

**CONCOURS EXTERNE, INTERNE ET DE 3<sup>ème</sup> VOIE  
DE TECHNICIEN PRINCIPAL TERRITORIAL DE 2<sup>ème</sup> CLASSE**

**SESSION 2020  
REPORTÉE À 2021**

**ÉPREUVE DE RAPPORT AVEC PROPOSITIONS OPÉRATIONNELLES**

ÉPREUVE D'ADMISSIBILITÉ :

**Rédaction d'un rapport technique portant sur la spécialité au titre de laquelle le candidat concourt. Ce rapport est assorti de propositions opérationnelles.**

Durée : 3 heures  
Coefficient : 1

**SPÉCIALITÉ : DÉPLACEMENTS, TRANSPORTS**

**À LIRE ATTENTIVEMENT AVANT DE TRAITER LE SUJET :**

- ♦ Vous ne devez faire apparaître aucun signe distinctif dans votre copie, ni votre nom ou un nom fictif, ni initiales, ni votre numéro de convocation, ni le nom de votre collectivité employeur, de la commune où vous résidez ou du lieu de la salle d'examen où vous composez, ni nom de collectivité fictif non indiqué dans le sujet, ni signature ou paraphe.
- ♦ Sauf consignes particulières figurant dans le sujet, vous devez impérativement utiliser une seule et même couleur non effaçable pour écrire et/ou souligner. Seule l'encre noire ou l'encre bleue est autorisée. L'utilisation de plus d'une couleur, d'une couleur non autorisée, d'un surligneur pourra être considérée comme un signe distinctif.
- ♦ Le non-respect des règles ci-dessus peut entraîner l'annulation de la copie par le jury.
- ♦ Les feuilles de brouillon ne seront en aucun cas prises en compte.

**Ce sujet comprend 29 pages.**

**Il appartient au candidat de vérifier que le document comprend  
le nombre de pages indiqué.**

*S'il est incomplet, en avertir le surveillant.*

Vous êtes technicien principal territorial de 2<sup>e</sup> classe, chargé des déplacements dans une communauté d'agglomération de 160 000 habitants avec une ville centre de 70 000 habitants.

Une récente enquête menée sur le territoire a pointé des difficultés à se déplacer pour de nombreux ménages faute d'un maillage de transports en commun suffisamment développé. Les élus communautaires souhaitent donc diversifier les offres en matière de mobilité sur le territoire.

Dans un premier temps, le directeur général des services techniques vous demande de rédiger à son attention, exclusivement à l'aide des documents joints, un rapport technique sur l'autopartage.

**10 points**

Dans un second temps, il vous demande d'élaborer un ensemble de propositions opérationnelles pour développer l'autopartage sur le territoire.

*Pour traiter cette seconde partie, vous mobiliserez également vos connaissances.*

**10 points**

#### Liste des documents :

- Document 1 :** « Enquête nationale sur l'autopartage » - *6-t.fr* - 2016 - 5 pages
- Document 2 :** « Comment développer l'autopartage en zone périurbaine. Guide » - *Caisse des dépôts* - novembre 2017 - 4 pages
- Document 3 :** « Pour une mobilité écologique : l'autopartage » - *Fiches pratiques techniques n° 234* - décembre 2019 - 4 pages
- Document 4 :** « L'autopartage en trace directe : quelle alternative à la voiture particulière ? » - *6-t.fr* - 2014 - 3 pages
- Document 5 :** « Lettre ouverte aux élus en charge de la mobilité » - *Citiz.coop* - 20 juin 2018 - 2 pages
- Document 6 :** « L'autopartage est-il voué à faire perdre de l'argent aux collectivités ? » - *lagazette.fr* - 26 décembre 2018 - 2 pages
- Document 7 :** « Création d'un label autopartage pour toute la Région Ile-de-France » - *iledefrance-mobilites.fr* - 17 avril 2019 - 2 pages
- Document 8 :** « Quelle place pour l'autopartage sur la Métropole ? » (extraits) - *Regards de l'AGAM* - novembre 2016 - 3 pages
- Document 9 :** « Avec le départ de Bolloré, quel avenir pour l'autopartage à Lyon et Bordeaux ? » - *lagazette.fr* - *Club Techni.Cités* - 31 août 2020 - 2 pages

#### Documents reproduits avec l'autorisation du CFC

*Certains documents peuvent comporter des renvois à des notes ou à des documents non fournis car non indispensables à la compréhension du sujet.*

# Enquête Nationale sur l'Autopartage

## - Edition 2016 -

Mise à jour et approfondissement de la première Enquête Nationale sur l'Autopartage (2012)



Cette recherche a été réalisée sur fonds propres par le bureau de recherche 6t, avec le soutien financier de l'ADEME.



Menée en 2012, la première édition de l'Enquête Nationale sur l'Autopartage<sup>1</sup> constituait la première enquête d'envergure sur les usagers, usages et impacts de l'autopartage en France.

Menée auprès de 2 090 usagers abonnés à 20 services d'autopartage différents, elle montrait l'effet « déclencheur de multimodalité » de l'autopartage en boucle : l'autopartage permettait aux habitants des villes de s'affranchir de la voiture individuelle, de découvrir et de s'approprier d'autres modes de déplacement.

Quatre ans après, l'autopartage joue-t-il encore le même rôle dans la mobilité urbaine ? Ses usagers sont-ils restés les mêmes ? Ses usages, ses impacts ont-ils évolué ?

Tout comme en 2012<sup>2</sup>, **l'édition 2016** porte principalement sur l'autopartage en boucle. Elle vise **deux objectifs** :

- **mettre à jour les résultats de la première édition** : les usagers, usages et impacts de l'autopartage ont-ils évolué entre 2012 et 2016 ?
- **affiner la compréhension des usagers, usages et impacts de l'autopartage** : notamment, qui sont les usagers de l'autopartage ? Une fois abonnés à l'autopartage, leurs pratiques de déplacements évoluent-elles de la même manière ? Quels sont les usages et les impacts de l'autopartage entre particuliers et de l'autopartage en contexte professionnel ?

Les rapports complets sont téléchargeables ici :

[6t.fr/enquete-nationale-autopartage-edition-2016](http://6t.fr/enquete-nationale-autopartage-edition-2016)

[ademe.fr/Enquete-nationale-lautopartage-edition-2016](http://ademe.fr/Enquete-nationale-lautopartage-edition-2016)

### Les différentes formes d'autopartage

#### Autopartage en boucle : l'objet principal de l'étude

Le véhicule est rendu dans la station de départ.

Il est possible de le réserver plusieurs heures à l'avance et il faut préciser le temps de la location.

#### Autopartage en trace directe

**Avec stations** : le véhicule peut être rendu dans une autre station que la station de départ.

**Sans stations** : le véhicule peut être pris et rendu n'importe où dans un périmètre donné.

Il ne faut pas préciser le temps de la location.

#### Autopartage entre particuliers

Réalisée entre des particuliers, la location s'effectue par le biais d'opérateurs qui s'occupent de la facturation ainsi que de l'assurance et qui prennent une commission sur chaque transaction.

1 - 6t-bureau de recherche, 2013, Enquête Nationale sur l'Autopartage - L'autopartage comme déclencheur d'une mobilité alternative à la voiture particulière. Rapport et synthèse disponibles à l'adresse <http://www.ademe.fr/enquete-nationale-lautopartage>

2 - La méthodologie est décrite en page 6.

## L'autopartage : une diversité de parcours...

### ➤ Comment devient-on usager de l'autopartage ?

La première Enquête Nationale sur l'Autopartage a décrit de manière globale le profil des usagers et l'impact de l'autopartage sur leurs pratiques modales. La présente enquête permet de décrire les parcours des usagers dans leur diversité. On peut distinguer quatre types de parcours<sup>1</sup> :

**L'autopartage comme cause de la démotorisation :** l'autopartage, couplé aux autres modes alternatifs, permet à l'utilisateur d'apprendre progressivement à se passer de la voiture personnelle.

« Aujourd'hui on fait tout à vélo. L'autopartage a été un des événements déclencheurs, parmi d'autres choses, ça a commencé avec le Vélo's, puis il y a eu les pistes cyclables et l'autopartage. »

(René, 47 ans, en couple avec 2 enfants, Lyon)

**L'autopartage comme alternative à la motorisation :** l'autopartage est choisi comme alternative à l'achat d'une (première) voiture personnelle.

« Alors que j'avais déménagé à Strasbourg et que j'hésitais à m'acheter une voiture, j'ai fait un trajet en autopartage avec un collègue. Ça collait exactement au besoin que j'avais de l'automobile. »

(Louis, 28 ans, en couple sans enfant, Strasbourg)

21 %  
des usagers



**L'autopartage comme conséquence de la démotorisation :** l'autopartage constitue un choix consécutif à la décision de se passer de voiture personnelle et de changer ses pratiques de déplacement.

« J'ai visité une usine de voitures avec mon frère et quand j'ai vu la débauche d'énergie pour fabriquer les bagnoles j'ai décidé de me séparer de la mienne. Je l'ai vendue et j'ai immédiatement commencé à chercher des solutions de remplacement. »

(Pierric, 42, célibataire, Strasbourg)

54 %  
des usagers



**L'autopartage comme moyen d'accès à l'automobilité :** l'autopartage ne se substitue pas à la voiture personnelle, mais il permet à l'utilisateur de réaliser des activités difficilement accessibles sans voiture.

« J'ai tendance à partir plus en vacances, et j'ai davantage le réflexe de réfléchir à des week-ends dans l'agglomération parce que je sais qu'il y a l'autopartage. »

(Fabien, 33, en couple sans enfant, Bordeaux)

22 %  
des usagers



### Trois grandes trajectoires dans l'évolution des comportements

Tous les usagers n'évoluent pas de manière homogène dans leurs comportements après s'être inscrits à l'autopartage. **Les changements de pratiques de mobilité observés à l'échelle globale sont plutôt le fait d'une minorité d'utilisateurs dont les comportements évoluent fortement.**

#### Profil 1 : faible évolution des comportements



> Pas d'évolution notable des pratiques de déplacement

81 %  
des usagers de l'autopartage

#### Profil 2 : adeptes du vélo



> Hausse de l'usage du vélo  
> Baisse de l'usage de la voiture personnelle et forte baisse de l'usage des transports en commun

10 %  
des usagers de l'autopartage

#### Profil 3 : ex-automobilistes devenus multimodaux



> Hausse de l'usage des transports en commun, de la marche à pied et du vélo  
> Forte baisse de l'usage de la voiture

9 %  
des usagers de l'autopartage

(6-t)

Source iconographiques: Noun Project - Edward Boatman, Galaxicon, Eagle Eye, Yamini Ahlwallia

1. Les quatre parcours présentés n'incluent pas les 3% d'utilisateurs qui possèdent davantage de voitures dans leur foyer depuis qu'ils utilisent l'autopartage.

(6-t)  
bureau de recherche

## ... mais un profil socioéconomique encore très homogène

### ➤ Des usagers plus âgés et aisés en 2016 qu'en 2012

Si les parcours des usagers et leurs comportements de mobilité diffèrent, leur profil socioéconomique montre que l'autopartage reste un marché de niche, avec une large surreprésentation de personnes plutôt âgées, financièrement aisées et fortement diplômées par rapport à la population des grandes villes françaises dans lesquelles ils résident (les services d'autopartage sont principalement disponibles dans les grandes agglomérations). De plus, la spécificité des usagers de l'autopartage tend à s'accroître, dans la mesure où leur âge moyen et leur niveau de revenu a augmenté depuis 2012.

### ➤ Une nécessité de communiquer pour démocratiser l'autopartage

Il est donc nécessaire de poursuivre la réflexion sur les moyens à mettre en œuvre pour démocratiser l'autopartage et encourager son adoption par des personnes aux profils socioéconomiques moins favorisés. Les usagers de l'autopartage le découvrent plus souvent par des moyens « informels » (voir une station dans la rue, le bouche-à-oreille) que par des mesures de communication qui visent directement à

faire découvrir l'autopartage. L'autopartage pourrait vraisemblablement se démocratiser s'il occupait davantage de place dans les médias, qu'il s'agisse de la presse en ligne, de la presse papier, de supports publicitaires ou encore de la communication des collectivités.

### ➤ Communiquer sur les avantages économiques de l'autopartage

Les usagers de l'autopartage y viennent avant tout par souhait de réaliser des économies. Afin de diffuser la pratique de l'autopartage mais aussi de convaincre une population plus jeune et/ou moins favorisée, accentuer l'effort de communication sur les avantages financiers de l'autopartage face à la possession d'une voiture personnelle semble pertinent.

