pour le déploiement des stations
- Opérations de contrôle
- Promotion du service
- Dispositifs en faveur des publics précaires
- Souhaits de véhicules (facultatif)
- Déploiement prévisionnel au sein de la collectivité (facultatif)
- Engagement de l'EPCI/EPT et des communes sur l'usage du service (facultatif)
- Le tableau (cf. Annexe **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**) des secteurs envisagés pour le déploiement de stations
- Une cartographie d'acteur des structures locales agissant sur la mobilité solidaire.

Article 4.1.2 Renseignements complémentaires

Les EPCI ou EPT candidats pourront adresser leurs questions ou demandes de précisions à l'adresse suivante : aac.autopartage@iledefrance-mobilites.fr

Dans le cas où une commune ou un partenaire souhaite poser une question, il devra se tourner vers son EPCI ou EPT qui assurera le lien avec Île-de-France Mobilités.

Les questions seront acceptées jusqu'au 02/10/2026 à minuit. Dans la mesure du possible, Île-de-France Mobilités apportera une réponse dans un délai de 5 jours ouvrés.

La réponse sera adressée à l'EPCI ou EPT ayant posé la question, ainsi qu'aux autres EPCI et EPT si la question peut concerner d'autres candidats.

Article 4.1.3 Modalités de dépôt et de transmission

Le présent appel à projets est ouvert jusqu'au 06/10/2026 à minuit.

Seuls les EPCI ou EPT destinataires de l'appel à candidatures pourront déposer une réponse. La réponse à cet appel à candidatures se fait uniquement par voie dématérialisée, les envois postaux ne seront pas pris en compte.

L'ensemble des pièces à fournir devront être envoyées à l'adresse mail suivante : aac.autopartage@iledefrance-mobilites.fr

Article 4.2 Modalités d'analyse et d'appréciation des candidatures

Article 4.2.1 Critères d'analyse

Les dossiers recevables seront examinés par Île-de-France Mobilités selon les critères d'analyse suivants :

Catégorie	Critère	Poids
Potentiel du territoire	Potentiel de développement du service sur le territoire	40%
Mise à disposition des emplacements	Réflexion préexistante à l'AAC sur l'autopartage sur le territoire (service existant, AMI lancé, études...)	40%
	Pertinence géographique et technique des emplacements proposés (cf. Article 2.1.1)	
Engagements des partenaires	Qualité des actions de promotion du service (tous publics)	20%
	Capacité de mobilisation en faveur des publics en précarité de mobilité	
	Engagement de l'EPCI ou EPT et des communes sur l'usage du service	
	Qualité des actions proposées sur les opérations de contrôle	
	Qualité de l'organisation proposée par l'EPCI ou EPT et les communes, pour assurer : • La meilleure efficacité possible dans les échanges sur les emplacements des stations ; • Une communication claire et fluide de toutes les informations nécessaires à la bonne exploitation des stations sur le territoire au fil de l'eau ; • La bonne information des interlocuteurs techniques et politiques au niveau des communes ; • Le regroupement des demandes par l'EPCI ou l'EPT.	

Article 4.2.2 Demandes éventuelles de précisions

Dans le cas où un dossier est incomplet ou qu'Île-de-France Mobilités souhaite lever des réserves, celle-ci transmettra à l'EPCI ou à l'EPT concerné des demandes de précisions ou d'ajustement. Celles-ci lui seront adressées par écrit.

L'EPCI ou l'EPT disposera d'un délai de 10 jours pour faire parvenir les éléments de réponse ou les pièces du dossier modifiées, par mail.

Article 4.3 Décision et officialisation

Article 4.3.1 Notification de la décision

À l'issue de la phase d'instruction des dossiers par Île-de-France Mobilités, la décision sera notifiée à l'EPCI/EPT candidat selon les modalités suivantes :

Notification officielle :

L'EPCI/EPT recevra une lettre confirmant (ou non) sa sélection.

Ajustement du périmètre :

Île-de-France Mobilités se réserve le droit de ne pas retenir l'intégralité des implantations suggérées par l'EPCI/EPT en fonction de la cohérence globale du réseau et des contraintes techniques. Les emplacements proposés pourront toutefois servir à alimenter des réflexions de développement futures.

Calendrier prévisionnel :

La notification comportera :

- L'indication calendaire du début des études et le délai prévisionnel de réalisation du premier lot de pré-étude (fiches navettes).
- Le délai prévisionnel de mise en œuvre et de mise en service des stations.

Article 4.3.2 Transmission d'un courrier d'acceptation

Dès réception de la décision motivée d'Île-de-France Mobilités, l'EPCI/EPT confirme son engagement et veille, dans la mesure du possible, à transmettre un courrier de réponse unique consolidant – le cas échéant – l'ensemble des positions des communes concernées.

L'EPCI/EPT disposera d'un délai de 30 jours pour transmettre un courrier d'acceptation officiel. Par ce document, l'EPCI/EPT se prononce et valide formellement les orientations proposées par Île-de-France Mobilités, notamment la confirmation du premier lot de sites à étudier.

Le cas échéant le calendrier de remises des sites complémentaires envisagés sachant que ce délai ne saurait être supérieur à un mois à date de remise du courrier d'acceptation.

Cette étape est un préalable indispensable à la signature de la convention de partenariat.

Article 4.3.3 Déroulé jusqu'à la signature de la convention

A la réception du courrier d'acceptation, Île-de-France Mobilités et les collectivités compétentes engagent les phases de pré-études (cf. Article 2.1.5.1) ainsi que les travaux préparatoires à la mise au point de la convention.

Ces étapes marquent l'entrée dans la phase de déploiement du service.

À cet effet les parties s'engagent à mettre à disposition les moyens et ressources nécessaires au bon déroulement de ces étapes et assurer une communication régulière de leurs avancées.

Article 4.3.4 Mise au point de la convention

La convention est établie sur la base du projet annexé au présent appel à candidatures.

Une phase de mise au point est conduite entre Île-de-France Mobilités et les collectivités compétentes afin :

- d'adapter les annexes, en particulier la liste des emplacements et leur calendrier de mise en service ;
- d'intégrer les résultats des pré-études et les contraintes identifiées sur le terrain ;
- de préciser, le cas échéant, certains éléments opérationnels nécessaires au déploiement du service.

Cette phase de mise au point ne peut conduire à modifier l'économie générale de la convention ni ses principales stipulations.

À l'issue de cette phase, la convention est finalisée en vue de sa signature par Île-de-France Mobilités et les collectivités compétentes.

Titre 5 Annexes à l'appel à candidature

Article 5.1 Cadre de réponse

Article 5.2 Secteurs envisagés pour le déploiement de stations

Article 5.3 Modèle lettre d'intention

Article 5.4 Cartographie des acteurs locaux de la mobilité solidaire

Article 5.5 Prescriptions relatives à la configuration en station

Article 5.6 Projet de convention

Article 5.7 Fiche navette

Article 5.8 Note sur les enjeux de la mobilité durable et inclusive