### ➤ Un mode de transport adapté aux familles avec enfants

Si l'autopartage reste aujourd'hui cantonné à un public de niche, notons toutefois la forte représentation des ménages avec enfants. De plus, ces usagers utilisent davantage l'autopartage que les usagers appartenant à des ménages d'une seule personne et à des ménages sans enfants.

#### Profil des usagers de l'autopartage en 2016

**73 %** de titulaires d'un bac +3 ou supérieur (71 % en 2012)

**54 %** d'hommes (53 % en 2012)



**45 ans** d'âge moyen (42 ans en 2012)

**57 %** de cadres et professions intellectuelles supérieures

**3 691 €** revenu mensuel net du foyer d'un usager de l'autopartage, en moyenne (3 375 € en 2012)

#### Les locations d'autopartage en 2016

**13 heures / 4 heures** durée moyenne et médiane des locations

**78 km / 35 km** distance moyenne et médiane parcourues lors d'une location

**56 € / 30 €** coût moyen et médian d'une location

**2,2** nombre moyen de locations par usager et par mois

Source iconographiques: Noun Project - mungang kim, Khomsun Chaiwong, Souvik Bhattacharjee, Alice Noir

## L'autopartage déclencheur de multimodalité à long terme ?

Les usagers de 2016 semblent avoir moins changé de comportements de mobilité suite à l'adoption de l'autopartage que ceux interrogés lors de l'enquête de 2012. Il serait tentant d'en déduire que l'autopartage ne joue plus autant, en 2016, le rôle de « déclencheur de mobilité alternative » qu'en 2012. Toutefois, les différences constatées entre les enquêtes de 2012

et 2016 peuvent être dues à de multiples facteurs : essor des modes basés sur la voiture partagée (VTC, covoiturage) au détriment des alternatives « classiques » à la voiture (transports collectifs, vélo), retour partiel à la voiture personnelle, oubli des pratiques antérieures à l'autopartage aboutissant à une sous-évaluation de l'évolution des comportements.

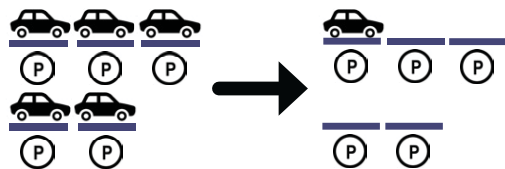
Comparaison 2016/2012 – nombre moyen de jours d'utilisation déclarés des différents modes, par usager et par mois, avant et après l'inscription à l'autopartage

	2016			2012		
	Nb de jours d'utilisation avant	Nb de jours d'utilisation après	Evolution	Nb de jours d'utilisation avant	Nb de jours d'utilisation après	Evolution
<b>Modes motorisés individuels</b>						
Voiture personnelle	5,8	2,4	-3,4	5,9	1,3	-4,6
Deux-roues motorisé	0,9	0,7	-0,2	0,9	0,9	0
<b>Modes alternatifs à la voiture personnelle et au deux-roues motorisé</b>						
Transports en commun	12,6	12,8	0,2	12	13,4	1,4
Vélo	10,1	10,3	0,2	9,5	11	1,5
Marche (déplacements complets)	12,2	12,5	0,3	11,1	11,6	0,5
Autopartage	/	2,2	/	/	2,4	/

NB : les chiffres en gris signalent des évolutions non significatives sur le plan statistique.

De plus, l'autopartage engendre en 2016 la même diminution de l'équipement automobile qu'en 2012. Sa pertinence sur le plan environnemental et pour la diminution de la place occupée par la voiture en ville reste donc forte. En 2016, une voiture d'autopartage remplace :

- 5 voitures personnelles, si l'on ne prend en compte que les voitures dont les répondants déclarent s'être séparés grâce à l'autopartage ;
- 10 voitures personnelles, si l'on prend en compte l'ensemble des voitures dont les usagers se sont séparés après leur inscription à l'autopartage.

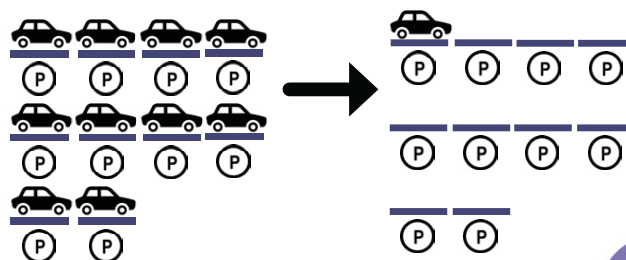


**En prenant en compte les voitures dont les répondants déclarent s'être séparés grâce à l'autopartage : en 2016, chaque voiture d'autopartage remplace 5 voitures particulières et libère 4 places de stationnement<sup>1</sup>.**

1 - En 2012, nous avons seulement interrogé les usagers sur leur taux d'équipement avant et après leur abonnement à un service d'autopartage. En 2016, nous avons également demandé aux usagers si l'autopartage était le principal déclencheur de démotorisation, ou si un autre événement (déménagement, changement d'emploi) avait encouragé leur démotorisation.

A partir des données de l'enquête de 2012, nous avons calculé qu'une voiture d'autopartage remplaçait à l'époque 6 voitures personnelles, en prenant en compte l'ensemble des voitures dont les usagers se sont séparés après leur inscription à l'autopartage<sup>2</sup>. Entre 2012 et 2016, le nombre d'usagers par voiture d'autopartage a augmenté, tandis que le pourcentage d'usagers s'étant séparés de leur voiture est resté le même : il est donc logique que chaque voiture d'autopartage remplace davantage de voitures personnelles.

**En prenant en compte toutes les voitures dont les répondants se sont séparés après leur inscription à l'autopartage : en 2016, chaque voiture d'autopartage remplace 10 voitures particulières et libère 9 places de stationnement<sup>1</sup>.**



2 - Estimation sur le réseau d'autopartage en boucle Citiz, réalisée à titre comparatif dans le cadre de l'étude menée par 6t sur l'autopartage en trace directe avec le soutien de l'ADEME. Rapport et synthèse en libre accès sur <http://www.ademe.fr/enquete-lautopartage-trace-directe>

## Les facteurs de succès pour un système d'autopartage

### ➤ Implanter les stations là où les alternatives à la voiture sont nombreuses

Les usagers de l'autopartage sont des personnes qui n'ont pas besoin d'utiliser la voiture quotidiennement : seuls 5 % l'utilisent tous les jours. Il s'agit typiquement de personnes qui peuvent se rendre sur leur lieu de travail autrement qu'en voiture, notamment en transports collectifs ou à vélo.

### ➤ Créer un réseau de stations dense

Sur leur dernière location d'autopartage, 63% des usagers déclarent qu'ils ont privilégié la proximité de la station par rapport au choix du modèle de voiture. C'est pourquoi il paraît pertinent de privilégier la proximité en développant un réseau de stations dense, quitte à ne proposer qu'un à deux véhicules dans la plupart des stations.

### ➤ Proposer des véhicules diversifiés, à moteur thermique ou hybride

Les usagers apprécient de pouvoir ponctuellement

utiliser un utilitaire, une familiale ou encore un véhicule accessible PMR. Par ailleurs, leur temps de recharge est un obstacle à l'enchaînement des locations et donc à la rentabilité. Il est donc recommandé de proposer des véhicules thermiques ou hybrides plutôt que des véhicules 100% électriques à l'autonomie limitée.

### ➤ Faciliter l'accès au service

Les opérateurs peuvent faciliter l'inscription et l'accès à l'autopartage en proposant :

- une inscription entièrement par internet ;
- l'accès au véhicule via le pass transports de l'agglomération ou un smartphone ;
- plusieurs formules tarifaires, dont une sans abonnement.

### ➤ Promouvoir l'autopartage auprès des entreprises et collectivités

Les personnes qui utilisent l'autopartage pour des déplacements professionnels en ont besoin en journée la semaine, tandis que les particuliers l'utilisent avant tout en soirée et le week-end. Ces deux publics sont donc complémentaires.

## Comment les collectivités peuvent soutenir l'autopartage

### ➤ Mettre à disposition des espaces de stationnement

Les stations en voirie sont à privilégier largement, dans la mesure où elles constituent le principal moyen de faire découvrir l'autopartage : 30 % des usagers actuels ont découvert l'autopartage en passant devant une station.

### ➤ Mettre en place des politiques de restriction du stationnement

43 % des usagers déclarent que les contraintes de stationnement automobile ont joué un rôle dans leur décision de s'abonner à l'autopartage. Plus les politiques de restriction du stationnement automobile sont volontaristes, plus l'avantage comparatif de l'autopartage en termes de stationnement devient important.

### ➤ Assurer un soutien financier

Les collectivités qui le souhaitent peuvent assurer un soutien financier aux opérateurs d'autopartage, notamment pour les accompagner vers la rentabilité dans la première phase de leur développement. Une collectivité peut aussi promouvoir l'utilisation de l'autopartage par ses agents pour leurs déplacements professionnels ou personnels, ceci afin de fournir une base d'utilisateurs réguliers à l'opérateur.

### ➤ Développer une communication institutionnelle

Les opérateurs sont demandeurs d'une communication qui passe par le soutien actif de la collectivité à travers les différents espaces de communication dont elle dispose : espaces d'affichage, salons, bulletins municipaux, etc.

# COMMENT DÉVELOPPER L'AUTOPARTAGE en zone périurbaine

## GUIDE

### AUTOPARTAGE, COVOITURAGE, VTC...

Pour remplacer l'utilisation classique d'une voiture particulière, les dispositifs se multiplient, facilités par les technologies numériques d'information. Et pas uniquement dans les grandes villes. Les espaces périurbains sont aussi des territoires où les nouvelles mobilités sont attendues et notamment l'autopartage.

Quelles sont les pratiques des ménages en matière de mobilité dans les zones périurbaines ?

A quoi correspondent les différents services de partage d'automobile ?

Quels sont leurs avantages respectifs et leur modèle économique ?

Comment les collectivités peuvent-elles adapter l'autopartage aux besoins spécifiques des zones périurbaines ?

Les réponses dans ce petit guide.

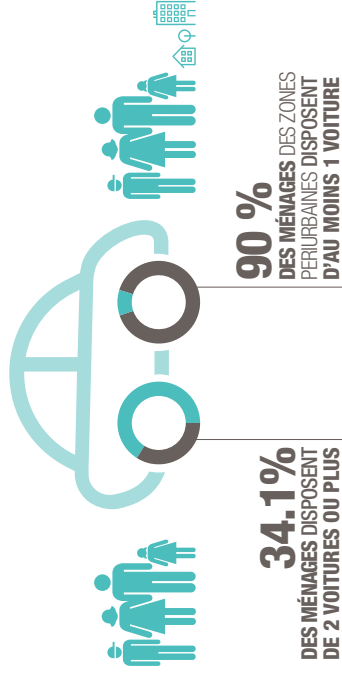
GROUPE



Caisse des Dépôts

## LA MOBILITÉ EN FRANCE ET DANS LES ZONES PÉRIURBAINES

### QUELLES SONT LES PRATIQUES EN MATIÈRE DE TRANSPORTS ?



### EN FRANCE, le poids de la voiture dans les habitudes de transports des ménages est très important.

- Même si la part modale de la voiture varie fortement en fonction des régions, de la densité des villes et de l'offre de transport en commun sur chaque territoire, cette part atteint en France 37 %<sup>1</sup>.
- De plus, la part modale de la voiture est particulièrement élevée pour les trajets domicile-travail, pour lesquels elle s'élève à 47 %.
- Par exemple, en Ile-de-France, la voiture est le deuxième mode de déplacement des Français derrière la marche, avec plus de 15,5 millions de déplacements effectués, et le premier mode motorisé.

### DANS LES ZONES PÉRIURBAINES, le poids de la voiture individuelle est encore plus fort.

- QUELS CONSTATS ?**
  - Les distances parcourues sont plus longues qu'en zone urbaine et les trajets sont réalisés majoritairement en voiture individuelle.
  - L'offre de transports collectifs est moins dense de banlieue à banlieue.
  - Cette offre de transports collectifs en général assez restreinte ne propose pas de réelle alternative

à la voiture, ce qui a pour conséquence d'isoler les populations non motorisées.

### QUELLES CONSÉQUENCES ?

- Dans les espaces périurbains, le taux de motorisation de ménages est plus élevé : 90 % d'entre eux disposent d'au moins une voiture.
- La part modale de la voiture y est particulièrement élevée : elle s'élève à 80 % dans certaines zones périurbaines, alors que dans certains secteurs urbains, elle est inférieure à 50 %<sup>2</sup>.

### L'AUTOPARTAGE, UNE SOLUTION AUX BESOINS DE MOBILITÉ

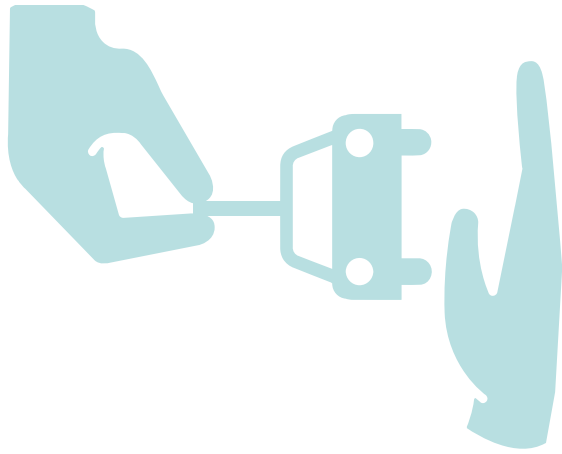
#### DÉFINITION

- Comme son nom l'indique, c'est un dispositif de transport qui repose sur la mise en commun d'un véhicule partagé par plusieurs utilisateurs à différents moments de la journée, de la semaine ou du mois, pour les trajets de leur choix.
- Plutôt que d'être propriétaires, chacun, d'une voiture personnelle qu'ils n'utilisent peut-être pas souvent, les utilisateurs d'un service d'autopartage disposent temporairement d'une voiture qu'ils ne financent que pour la durée de leur besoin. Le reste du temps, la voiture est utilisée par les autres membres du service. Le dispositif peut être organisé entre particuliers ou par une société, une collectivité, etc.

<sup>1</sup> Enquête nationale transport du SNF, 2013.

<sup>2</sup> Etude IAU KIF Solutions alternatives à la voiture individuelle dans le périurbain, février 2015.





### PLUSIEURS MODALITÉS

Le concept recouvre des réalités diverses. Il existe en effet différents types d'autopartage, suivant que les propriétaires des véhicules sont des particuliers ou des opérateurs, ou suivant les parcours et les modalités d'emprunt et de restitution des voitures.



#### ENTRE PARTICULIERS :

les propriétaires des véhicules sont ici des particuliers. En direct ou via une plateforme Internet ou des opérateurs, ces voitures sont proposées en partage à d'autres particuliers pour un trajet ou une courte période. Ce type de service s'organise en France depuis les années 2010, grâce aux nouvelles technologies numériques.



#### EN BOUCLE :

c'est la modalité classique de l'autopartage et la plus ancienne. Elle consiste à prendre un véhicule en libre-service dans une station et à le restituer obligatoirement dans cette même station. Il est possible de réserver une voiture plusieurs heures à l'avance en précisant le temps d'utilisation. Dans la plupart des cas, il faut être titulaire d'un abonnement pour utiliser ce dispositif.



#### EN FREEFLOATING :

dans ce dispositif, les véhicules sont mis à disposition des usagers sans stations, mais à l'intérieur d'une zone délimitée d'une agglomération. Les utilisateurs peuvent géolocaliser et réserver un véhicule disponible grâce à leur smartphone. Ils effectuent alors le trajet de leur choix, mais devront ensuite restituer les voitures dans cette même zone. La flotte de véhicules est ainsi toujours basée dans ce périmètre, tout en effectuant des parcours libres, d'où le nom du système, free floating !



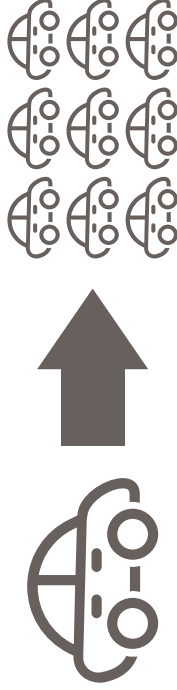
#### À LA TRACE OU EN TRACE DIRECTE (AUSSI APPELÉ ONE WAY) :

avec ce système, l'utilisateur peut rendre, dans la station libre-service de son choix, le véhicule qu'il a emprunté et pas forcément dans celle de départ.

# L'AUTOPARTAGE : UNE SOLUTION DE MOBILITÉ À ADAPTER AUX BESOINS DES ZONES PÉRIURBAINES

## QUELS SONT LES ATOUTS DE CE MODE DE TRANSPORT ?

Son succès grandissant le prouve, l'autopartage offre des atouts pour ses utilisateurs et, pour les collectivités, de même qu'il influe sur les conditions générales de circulation et de mobilité dans un territoire urbain ou périurbain.



**POUR LES USAGERS**, qu'ils soient propriétaires d'un véhicule ou simples utilisateurs du service, l'autopartage présente de nombreux avantages.

- Les coûts liés à la possession d'une voiture particulière sont mutualisés : coûts d'achat, d'entretien, de parking, de location d'un garage, etc. De même que les « soucis » liés à son usage, comme la recherche de places de stationnement.
- La mobilité de ceux qui n'ont pas de véhicule est largement améliorée.
- Un tel service est jugé très pratique par rapport à d'autres modes de transport : disponibilité immédiate d'un véhicule pris en station ou géolocalisé, possibilité de transporter des colis encombrants, usage possible à toute heure, etc.

## LE SAVIEZ-VOUS ?

**82,9% DES MÉNAGES EN FRANCE TOUTES ZONES CONFONDUES POSSEDENT UNE VOITURE\***

Mais, selon les territoires, le taux de Français motorisés ou non diffère fortement. Ce sont ainsi les habitants des villes qui se passent le plus facilement de véhicule personnel :

**42 % des Lillois, de même que 39 % des Parisiens et 37 % des Strasbourgeois.**

\*En 2015 - Source Insee

- L'autopartage permet de diminuer mécaniquement le nombre de voitures en circulation, de réduire la congestion des routes et libère des places de stationnement. Chaque voiture d'autopartage remplace 9 voitures personnelles et libère donc 8 places de stationnement.

## LE SAVIEZ-VOUS ?

**1,6% des SUISSES SONT ABONNÉS À UN DISPOSITIF D'AUTOPARTAGE soit environ 130 000 personnes (sur 8,3 millions d'habitants). Le système y est très développé et les stations sont nombreuses. Avec la même proportion d'adeptes de véhicules partagés, la France compterait plus d'un million d'utilisateurs...**



**POUR LES COLLECTIVITÉS**, les avantages de ce dispositif sont aussi réels.

- Quand ils mettent à la disposition des usagers des véhicules propres pour des trajets qu'ils n'auraient pas réalisés autrement qu'en voiture, les services d'autopartage contribuent à réduire l'émission de polluants et de gaz à effet de serre.
- L'autopartage encourage les changements de comportement : l'autopartage favorise l'utilisation des réseaux de transport en commun.

\*En 2016 - Enquête nationale sur l'autopartage, bureau de recherche 6t (avec l'Ademe).



## ZONES PÉRIURBAINES : LES AVANTAGES ET LES LIMITES DE CHAQUE FORME D'AUTOPARTAGE

	AVANTAGES	LIMITES
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pas d'investissement ni d'infrastructure de la part de la collectivité</li> <li>- Service bon marché pour les usagers</li> <li>- Présence sur l'ensemble du territoire</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Qualité environnementale des véhicules non garantie</li> <li>- Pression sur le stationnement</li> <li>- Quelle responsabilité juridique en cas d'accident : nécessité d'une assurance ad hoc</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Diminution des stationnements à terme</li> <li>- Diminution du taux de motorisation à terme</li> <li>- Correspond bien aux déplacements occasionnels</li> <li>- Stationnement retour garanti</li> <li>- Une offre flexible bien adaptée aux territoires périurbains</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nécessité de disposer de places de stationnement réservées à proximité des lieux de passage, transports en commun, centres commerciaux (pour les déplacements occasionnels) et à proximité d'ensembles de logements ou de parcs d'activité</li> <li>- Seuil de rentabilité élevé</li> <li>- Incompatibilité avec les trajets pendulaires</li> <li>- Si véhicules électriques, subventions nécessaires pour les bornes de recharge</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Offre de stationnement très flexible, pas de nécessité de disposer de stations ni de places fixes</li> <li>- Diminution du taux de motorisation à terme</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En moyenne, 3 places de stationnement par véhicule nécessaires</li> <li>- Pas de garantie de disposer à tout moment d'un véhicule ni de trouver une place de stationnement</li> <li>- Offre difficile à mettre en place avec une flotte électrique</li> <li>- Offre peu adaptée aux territoires périurbains</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Offre de stationnement flexible</li> <li>- Diminution du taux de motorisation à terme</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En moyenne, 3 places de stationnement par véhicule nécessaires</li> <li>- Pas de garantie de disposer à tout moment d'un véhicule ni de trouver une place de stationnement</li> <li>- Offre peu adaptée aux territoires périurbains peu denses</li> </ul>

## COMMENT DÉPLOYER UN SERVICE D'AUTOPARTAGE ?

### LES FACTEURS CLÉS POUR IMPLANTER L'AUTOPARTAGE EN ZONE PÉRIURBAIN

- Avant de mettre en route un dispositif d'autopartage pertinent sur un territoire, il est nécessaire d'étudier sa desserte, sa densité, ainsi que les caractéristiques des populations qui y résident.

- Il faut aussi veiller à certains facteurs ; certains sont communs à tous les modes d'autopartage, d'autres spécifiques à chaque modèle.

### LES FACTEURS CLÉS COMMUNS À TOUS LES MODÈLES.

- Veiller à la complémentarité des services d'autopartage avec les réseaux de transport en commun
- Créer, si possible, des supports billettiques communs
- Intégrer les informations sur le dispositif d'autopartage dans les supports d'information des voyageurs (dématerialisés, sur sites, etc.)
- S'assurer de la fluidité du parcours client
- Développer des services d'autopartage intégrant une vocation sociale
- Proposer des bouquets de services autour de l'autopartage
- Surveiller la fiabilité de tous les véhicules du dispositif
- Proposer si possible des véhicules diversifiés (électriques, à moteur thermique ou hybride) et de modèles variés (citadine de petite cylindrée, familial, utilitaire, accessible aux personnes à mobilité réduite, etc.)
- Mener des actions d'information et de communication pour inciter les habitants à utiliser l'autopartage
- Promouvoir en particulier l'autopartage auprès des entreprises

### LES FACTEURS CLÉS SPÉCIFIQUES A CHAQUE MODÈLE.

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Atteindre des populations peu aisées (en offrant des grilles tarifaires accessibles et modulables, en proposant des aides au permis...)</li> <li>- Valoriser les parcs de véhicules des collectivités ou des entreprises pour une utilisation « privée » hors horaires de travail</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Déployer ce service avec des véhicules thermiques (moins coûteux)</li> <li>- Mettre en place des incitations financières pour amener les usagers à ramener les véhicules en station</li> <li>- Mettre davantage de places de stationnement à la disposition de service d'autopartage par rapport aux autres véhicules</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Déployer ce service avec des véhicules thermiques (moins coûteux et qui se prêtent mieux à la possibilité de stationner partout, sans stations dédiées)</li> <li>- Ce système est peu adapté aux territoires peu denses</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Déployer ce service en zone dense pour assurer une utilisation fréquente des voitures et leur bonne rotation sur l'ensemble du territoire</li> <li>- Déployer ce service avec des véhicules thermiques (moins coûteux)</li> <li>- Ce système est peu adapté aux territoires peu denses</li> </ul>

## LES SAVIEZ-VOUS ?

**54% DES USAGERS DE L'AUTOPARTAGE SONT DES HOMMES**  
L'ÂGE MOYEN DES UTILISATEURS : 45 ANS\*

\*En 2016 – Enquête nationale sur l'autopartage, bureau de recherche 61 (avec l'Ademe).

### La Caisse des Dépôts à vos côtés

La Caisse des Dépôts est un groupe public, investisseur de long terme au service de l'intérêt général et du développement économique du pays avec pour objectif d'accompagner les pouvoirs publics, les collectivités locales et les acteurs économiques dans les grandes transitions que connaît la France, notamment la transition numérique et la transition énergétique.

La Caisse des Dépôts mobilise ses fonds propres en investissement pour soutenir l'émergence de modèles innovants sur les territoires. L'autopartage en fait partie permettant d'apporter une nouvelle solution de mobilité économique et bénéfique pour l'environnement, et ce d'autant plus si l'autopartage est proposé sur véhicules électriques. La Caisse des Dépôts a ainsi investi en 2014 dans Clemi, un service innovant d'autopartage dans les territoires périurbains et ruraux, afin de servir de levier au développement d'un modèle d'autopartage sur des zones périurbaines.

## UN EXEMPLE : L'AUTOPARTAGE EN ÎLE-DE-FRANCE

### LE POIDS CONSTANT DE LA VOITURE DANS LES ZONES PÉRIURBAINES FRANCILIENNES

- Avec plus de 15,5 millions de déplacements quotidiens effectués, la voiture est le deuxième mode de déplacement des Franciliens, derrière la marche, et le premier mode motorisé.
- Dans les zones périurbaines d'Île-de-France, la part des ménages disposant de deux ou trois véhicules s'élève à 40 % de la population, contre 20 % à l'échelle de la région<sup>1</sup>.

### La Caisse des Dépôts investit

La Caisse des Dépôts a investi dans l'opérateur d'autopartage Clemi<sup>2</sup> notamment présent dans les agglomérations de Marne-la-Vallée, Saclay et dans la Communauté de communes de la Haute vallée de Chevreuse.

## LES SAVIEZ-VOUS ?

**ACTIFS UTILISANT LEUR VOITURE POUR SE RENDRE AU TRAVAIL**  
**61%** des FRANCILIENS de GRANDE COURONNE

**38%** de PETITE COURONNE  
**13%** de PARISIENS\*

Plus on s'éloigne de la capitale, plus la voiture supplante les transports en commun, même sur des distances domicile-travail très courtes. En effet, en petite couronne, un quart des actifs parcourant moins d'un kilomètre pour se rendre au travail, utilisent la voiture, contre 59 % en grande couronne.

\*En 2015 – Source Insee

### L'EFFET IMMÉDIAT DE L'AUTOPARTAGE SUR LA CIRCULATION

- En Île-de-France, une voiture autopartagée remplace 9 voitures individuelles et libère donc 8 places de stationnement<sup>2</sup>.
- La mise en route d'un système d'autopartage permet en effet de diminuer mécaniquement le nombre de véhicules en circulation : les usagers de l'autopartage rationalisent l'utilisation de leurs voitures (notamment le 2<sup>e</sup>, voire le 3<sup>e</sup> véhicule) et utilisent davantage les transports en commun.

### LES ACTEURS PUBLICS APPUIENT L'AUTOPARTAGE

La mise en place de services d'autopartage en Île-de-France est accompagnée par différents acteurs publics :

Île-de-France Mobilités (Syndicat des transports d'Île-de-France), l'autorité organisatrice de mobilité dans la région, soutient les expérimentations d'autopartage des collectivités au travers de délégations de compétence. De plus, Île-de-France Mobilités peut mettre à disposition des collectivités des espaces de stationnement et des bornes de recharge électrique dans les parkings des gares : cette localisation assure aux services d'autopartage une grande visibilité et favorise l'intermodalité.

Via le syndicat Autoillob' métropole, les collectivités adhérentes ainsi que la Région Île-de-France participent à la mise en place d'un service de voitures électriques en libre-service. Au-delà du périmètre couvert par Autoillob', la Région soutient le déploiement de services d'autopartage dans les territoires peu denses.

## QUELS INVESTISSEMENTS PRÉVOIR ?

**Niveau et nature d'investissement pour la collectivité**  
pour l'implantation de services d'autopartage de tous types de véhicules

	AUTOPARTAGE			
	ENTRE PARTICULIERS	EN BOUCLE	FREEFLOATING	À LA TRACÉ <sup>2</sup>
<b>LOCATION COURTE DURÉE &lt; 24H</b>	Pas d'investissement public	Pas d'investissement public	Pas d'investissement public	Pas d'investissement public
<b>NIVEAU DES INVESTISSEMENTS</b>	Pas d'investissement public	Pas d'investissement public	Pas d'investissement public	SI véhicules électriques
<b>NATURE DES INVESTISSEMENTS (selon le modèle de montage)</b>	Pas d'investissement public	Pas d'investissement public	Pas d'investissement public	SI véhicules électriques

NIVEAU DES INVESTISSEMENTS : élevé  
NATURE DES INVESTISSEMENTS (selon le modèle de montage) : stationnements, bornes de recharge

\*Modèle dominant lié à la perception de retombées d'occupator du domaine public pour les collectivités

<sup>1</sup> Étude IAU IdF Solutions alternatives à la voiture individuelle dans le périurbain, février 2015.  
<sup>2</sup> En 2016 – Enquête nationale sur l'autopartage, bureau de recherche 61 (avec l'Ademe).



## Pour une mobilité écologique : l'autopartage

L'usage d'un véhicule individuel sans en être propriétaire permet de réduire à la fois le trafic routier, la congestion urbaine, la pollution et l'occupation de l'espace public liée au stationnement de longue durée. La présente fiche examine les objectifs de cette forme de mobilité à la fois écologique et économique ainsi que les modalités d'intervention des collectivités locales et les modes de gestion.

### Objectifs de l'autopartage

L'article L.1231-14 du code des transports, créé par la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (TECV), définit l'autopartage comme « la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules. Chaque abonné ou utilisateur habilité peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée ». La mutualisation d'un véhicule ou d'une flotte permet :

- de limiter le choix systématique de la voiture personnelle sauf pour les déplacements irréalisables autrement (éloignement trop important, absence de desserte par les transports en commun...);
- de diminuer le nombre de véhicules, donc de réduire l'encombrement des routes et les nuisances qui en résultent ;
- de fluidifier ainsi la circulation routière, donc de contribuer à la baisse de l'insécurité routière ;
- de libérer l'espace public auparavant utilisé pour le stationnement ;
- de contribuer à la protection de l'environnement, en limitant la consommation d'énergie, la pollution atmosphérique et les nuisances sonores, donc de participer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, ainsi que des dépenses de santé occasionnées par la pollution et le bruit ;
- de favoriser l'équité sociale : toutes les catégories de la population peuvent disposer d'un véhicule à moindres frais. L'autopartage est adapté à tous les secteurs géographiques (villes, communes périurbaines et rurales), à tous les publics et à tous types de déplacements.

« En dissociant l'usage de la propriété de la voiture, ce service modifie aussi les comportements et contribue au lien social... » (extraits des statuts de la Scic Alpes autopartage). Ainsi, l'autopartage favorise un changement de comportement et de dépendance à ce mode de déplacement. Il induit alors un report vers d'autres modes de mobilité, notamment les transports collectifs

dont le service est complémentaire ou l'auto-stop organisé, et les mobilités actives (vélo, marche), ce qui renforce les bénéfices évoqués ci-dessus. D'après le ministère : « une voiture en autopartage remplace cinq voitures personnelles et libère quatre places de stationnement. [...] La voiture partagée évite la fabrication de six à huit voitures (soit 36 tonnes de CO<sub>2</sub> sur dix ans) et la réduction du kilométrage effectué en voiture permet de réduire les émissions d'un abonné d'1,5 tonne de CO<sub>2</sub>/an. [...] L'économie par rapport à un véhicule particulier est 2 000 euros/an/personne (pour 5 000 km). [...] L'économie pour les entreprises qui font appel à l'autopartage pour les déplacements de leurs salariés est le coût d'une place de parking (5 000 à 15 000 euros en province) et le coût d'achat et d'entretien d'une voiture (prix moyen d'une voiture neuve 21 000 euros à renouveler régulièrement) ».

### Cadre législatif

La loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010, dite Grenelle 2, portant engagement national pour l'environnement (ENE) a largement soutenu le développement de ce système en créant notamment un « label autopartage » dont les conditions d'attribution sont réglementées par l'article L.1231-14 du code des transports mentionné ci-dessus. Les véhicules labellisés peuvent bénéficier de places de stationnement réservées, et dans le cadre des plans de déplacements urbains (PDU), de tarifs préférentiels. La loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 relative à la modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, dite loi Maptam, a créé les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et a étendu leurs compétences au domaine de l'autopartage et plus particulièrement à l'organisation de ce service en cas d'inexistence, d'inadéquation et d'insuffisance de l'offre privée. Une telle situation se rencontre notamment sur les territoires ruraux faiblement peuplés, peu desservis, voire dépourvus de transports en commun et de possibilités de covoiturage. La loi TECV a, elle aussi, prévu des dispositions encourageant le développement de l'autopartage et visant à optimiser à la fois l'usage de la voiture individuelle et les trajets liés aux

### L'auto-stop organisé : un service complémentaire

Ce service se développe, les collectivités facilitant cette pratique en matérialisant des « points d'arrêt » et en mettant à disposition une plateforme internet pour que les automobilistes et les auto-stoppeurs repèrent et connaissent ces points d'arrêt. Le principe reste simple, gratuit et spontané : l'auto-stoppeur se positionne au point d'arrêt avec sa pancarte de destination, le véhicule s'arrête en sécurité pour le prendre en charge. La dépose se fait en accord entre les deux usagers de la voiture : pas de lieu prédéfini. Chacun se reconnaît grâce à la carte de membre (par exemple la communauté RezoPouce) et au macaron apposé sur le pare-brise du véhicule.

activités professionnelles ou privées des habitants des collectivités. Elles portent notamment sur le label autopartage : les collectivités « fixent les caractéristiques techniques des véhicules au regard, notamment, des objectifs de réduction de la pollution et des gaz à effet de serre qu'elles déterminent et les conditions d'usage de ces véhicules auxquelles est subordonnée la délivrance du label » (code des transports, art. L.1231-14). La future loi d'orientation des mobilités (LOM) aura notamment comme objectif de « désenclaver les territoires et de faire émerger des solutions de transports moins polluants que les voitures individuelles ». Le nombre de celles-ci devra donc être réduit, notamment via le recours à l'autopartage. Les AOM devront aussi « veiller à l'existence de services d'information multimodaux sur les services de transport et de mobilité ». Le versement mobilité qui remplacera le versement transport (taxe payée par tous les employeurs d'au moins onze salariés) pourra en partie être affecté au financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement des dispositifs d'autopartage : participation aux frais d'études, d'animation, de promotion et de communication, ainsi qu'à l'achat et à l'entretien des véhicules. Pour favoriser les mobilités partagées telles que l'autopartage, le covoiturage, les vélos, les trottinettes en free floating, un forfait mobilité durable de 400 euros par an au maximum pourra être versé par les employeurs à leurs salariés pour leurs frais de déplacements domicile-travail. Exonéré d'impôts et de charges sociales, il ne sera toutefois pas obligatoire.

### Intervention des collectivités pour la mise en œuvre de l'autopartage

Face à l'évolution sensible des comportements de déplacements, les collectivités se doivent de répondre aux attentes des administrés en intégrant la mobilité durable dans leur politique de transport. À ce titre, elles sont appelées à développer l'autopartage sur leur territoire. En dehors du soutien financier à un opérateur, elles peuvent, soit créer des conditions favorables à cette pratique, par la restriction du stationnement et le déploiement des transports en commun, soit intervenir directement

dans son organisation, en réservant par exemple des places de stationnement aux véhicules partagés ou en fixant les caractéristiques techniques des véhicules lors de la labellisation.

#### • Une partie intégrante des plans de mobilité

Comme l'avait déjà souligné le Conseil d'État dans un avis rendu en 1972, à propos d'une expérience de voitures partagées à Montpellier, « l'autopartage concourt à la réalisation de l'intérêt général, puisqu'il permet de mieux préserver l'environnement, renforce le droit au transport et tend à fluidifier la circulation dans les zones urbaines ». L'objectif essentiel d'un plan de mobilité (PDM) étant de supprimer le réflexe du recours systématique à la voiture individuelle, quels que soient le type et la longueur du déplacement à effectuer, les automobilistes sont ainsi incités à modifier leurs habitudes de déplacements et à choisir chaque fois le mode le plus approprié. Plusieurs alternatives sont proposées et organisées et l'autopartage constitue un volet de ce plan. L'autopartage constitue bien une partie intégrante des PDM qui sont établis dans les entreprises et au sein des administrations, notamment pour le personnel des collectivités territoriales.

#### • Rôle des collectivités

Dans le cadre des PDM, les collectivités (comme les entreprises) en leur qualité d'employeurs, cherchent à diversifier les modes de déplacements de leurs salariés pour remplacer l'utilisation classique d'une voiture particulière. L'autopartage vise à réduire la taille du parc automobile et à rationaliser ainsi la flotte via la mutualisation des véhicules. Le principe est que les salariés (les agents de la collectivité) puissent avoir à leur disposition une voiture en libre-service pour leurs déplacements spontanés. Il s'agit d'obtenir pour le personnel une disponibilité de véhicules à la demande, en fonction de leurs besoins professionnels. Hormis leur intervention en tant qu'employeur, les

### Mesures pouvant entrer dans un plan de mobilité

- Encouragement à l'usage des transports en commun, en partenariat avec l'autorité organisatrice et l'exploitant du réseau : adaptation des horaires, tarifs préférentiels.
- Aménagement des horaires de travail : nouvelle fixation des heures d'arrivée et de départ des salariés, en fonction des besoins.
- Accompagnement et encouragement à habiter à proximité du lieu de travail ou du réseau de transports en commun.
- Promotion du vélo : aménagement d'un local et d'arceaux, stationnement sécurisé.
- Incitation au covoiturage.
- Recours à l'autopartage pour mieux gérer les déplacements professionnels des salariés et leur offrir un service de mobilité ponctuel.

collectivités territoriales, autorités organisatrices de la mobilité, peuvent mettre en œuvre ou accompagner un service d'autopartage considéré comme service public en cas d'inexistence, d'inadéquation ou d'insuffisance de l'offre privée. La mise en place d'un tel dispositif, facilitée par les technologies numériques d'information, nécessite plusieurs mesures préalables. Il importe tout d'abord d'étudier la complémentarité avec les lignes de transports collectifs. Des supports d'informations à destination des usagers potentiels, ainsi que des tarifications communes peuvent être créés. Des actions de communication et de promotion auprès des particuliers et des entreprises sont indispensables pour inciter les habitants à utiliser le service. Ils doivent être sensibilisés à l'offre existante et aux avantages du système. Il est aussi souhaitable de proposer divers types de véhicules : électriques, hybrides ou à moteur thermique et des modèles variés. Un service offrant une flexibilité optimale permettra à l'utilisateur de disposer occasionnellement d'une voiture, à moindres frais, au moment où il en a besoin. Cette mobilité partagée doit donc être confortable et pratique. Dans notre société de plus en plus connectée, elle est, en général, accessible très simplement, par un clic sur une application dans le smartphone. Des applications numériques intégrant l'autopartage peuvent également faciliter la multimodalité, en couplant plusieurs moyens de déplacement. Quelques villes ont mis en place un abonnement de ce type, à un tarif incitatif. À Strasbourg, la tarification solidaire, basée sur l'âge et le quotient familial des usagers, prévoit un abonnement mensuel combiné fixé à 53,50 euros pour un nombre illimité de voyages sur toutes les lignes de bus, tram et TER, le stationnement dans les P + R et les véloparcs, et l'utilisation d'un vélo et d'une voiture de la société locale d'autopartage (tarif réduit de 50 %). D'autres AOM, comme Grenoble ou Montpellier, proposent également des abonnements intégrés.

#### • Mise en œuvre

Elle peut revêtir plusieurs formes : la régie directe (exploitation du service par la collectivité elle-même) peut être retenue ; d'autres moyens sont possibles comme l'accompagnement technique et/ou financier dans la réalisation d'une flotte privée, le marché public classique, le partenariat public-privé, ou la conclusion d'un contrat de délégation de service public (DSP) fixant des objectifs d'exploitation à un opérateur. La DSP avait été définie par la loi Murcef n° 2001-1168 du 11 décembre 2001 comme « un contrat par lequel une personne morale de droit public confie la gestion d'un service public dont elle a la responsabilité à un délégataire public ou privé, dont la rémunération est substantiellement liée aux résultats de l'exploitation du service ». L'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 et son décret d'application n° 2016-86 du 1<sup>er</sup> février 2016 relatifs aux contrats de concession ont transposé dans le droit national la directive 2014/23/UE du Parlement européen du 26 février 2014. Ces textes ont permis d'unifier et de simplifier les règles communes aux différents contrats de commande publique qui sont des contrats de concession au sens du droit de l'Union européenne. Ils ont modifié la rédaction de l'article L.1411-1 du

code général des collectivités territoriales sur la définition des délégations de service public des collectivités territoriales.

### Modalités d'un service d'autopartage

Le service d'autopartage ou voitures en libre-service (VLS) est un système dans lequel une société, une coopérative, une association ou un groupe de personnes de manière informelle, met à disposition de clients ou de membres du service un ou plusieurs véhicules. L'utilisateur dispose d'une voiture qu'il ne finance que pour la durée de son besoin. Le système s'inscrit dans une logique de mobilité partagée, afin de permettre à tout utilisateur de bénéficier d'un moyen de transport sans pour autant posséder un véhicule.

#### • L'autopartage comme coopérative de moyens

Une société est créée en vue de l'achat et du partage de véhicules. Ce concept est le plus souvent mis en place à travers de grandes entreprises telles que Citiz ou Renault Mobility. C'est un service de location de la voiture (à l'heure ou à la journée) à des clients occasionnels ou abonnés. Le service a un caractère commercial. Les statuts permettent aux collectivités locales et aux autorités organisatrices de mobilité de participer au capital et à la gestion de la société, et de veiller ainsi à une bonne

### Le Pays Voironnais et l'autopartage

Le Pays Voironnais est une communauté d'agglomération comptant 90 000 habitants et proche de Grenoble (Isère). À Voiron (ville centre de 20 000 habitants), quatre voitures sont disponibles dont deux sur le parvis de la gare SNCF. Les véhicules sont à disposition 24 h/24 et 7j/7 sur simple réservation avec une assistance en continu. Une fois la voiture réservée, l'abonné badge, roule mais il la ramène là où il l'avait prise. La tarification est fonction de la durée et de la distance.

À savoir : en dessous de 10 000 km par an, l'autopartage s'avère moins onéreux et peut remplacer une voiture personnelle.

Citiz Alpes-Loire est géré et développé par la société coopérative d'intérêt collectif (Scic) Alpes Autopartage, créée au début des années 2000 à Grenoble. Le capital de cette société à but non lucratif est détenu par ses utilisateurs, ses fondateurs, ses salariés et plusieurs partenaires publics et privés, répartis dans cinq collèges et représentés au sein du conseil d'administration.

En souscrivant une ou plusieurs parts sociales de 750 euros, l'usager soutient l'autopartage en Rhône-Alpes. Citiz Alpes-Loire offre les frais de dossier et 50 % de remise sur l'abonnement principal quelle que soit la formule. Les inscriptions au service autopartage se font à l'Agence mobilité du Pays Voironnais sur rendez-vous.

## Principales caractéristiques d'une DSP autopartage

### Finances

Les recettes perçues par le délégataire proviennent des utilisateurs occasionnels et des abonnés. Mais elles sont, le plus souvent, nettement insuffisantes pour couvrir intégralement les frais de fonctionnement et d'investissement du service. La couverture du « déficit » est alors assurée par l'attribution d'une subvention (ou contribution d'équilibre) par la collectivité délégante. Des aides financières peuvent aussi être versées par la région, l'Ademe ou par le Fonds européen de développement régional (Feder) : frais d'études, création d'ouvrages ou réservation de places de stationnement dans un parking public, achat et entretien des véhicules... C'est le cas à Strasbourg depuis une dizaine d'années. Le risque commercial et financier de l'exploitation est pris en totalité par le délégataire. Celui-ci assure l'exploitation du service à ses risques et

périls, en se rémunérant sur les usagers. Un intéressement peut lui être accordé pour garantir une utilisation optimale du service. Des indicateurs (entretien, disponibilité, fréquentation...) sont prévus dans le contrat. Leur variation est régulièrement analysée par le délégant. S'ils ne sont pas atteints, des pénalités sont infligées, sauf en cas de grève ou de vandalisme. Dans des cas d'extrême gravité (interruption du service, matériel en mauvais état), le contrat peut être résilié sans indemnité.

### Moyens de contrôle

En plus de l'examen des indicateurs, le suivi général de la délégation est renforcé dans le cadre du contrat : objectifs de performance, évolution, obligations concernant les comptes rendus d'activité, tableaux de bord, entretien du matériel, fiabilité, propreté...

intégration du service dans leurs politiques de déplacements.

### •L'autopartage entre particuliers

La collectivité n'a aucun rôle : ce sont les particuliers ou éventuellement une association qui organisent le service (sources : étude Adetec pour l'Ademe et le MEEDD). Il s'agit d'une alternative à un véhicule peu utilisé qui parcourt peu de kilomètres,

mais est très coûteux pour son propriétaire : achat, amortissement, carburant, entretien, assurance, impôts et taxes, place de stationnement... L'autopartage entre particuliers est une solution efficace dans les écoquartiers qui sont généralement prévus pour fonctionner sans voitures individuelles.

## Statuts d'une Scic autopartage (extraits)

**Forme juridique :** société coopérative d'intérêt collectif (Scic), régie par les lois n° 2001-52 du 17 juillet 2001 et n° 2014-856 du 31 juillet 2014. Entreprise à caractère non lucratif, les sociétaires ne peuvent pas s'approprier de manière individuelle les bénéfices enregistrés par la Scic. Elle se définit par l'utilité sociale et solidaire des biens et services qu'elle produit : réponse à des besoins non satisfaits, insertion sociale et professionnelle, création de liens sociaux, développement durable, protection de l'environnement (diminution du nombre de véhicules, réduction de la pollution, des gaz à effet de serre, du bruit).

**Durée :** 99 ans.

**Objet :** rechercher une utilité sociale, préserver les intérêts des parties prenantes. Système qui concourt aux objectifs de la loi sur l'air visant à limiter l'usage de la voiture et à accroître la part des transports en commun dans les déplacements. L'objet est réalisé en considération, notamment, de l'intérêt collectif, d'enjeux territoriaux, culturels, sociaux ou environnementaux.

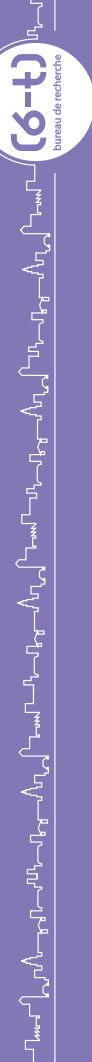
### Gestion démocratique et multipartenariale :

constitue un gage de stabilité du service et de la capacité de coopérer avec les autres services de

transport. Acteurs concernés : salariés, usagers, autres catégories en fonction de l'activité. La participation des usagers garantit l'adéquation à leurs besoins et ne peut que les inciter à adopter un comportement citoyen et solidaire favorable au bon fonctionnement du service. L'assemblée des associés élit en son sein les administrateurs et les dirigeants de la coopérative. Le conseil d'administration fixe les orientations générales de l'activité, approuve les comptes, ainsi que la répartition des résultats. Les administrateurs sont élus pour six ans. Le conseil se réunit au moins quatre fois par an.

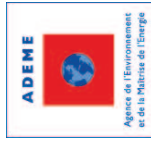
5 collèges	Nombre minimum d'administrateurs	Droits de vote
Salariés	1	15 %
Usagers	4	30 %
Fondateurs, soutiens	4	25 %
Collectivités publiques	3	15 %
Entreprises du secteur de la mobilité	3	15 %

# L'autopartage en trace directe : quelle alternative à la voiture particulière ?



## Résultats de la première enquête sur l'impact d'un service d'autopartage en trace directe (le cas d'Autolib')

Cette étude réalisée par le bureau de recherche 6t a bénéficié d'un soutien financier de l'Agence de l'Environnement et de la maîtrise de l'Énergie (ADEME).



On observe une inflexion dans l'usage de la voiture particulière en France : **la baisse de la mobilité en voiture et la hausse de la mobilité en transport collectif urbain dans les grandes agglomérations.** Cette tendance profite d'une dissociation croissante entre la possession et l'usage de la voiture particulière.

A ce titre, l'autopartage est un système qui permet **d'utiliser ponctuellement une voiture sans subir les inconvénients liés à sa possession.** Il est relativement marginal (environ 200 000 usagers en France début 2014), mais il connaît depuis quelques années une croissance exponentielle et dispose d'un potentiel de développement très important.

Avec l'augmentation des prix du pétrole, les politiques de limitation de la voiture individuelle dans les villes et l'attrait croissant d'autres

moyens de transports, **l'autopartage est amené à se développer en France.**

En 2013, 6t bureau de recherche a réalisé la première enquête nationale sur l'autopartage en boucle (retour du véhicule à la station de départ et réservation obligatoire) afin de mesurer et de comprendre son impact sur la mobilité urbaine. Les résultats ont été éloquent :

- une très forte diminution de la possession et de l'usage de la voiture personnelle ;
- une augmentation importante de l'ensemble des moyens de transports alternatifs à la voiture particulière ;
- une alternative jugée plus économique et pratique que la voiture particulière ;
- un complément évident aux politiques de décomobilité.

## Évaluer l'impact de l'autopartage en trace directe

Si l'essentiel des offres d'autopartage propose un service en boucle, de nombreuses collectivités s'interrogent aujourd'hui sur l'intérêt et l'impact d'une **offre en libre-service** (sans obligation de réserver une voiture ni de prévoir le temps de la location) et en **trace directe** (sans obligation de remettre le véhicule à la station de départ ni de payer le temps de stationnement).

Constatant qu'il n'existait aucune étude portant sur les usages et les impacts d'un système d'autopartage en trace directe, 6t a décidé de réaliser la **première enquête** afin d'évaluer son intérêt à la lumière d'éléments objectifs de mesure.

1. Enquête nationale sur l'autopartage (2013), réalisée par 6t en partenariat avec Citiz (bureau de recherche d'autopartage) avec le soutien de l'ADEME dans le cadre du PREDIT.

## Comprendre le phénomène de la voiture partagée en trace directe

### Autopartage :

Système de location de voitures généralement en milieu urbain, qui permet d'utiliser les véhicules avec ou sans réservation et de façon ponctuelle.

### Système «en boucle» ou «classique»

Le véhicule est rendu dans la station de départ. Il est possible de le réserver plusieurs heures à l'avance et il faut préciser le temps de la location. Sa location moyenne constatée est de 5 heures pour 40 kilomètres avec des déplacements notamment périurbains ou du moins qui permettent de sortir de la ville centre.

### Système «en trace directe»

Le véhicule peut être rendu dans une autre station que la station de départ. Il n'est pas possible de le réserver plusieurs heures à l'avance et il ne faut pas préciser le temps de la location. Sa location moyenne constatée est de 40 minutes pour 9 kilomètres avec des déplacements qui s'effectuent sur un périmètre restreint : principalement celui de la ville centre.

### Système «entre particuliers»

Réalisée entre des particuliers, la location s'effectue par le biais d'opérateurs qui s'occupent de la facturation ainsi que de l'assurance et qui prennent une commission sur chaque transaction. Il faut généralement prévoir sa location au moins 24 heures à l'avance et il faut préciser la durée. La location moyenne constatée est d'au moins une journée et dépasse la centaine de kilomètres avec des déplacements au moins périurbains.

## L'ENQUÊTE EN CHIFFRES :

1. enquête en ligne menée de novembre 2013 à janvier 2014.
- 1.169 répondants :

- 644 usagers d'un service francilien d'autopartage en trace directe (Autolib) ;
- 525 usagers d'un service francilien d'autopartage en boucle (Mobizen).

### Recrutés via deux canaux :

- directement dans les stations Autolib' en les invitant à se connecter à l'enquête ;
- diffusion du questionnaire par la société Mobizen auprès de ses abonnés.

### 200 questions pour caractériser l'usage et l'intérêt de l'autopartage et des autres modes de transports.

Des résultats comparés avec ceux obtenus lors de l'enquête nationale sur l'autopartage menée en 2013 par 6t, auprès d'un échantillon de 1940 inscrits à des services d'autopartage en boucle situés en-dehors de l'Île-de-France.



Ainsi deux comparaisons ont été réalisées :

- une première avec un échantillon d'usagers<sup>2</sup> d'autopartage francilien en boucle (Mobizen), afin de neutraliser les effets de contexte liés aux spécificités parisiennes (notamment densité de l'offre des transports en commun et de l'ensemble des modes alternatifs à la voiture, faible taux de motorisation, faible usage de la voiture particulière) ;
- une deuxième avec un échantillon d'usagers<sup>3</sup> de services d'autopartage en boucle situés en-dehors de l'Île-de-France afin de mettre en regard les comportements franciliens avec ceux des autres régions françaises.

2. Chiffres à fin janvier 2014.

3. Interrogés dans le cadre de cette recherche.

4. Interrogés lors de l'enquête nationale sur l'autopartage (2013), avec le soutien de l'ADEME dans le cadre du PREDIT.



## Autolib' compte surtout des cadres supérieurs, mais il attire aussi des étudiants

Les inscrits à Autolib' sont plus diplômés que la moyenne : 72 % ont au moins un niveau bac+4 contre seulement 13% des français et 23% des franciliens. Ils occupent en majorité des emplois de cadres (pour 64 % d'entre eux) et ont des revenus supérieurs à la moyenne des franciliens.

On retrouve des caractéristiques semblables chez les usagers de Mobizen et, dans une moindre mesure, chez les inscrits à des services d'autopartage en province.

En revanche, les revenus mensuels nets inférieurs à 1 500 euros sont trois fois plus nombreux chez Autolib' que chez Mobizen (7% contre 2%). Ce constat s'explique, d'une part, par le fait qu'Autolib' attire des étudiants (8% contre 1% chez Mobizen) et, d'autre part, par la très forte visibilité du service Autolib' qui le fait connaître au plus grand nombre (sur 869 stations Autolib', 840 sont en voirie alors que sur 115 stations Mobizen, seulement 26 sont en voirie).

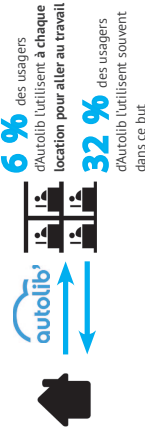
## Autolib' : un substitut à la voiture personnelle sans la contrainte du stationnement

Comme pour les autres services d'autopartage, Autolib' permet d'abord d'utiliser une voiture ponctuellement. Pour autant, cette motivation principale est moins forte que pour les usagers de Mobizen (33% contre 50%). D'ailleurs, les fréquences d'usages d'Autolib' sont beaucoup plus élevées : 57% des autolibéers l'utilisent plus de 2 fois par semaine quand l'essentiel des autres autopartageurs (plus de 80%) utilisent leur service moins de 3 fois par mois.

Corrélée à la forte fréquence d'usage, l'utilisation d'Autolib' pour se rendre au travail s'avère importante. 62% des autolibéers l'ont déjà utilisé à cet effet dont 6% qui l'utilisent à chaque location pour ce motif et 32% qui l'utilisent souvent dans ce but. Il s'agit d'une spécificité

du service Autolib' : en effet, l'autopartage en boucle n'est à priori pas intéressant pour des trajets domicile-travail, et il n'est quasiment pas utilisé comme tel. Ainsi, seulement 12% des inscrits à Mobizen ont déjà utilisé leur service pour un trajet domicile-travail.

Caractéristique de cette facilité d'usage, 67% des autolibéers qui trouvent Autolib' plus pratique qu'une voiture personnelle considèrent que c'est grâce aux places de stationnement réservées.



## Autolib' : une solution jugée plus pratique que les transports en commun



**25%** des usagers d'Autolib' déclarent que le service est plus pratique que les transports en commun.



**18%** des usagers d'Autolib' déclarent que le service est moins pratique qu'une voiture personnelle.



**6%** des usagers d'Autolib' se sont inscrits au service pour des raisons écologiques.

Les autolibéers ont une préférence marquée pour la voiture avec une image des transports en commun moins bonne que les autres autopartageurs. Pour 1/4 de ses usagers, Autolib' est d'abord un service plus pratique ou plus confortable que les transports en commun alors que seulement 1% des inscrits à Mobizen l'utilisent par préférence aux transports en commun.

Les motivations économiques n'interviennent qu'au second plan : seulement 18 % se sont inscrits au service parce qu'il leur revient moins cher qu'une voiture personnelle, contre 31 % des inscrits à Mobizen. Comme chez tous les autopartageurs, les valeurs écologiques ne jouent que très faiblement dans la motivation à utiliser Autolib' : seulement 6 % des utilisateurs d'Autolib' disent avoir utilisé le système pour des considérations environnementales.

## Les systèmes d'autopartage et la démotorisation

### Autolib' (Autopartage francilien en trace directe)



Une diminution déclarée de 11% des km parcourus en voiture (personnelle + Autolib').

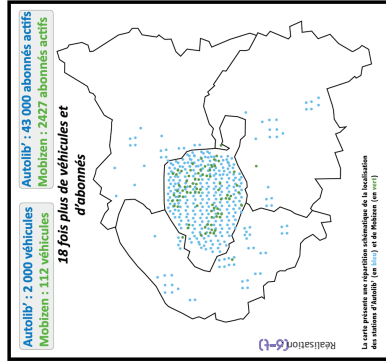
Un véhicule Autolib' remplace 3 voitures particulières et libère 2 places de stationnement.

Une diminution de 23% du parc automobile des inscrits à Autolib' suite à leur abonnement.

- Autolib' est un mode majoritairement utilisé par des Parisiens se déplaçant dans Paris. Cependant, la disponibilité de l'offre en banlieue permet d'avoir des abonnés résidents en périphérie ainsi que des locations de et vers la banlieue. Les déplacements banlieue/banlieue restent minoritaires ;
- la location moyenne est de 40 minutes pour 9 km avec une pointe de locations le weekend (23% en plus un jour de weekend par rapport à un jour de semaine) ;
- bien que les principaux motifs d'utilisation soient les visites à la famille ou à des amis, suivi de près par les sorties (sport, culture, nature...), Autolib' est également utilisé pour des déplacements domicile-travail.

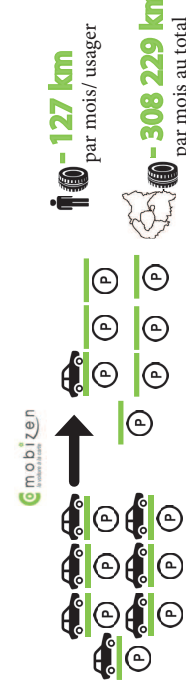
### Mobizen (Autopartage francilien en boucle)

- Mobizen est un mode majoritairement utilisé par des Parisiens pour se rendre à l'extérieur de Paris ;
- la location moyenne est de 5 heures pour 40 km avec une très forte pointe de locations le weekend (89% en plus un jour de weekend par rapport à un jour de semaine) ;
- les principaux motifs d'utilisation sont les visites à la famille ou à des amis, suivi de près par les sorties (sport, culture, nature...), Quant au motif de déplacements domicile-travail, il est quasi inexistant.



L'autopartage en trace directe : quelle alternative à la voiture Particulière ? Résultats

g m o b i z e n



Un véhicule Mobizen remplace 7 voitures particulières et libère 6 places de stationnement.

Une diminution de 67% du parc automobile des inscrits à Mobizen suite à leur abonnement.

Une diminution déclarée de 45 % des km parcourus en voiture (personnelle + Mobizen).

(6-t)

(6-t)

## Autolib' concurrence la voiture personnelle, mais aussi tous les autres modes de transport

Suite à leur passage à Autolib', les inscrits au service tendent à moins utiliser la voiture, mais aussi les modes alternatifs à la voiture : le service Autolib' capte donc des déplacements qui étaient auparavant réalisés avec d'autres modes de transport.

À l'inverse, pour les inscrits à Mobizen et à un service d'autopartage hors Île-de-France, on constate une augmentation de l'utilisation quotidienne de l'ensemble des modes alternatifs à la voiture particulière.

### Evolution de la part des usagers utilisant quotidiennement les différents modes de transport avant et après l'abonnement à un service d'autopartage

	Autopartage en trace directe IdF (Autolib')		Autopartage en boucle IdF (Mobizen)		Autopartage en boucle hors IdF	
	Part des usagers avant	Evolution	Part des usagers après	Evolution	Part des usagers avant	Evolution
Voiture personnelle	13%	-63%	1%	-93%	15%	-76%
Transport en commun	61%	-18%	65%	+2%	40%	+14%
Vélo	3%	-25%	10%	-6%	29%	+20%
Vélo en libre-service	4%	0%	7%	+30%	35%	+6%
Marche à pied	25%	-7%	36%	+4%	38%	0%
Deux-roues motorisés	9%	-42%	8%	0%	4%	0%
Autopartage	/	/	0,2%	/	/	/

### ➤➤ Autolib' se substitue également aux deux roues motorisés ...

D'une part, le parc de deux-roues motorisés des inscrits à Autolib' diminue de 15 % alors qu'il stagne chez Mobizen. D'autre part, la fréquence d'usage quotidienne des deux roues motorisés baisse de 42 % chez les usagers d'Autolib', alors qu'elle ne change pas pour les usagers des autres services d'autopartage.

Ce phénomène s'explique par la souplesse offerte par la trace directe qui répond à l'attente de flexibilité des utilisateurs de deux-roues motorisés : la possibilité de faire « du porte à porte » sans subir les contraintes de stationnement liées à la voiture particulière et tout en gardant les avantages en matière de sécurité (accidentalité, vol, etc.).

### ➤➤ ... et contribue à une forte diminution des usages du taxi.

Avant qu'ils ne soient abonnés à Autolib', de nombreux usagers utilisaient le taxi chaque semaine. Leur nombre se divise par 3 après adhésion (19 % contre 6 %). Par ailleurs, le nombre d'usagers qui n'utilisent jamais le taxi double après l'inscription à Autolib', passant de 11 % à 20 %. Cette forte baisse est spécifique à Autolib' puisque 69 % de ses usagers déclarent moins utiliser le taxi contre seulement 22 % des abonnés à Mobizen et 9 % des abonnés à un service d'autopartage hors Île-de-France.

On peut penser que l'offre Autolib' prend des parts de marché au taxi car elle permet de répondre à certains besoins similaires tout en offrant un service plus économique et plus accessible (densité des stations, disponibilité 24h/24).

## Comment profiter de l'autopartage en trace directe pour déclencher une mobilité alternative ?

À l'échelle d'un usager, Autolib' remplace moins de voitures et supprime moins de kilomètres que les services d'autopartage en boucle. Mais, d'une part, il y a un transfert de véhicules thermiques vers des véhicules électriques et, d'autre part, sa densité d'offre permet d'atteindre aujourd'hui un nombre d'usagers bien supérieur à celui de tout autre service en France, voire dans le monde, et donc d'avoir un effet notable sur la mobilité.

Si la facilité d'usage s'avère être une des principales forces du système Autolib', elle semble également être son point faible en matière d'impacts sur les changements de comportement. Elle peut se traduire par un réflexe d'usage (tout en Autolib') qui n'incite pas suffisamment l'abonné à la multimodalité (savoir combiner l'ensemble des modes). Ainsi, la praticité du système fait que les fréquences d'utilisation de l'Autolib' sont globalement plus

fortes que celles de la voiture personnelle avant l'abonnement (1,6% contre 1,3% «tous les jours ou presque»).

C'est d'ailleurs une tendance inversée chez les abonnés des services d'autopartage en boucle qui utilisent beaucoup moins souvent l'autopartage qu'ils n'utilisaient une voiture personnelle. La boucle, la réservation obligatoire, la plus faible densité de l'offre, sont en effet autant de conditions qui les obligent à apprendre à combiner quotidiennement avec les autres modes de transport alternatifs.

L'efficacité du service Autolib' semble être très dépendante de la forte densité de l'offre : 5 stations et 11 véhicules par km<sup>2</sup> dans Paris. Ainsi, toutes les collectivités peuvent-elles proposer le même niveau d'offre en trace directe ? Dans le cas contraire, une densité inférieure aura-t-elle la même efficacité ?

### LA COMPLÉMENTARITÉ DE L'AUTOPARTAGE EN TRACE DIRECTE ET EN BOUCLE

Si les services en boucle et en trace directe se ressemblent, leurs impacts ne sont pas les mêmes : ce sont des offres de mobilité différentes qui peuvent être complémentaires. D'ailleurs, les personnes abonnées à la fois aux services Autolib' et Mobizen ont les pratiques les plus économes : 87% d'entre elles n'ont pas de voiture (contre 60% des abonnés à Autolib' uniquement) et elles continuent d'utiliser l'ensemble des modes alternatifs (transports collectifs, vélo, marche, etc.). Toutefois, seulement 2% des abonnés à Autolib' sont également abonnés à Mobizen.

Le développement de l'autopartage passera certainement par une réflexion sur l'hybridation de ses différents systèmes et leur complémentarité avec les autres modes de transport (transports collectifs, vélo...) :

- une intégration tarifaire entre les systèmes d'autopartage en boucle, en trace directe, entre particuliers, ainsi qu'avec les autres modes ;
  - un système en trace directe qui ne serait pas en libre-service, mais avec une réservation préalable obligatoire (de la station de départ, de la durée de la location, de la station de destination) ;
  - un système en boucle qui autoriserait ponctuellement (selon le moment et la destination) de faire des déplacements en trace directe.
- Autant de combinaisons qui accompagneraient l'usager dans des comportements écomobiles et qui seraient des pistes pour optimiser la régulation des services.

### UN PANEL DE SUIVI

La pratique de l'autopartage peut mettre un certain temps à produire des effets sur la mobilité des usagers, à mesure que ceux-ci gagnent en expérience du service et donc en compétence pour son utilisation. Parmi les services d'autopartage analysés dans le cadre de notre enquête, Autolib' est le plus récent (2 ans), voilà pourquoi 6t a constitué un panel de suivi qu'il réinterrogera à l'automne 2014 pour analyser l'évolution des comportements de mobilité induits par l'autopartage en trace directe.



**Nicolas Louvet**  
6t-bureau de recherche  
01 33 09 26 36  
info@6t.fr

Le rapport d'analyse complet est disponible sur [www.6t.fr](http://www.6t.fr)



(6-t)

# LETTRE OUVERTE AUX ÉLUS EN CHARGE DE LA MOBILITÉ

Actualité publiée le 20/06/2018 | catégorie : [Analyse \(https://citiz.coop/news/list/blog\)](https://citiz.coop/news/list/blog)

## Autopartage(s) : n'oubliez pas la boucle !

**Un autopartage viable, efficient, durable et complémentaire du transport urbain est possible : nous l'avons rencontré, il est "en boucle".**

par Jean-Baptiste Schmider, PDG du réseau Citiz

Le chiffre d'un déficit prévisible de près de 300 millions d'euros pour Autolib fait frémir la « petite » coopérative d'autopartage que nous sommes. Quelle que soit l'issue de la bataille juridique et médiatique en cours entre la Mairie de Paris et le groupe Bolloré, il semble aujourd'hui établi que le système Autolib n'est pas économiquement pérenne. Quel bilan tirer de cette aventure ?

([news/blog/autopartage-vs-autolib-de-bollore-les-7-differences](https://citiz.coop/news/blog/autopartage-vs-autolib-de-bollore-les-7-differences)) Il ne s'agit pas de contester par principe le financement public pour l'autopartage ou les nouvelles mobilités. Il semble en effet logique qu'un service qui contribue à la qualité de vie et à la mobilité des citoyens puisse être financé par l'argent public. Les transports publics sont aujourd'hui très majoritairement financés par les collectivités, au même titre que les services de location de vélos.

Nous savons bien que les modèles économiques des nouvelles mobilités sont complexes à trouver, et qu'il y a parfois besoin de financement public pour faciliter le démarrage d'un nouveau service, voire même le pérenniser dans des territoires moins denses.



## L'autopartage, un concept qui a 30 ans

La vraie question est celle de l'efficience, c'est-à-dire **l'impact des contributions positives rendues à la collectivité au regard du financement demandé**. A ce titre, il nous semble que d'autres modèles d'autopartage qu'Autolib peuvent s'avérer plus efficaces avec nettement moins de financement public (voire parfois sans).

L'autopartage existe depuis maintenant 30 ans en Europe et en Amérique du Nord. Présent depuis près de 20 ans en France, il a trouvé **un modèle économique équilibré pour offrir une alternative à la voiture particulière**, et permettre aux habitants de se démotoriser (à savoir de se débarrasser de leur voiture particulière, leur second véhicule, voire même leur premier véhicule en zone urbaine).

## Les « pure players » de l'autopartage

(<https://citiz.coop/l-offre-du-reseau-citiz>) Depuis 30 ans, des entreprises se sont donc créées, et ont développé un modèle économique vertueux, équilibré et pérenne autour de ce modèle, à l'instar de **Mobility** (<https://www.mobility.ch/fr/>) en Suisse, **Communauto** (<https://www.communauto.com/>) au Canada, **Cambio** (<https://www.cambio-carsharing.de>) ou **Stadtmobil** (<https://www.stadtmobil.de/>) en Allemagne, ou **Citiz (/qui-sommes-nous)** en France.

Le fait qu'existent des « pure players » de l'autopartage (c'est-à-dire des entreprises dont c'est la seule activité et qui sont indépendantes) montre qu'il existe un modèle économique rentable.

Parfois, comme Mobility en Suisse ou Citiz en France, ces entreprises sont même des **coopératives issues de l'économie sociale et solidaire et dédiées à l'autopartage** (/qui-sommes-nous). Elles appartiennent principalement à leurs clients ou se sont développées en multi-sociétariat, avec des partenaires locaux, notamment les collectivités. Ces sociétés sont non revendables et non délocalisables, et développent donc leur service et l'emploi sur le territoire.

## **L'autopartage en « boucle » plus vertueux que le « free floating »**

Le modèle d'autopartage sur lequel s'appuient ces entreprises pérennes et équilibrées est dit « en boucle », c'est-à-dire que les voitures partagées sont empruntées et remises sur un même emplacement réservé ou « station ». Plus en vogue, le « free floating » est un fonctionnement plus récent qui permet de prendre et redéposer la voiture n'importe où sur une place en voirie dans un périmètre donné. Mais l'autopartage en boucle reste plus vertueux.

L'autopartage en boucle, principalement avec des véhicules hybrides ou à essence, permet aux personnes de réserver un véhicule lorsqu'ils en ont vraiment besoin, plutôt pour des trajets périurbains (la réservation moyenne est d'une ½ journée et environ 50 kms), et ainsi de se démotoriser. De fait, pour leurs trajets urbains, ils privilégient plutôt la marche à pied, le vélo ou les transports en commun.

**L'autopartage en boucle permet un gain d'espace public très important** puisqu'une voiture partagée remplace 10 voitures particulières et fait gagner 9 places de stationnement, comme le rappelle une étude 6t-Ademe de 2016.

Le deuxième impact positif de l'autopartage est **le changement des comportements de mobilité** permis par le passage de la propriété à l'usage. Le fait de ne plus avoir les clés de sa voiture dans la poche amène les personnes à adopter des comportements plus vertueux : elles réduisent de 40% leur kilométrage en voiture au profit de la marche à pied, des transports en commun et de la bicyclette. C'est un service qui est donc bon à la fois pour le portefeuille et la santé, ainsi que pour l'espace public et la planète.

**Le free floating a lui nettement moins d'effet, tant en termes de démotorisation que de report modal, mais il permet un déploiement plus rapide.** Il ne s'agit pas aujourd'hui d'opposer les deux services qui sont complémentaires, mais au contraire de rappeler aux collectivités que l'autopartage en boucle a toute sa place dans le bouquet de mobilité à côté du free floating. C'est d'ailleurs ce que propose Citiz, qui a développé **des offres d'autopartage en free floating dans 5 villes de France** (<https://citiz.coop/news/autopartage/en-yea-fais-ce-qu-il-te-plait>), sous la marque « Yea! », en complément des offres en boucle.

## **Quel modèle d'avenir ?**

Pour l'autopartage comme pour toutes les nouvelles mobilités, **il n'existe pas de modèle d'organisation universel, ni d'acteur unique**, susceptible de faire émerger les nouvelles mobilités en évitant l'anarchie. Le modèle devra être adapté en fonction du territoire et de son potentiel, ainsi que des acteurs susceptibles d'y opérer.

Il apparaît toutefois nécessaire d'attirer l'attention des collectivités sur le fait que la recherche de solutions d'autopartage et de nouvelles mobilités doit les orienter à la fois vers **l'efficience et la recherche de complémentarité entre les modes de déplacement**. Cela peut être plus aisé avec des acteurs implantés sur les territoires, travaillant main dans la main avec les collectivités locales pour développer la multimodalité, par exemple en ouvrant l'accès à leurs données aux autorités organisatrices de la mobilité, et qui recherchent un modèle pérenne plutôt qu'une visibilité ou une croissance hyper rapide.

A ce titre, il nous semble que le modèle coopératif de Citiz, qui propose aujourd'hui **plus de 1200 véhicules partagés par 40'000 utilisateurs dans 100 villes en France**, avec une gouvernance partenariale et démocratique, associant usagers et partenaires, où la finalité est davantage la recherche du bien commun que la lucrativité ou l'effet d'image, est la meilleure garantie d'un service d'autopartage adapté aux besoins tant des collectivités que des citoyens.

**DOSSIER** : L'autopartage : une autre solution au... "tout auto"

**Dossier publié à l'adresse** <https://www.lagazettedescommunes.com/481886/lautopartage-est-il-voeu-a-faire-perdre-de-largent-aux-collectivites/>

MOBILITÉ-TRANSPORTS

## L'autopartage est-il voué à faire perdre de l'argent aux collectivités ?

Camille Selosse | A la une | actus experts technique | France | Publié le 16/01/2017 | Mis à jour le 26/12/2018

**Une analyse du bureau d'études 6t met en doute la possibilité pour Autolib' d'être un jour rentable. D'autres services d'autopartage en France y sont parvenus, mais avec une offre très différente.**

Cinq ans après son lancement, le service d'autopartage Autolib' est devenu un des marqueurs de la mobilité parisienne. Mais c'est aussi un « boulet » financier. Selon son dernier bilan financier présenté le 22 novembre et dont s'est fait écho le Canard Enchaîné (édition du 4 janvier), le groupe Bolloré -qui détient la société Autolib'-, prévoit près de 180 M€ de déficit d'ici 2023.

Pourtant, en novembre 2013, Vincent Bolloré lui-même assurait que la rentabilité du service serait atteinte une fois franchit la barre des 50 000 abonnés. En 2015, le groupe évoquait plutôt une rentabilité à 82 000 abonnés. En novembre dernier, ils étaient plus de 131 000, pour environ 4000 voitures. Mais le groupe Bolloré reconnaissait que la rentabilité n'était toujours pas au rendez-vous.

## Plafond de verre

Le bureau d'études 6t s'est penché sur les données, ouvertes, d'Autolib'. Son analyse, publiée mi-décembre, conclut que le service ne sera probablement jamais rentable. Parallèlement à la hausse du nombre d'abonnés, le nombre de trajets effectués annuellement a diminué, pointe-t-il. De 8 % entre 2015 et 2016, soit 470 000 trajets en moins en un an.

6t estime que cette baisse est liée à une moindre disponibilité des véhicules. « En novembre 2016, le service comptait 33 abonnés par voiture, contre 22 en juin 2014 » note-t-il. Et de poursuivre : « alors qu'entre septembre et novembre 2014, chaque abonné faisait en moyenne 1,4 trajet par semaine avec Autolib', entre septembre et novembre 2016, chaque abonné a fait environ 0,8 trajet par semaine ». Lassés de trouver moins facilement une voiture disponible, certains abonnés auraient fini par s'en détourner. La hausse du nombre d'abonnés n'entraîne donc plus une hausse des trajets et donc des recettes. Pour 6t, Autolib' aurait atteint un « plafond de verre ».

## A la recherche de solutions

Et il faut bien que quelqu'un paie. Le contrat de délégation de service public prévoit que le groupe Bolloré prenne en charge 60 M€ de pertes. Charge aux collectivités d'assumer le reste. Pour autant, il ne s'agit pas, pour l'heure, de remettre Autolib' en question. « Nous ne sommes pas dans le sauve-qui-peut » fait savoir une source proche du dossier à la ville de Paris. D'autant que certains se montrent sceptiques quant au chiffrage avancé par le groupe Bolloré : « pour l'instant on nous dit "180 M€ de pertes", mais on n'en connaît pas le détail, et on ne sait pas vraiment sur quoi se fondent les chiffres » nous explique-t-on.

Les collectivités, réunies au sein du syndicat mixte Autolib' Métropole, sont donc en train de mener « un travail approfondi et vigilant » pour « examiner le détail des charges et des pistes de recettes annexes ». La pertinence de la répartition des stations (celles de petite couronne étant bien moins utilisées) et l'accès au service via le pass Navigo sont également étudiés afin de « renforcer la robustesse du modèle, tout en maintenant l'absence de contributions financières des collectivités » a fait savoir le syndicat mixte.

## Question de modèle

Le problème ne touche pas que la région parisienne. Le groupe Bolloré a aussi implanté son service à Lyon et Bordeaux. Nicolas Louvet, directeur de 6t et co-auteur de l'analyse sur Autolib', n'est guère plus optimiste pour ces deux services. « A Paris, ce n'est pas à l'équilibre alors qu'on a entre 4 et 5 locations par voiture par jour. A Lyon c'est 0,8 location par voiture par jour. Comment imaginer que ça soit à l'équilibre ? », s'interroge-t-il.

L'autopartage est-il voué à être un échec économique ? Selon Jean-Baptiste Schmider, directeur général du réseau Citiz, Autolib' souffre aussi de son modèle : en one-way (c'est-à-dire que la voiture peut-être rendue dans une station différente de celle où elle a été prise), et avec des véhicules électriques. Le one-way pose problème, car la répartition des voitures n'est pas régulée. Trop coûteux à mettre en place explique Nicolas Louvet, contrairement aux vélos en libre-service qu'on peut déplacer par dizaines d'une station à l'autre pour mieux les répartir. Selon lui, il faudrait « développer de la régulation dynamique, par exemple en offrant des réductions sur le prochain trajet en Autolib' si on pose la voiture dans certaines stations ».

Quant à l'électrique : « il n'y a pas, actuellement, de modèle économique sur l'autopartage électrique. C'est un système qui occasionne des frais d'infrastructures plus importants, des temps d'immobilisation pour la recharge des véhicules qu'il faut prendre en compte... » explique Jean-Baptiste Schmider.

## Equilibre de Citiz

Le réseau d'autopartage Citiz a opté, lui, pour un autre modèle. Il propose de l'autopartage en boucle (on repose son véhicule dans la station où on l'a trouvé) et avec des véhicules majoritairement thermiques. Résultat : il a atteint l'équilibre à Strasbourg (où il s'est lancé en 2001) il y a 8 ans. Il revendique également l'équilibre à Bordeaux, Marseille... Les collectivités sont aussi sollicitées, mais sans commune mesure. « En général, nous bénéficions d'un soutien pendant 3 à 5 ans, pour 50 à 100 000 € par an » indique Jean-Baptiste Schmider. Il signale cependant que l'usage n'est pas le même. « Nos véhicules sont loués une demi-journée en moyenne. Les Autolib' c'est moins d'une heure ».

Citiz parvient même à atteindre l'équilibre dans des zones moyennement denses. Pour cela il parie sur un modèle : la collectivité s'engage à ce que ses agents utilisent le service d'autopartage pour garantir un minimum de recettes. En contrepartie, elle fait des économies en se passant d'une flotte de véhicules.

## Jouer sur la demande

Mais pour Nicolas Louvet, la réussite économique de l'autopartage ne dépend pas que de l'offre proposée. « Ce n'est pas parce que vous déployez un système d'autopartage que les gens vont le prendre. Il arrive un moment où il faut aussi contraindre l'automobiliste » juge-t-il. « En ça, la politique d'Anne Hidalgo, qu'on l'approuve ou non, est cohérente ».

Et le directeur de 6t de formuler un vœu : « espérons qu'Autolib' ne connaisse pas le destin d'une autre innovation française, le Concorde : une réussite politique, une réussite technologique mais un échec économique ! ».

## Communiqué de presse

17 avril 2019

# Création d'un label autopartage pour toute la Région Île-de-France

Depuis plusieurs mois Île-de-France Mobilités réunit l'ensemble des acteurs proposant des services d'autopartage\* et les collectivités locales afin d'élaborer un nouveau label « *Île-de-France Autopartage* ». Cette démarche a été conduite avec le triple objectif d'aider les Franciliens à accéder en toute tranquillité à ce type de service, aider la filière à se développer et mettre à disposition des 1300 communes de la Région un outil règlementaire permettant de favoriser ce service.

*« Depuis la fin d'autolib', un grand nombre d'initiatives ont été prises et si la diversité des services proposés par les acteurs privés est une chance pour la Région, les Franciliens ont parfois un peu de mal à s'y retrouver. Ainsi j'ai décidé de créer un label autopartage qui sera délivré aux entreprises respectant des critères environnementaux et garantissant un niveau de service optimal (disponibilité des véhicules, niveau d'entretien etc.). Ce label qui entrera en vigueur dans toute la région à l'automne est le fruit d'un travail collectif réunissant les opérateurs d'autopartage et les collectivités ayant déjà expérimenté des solutions d'autopartage dans leurs territoires ».* **Valérie Péresse**, Présidente de la Région Île-de-France, Présidente d'Île de France Mobilités

### Un socle de service garanti pour les Franciliens et une recherche de véhicule simplifiée dans Vianavigo

Même si les offres des entreprises proposant un service d'autopartage peuvent être différentes, le Label permet de garantir à l'ensemble des utilisateurs un socle commun de prestations comme par exemple :

- Mise à disposition de véhicules exclusivement dédiés à l'autopartage et peu polluants : électrique, hydrogène ou essence/hybride respectant le Crit'Air1
- Possibilité de réserver le service pour des durées courtes : 10min pour un service en free-floating, une heure pour un service avec stations réservées.
- Véhicules mis à disposition avec ou sans réservation préalable
- Clarté de l'information sur les conditions du service
- Accès du service au grand public, y compris les jeunes conducteurs
- Maintenance régulière des véhicules et service d'assistance aux usagers ouvert pendant l'ouverture du service

Par ailleurs, pour rendre visible des usagers l'ensemble des services d'autopartage, l'offre de l'ensemble des opérateurs labélisés sera accessible depuis le site Vianavigo à partir de cet automne, offrant ainsi une plus grande visibilité aux opérateurs, et simplifiant grandement la recherche de véhicule par les utilisateurs.

### L'autopartage, un mode complémentaire

En complément des actions engagées pour l'amélioration du réseau de transports en commun, Île-de-France Mobilités dans son rôle d'autorité organisatrice de la mobilité, mène depuis plusieurs années une politique visant à développer un large bouquet de service de mobilité. La diversité de ces services vise à offrir aux Franciliens des réponses pertinentes à la variété de

leurs besoins de déplacements : aides au développement du covoiturage, création d'emplacements sécurisés pour déposer les vélos aux abords des gares, création d'un service publique de location longue durée de vélo électriques, transports à la demande...

L'autopartage, dans la mesure où il permet la mise à disposition d'un véhicule sans contraintes liées à la possession (investissement, coûts fixes, espace de stationnement...) représente un avantage indéniable pour les ménages. De plus, ce service participe à la réduction de l'utilisation de la voiture en ville et concourt à la « démotorisation des ménages » notamment par l'abandon ou la non acquisition d'un véhicule.

### **Simplifier les démarches pour les mairies**

Les collectivités locales sont (et restent) seules compétentes pour fixer les règles d'occupation du domaine public et de stationnement. Île-de-France Mobilités soutiendra la commune dans la mise en place de ce type de service.

L'avantage du label pour les communes sera de pouvoir identifier facilement grâce à la vignette les voitures certifiées par Ile-de-France Mobilités comme dédiées à l'autopartage.

Les communes ou EPCI compétents pourront ainsi réserver sur l'espace public des places dédiées à ces véhicules et appliquer un tarif de stationnement attractif voire gratuit. Or, garantir une place de stationnement est un levier fort pour développer l'autopartage dans les zones où il existe une forte pression sur le stationnement.

\* Principales entreprises ayant participé à la création du label : Drivy, Cityscoot, coop, Car2go (Daimler), Troopy, Communauto, Moov'in Paris (Renault), ubeeqo, Koolicar, Free2Move (PSA).





## Quelle place pour l'autopartage sur la Métropole ?

### CHIFFRES-CLÉS

**50%**

C'est l'objectif d'augmentation de l'usage des transports collectifs sur la Métropole à horizon 2025

**5 500 €**

C'est le coût moyen annuel de l'utilisation quotidienne d'une voiture en zone urbaine

**153**

C'est le nombre d'heures perdues dans les bouchons par les automobilistes à Marseille chaque année (soit 6 jours)

**8**

C'est le nombre de places de stationnement libérées par une voiture d'autopartage

**40%**

C'est la part d'usagers qui renonce à la possession d'un véhicule personnel, après adhésion à un service d'autopartage

Nos modes de vie évoluent, et avec eux notre manière d'appréhender notre mobilité quotidienne. La révolution numérique est au cœur de la transition qui s'est progressivement opérée dans nos pratiques de déplacements et dans les politiques publiques qui les encadrent.

L'objectif ambitieux d'augmentation de l'usage des transports collectifs sur la Métropole d'Aix-Marseille-Provence implique de fournir aux usagers des offres de transports de plus en plus personnalisées. La construction d'un réseau de transports collectifs à haut niveau de service constituera une avancée majeure en faveur d'une mobilité plus durable. Mais elle ne sera pas une réponse suffisante pour lutter contre l'autosolisme sur ce territoire atypique.

Des services de mobilité innovants existent déjà localement. Leur développement constituera un complément indispensable à l'investissement dans les grandes infrastructures de transports. C'est le cas du service Citiz, implanté sur le territoire depuis 2002. Avec près de 2900 abonnés et des usages en progression constante, l'autopartage séduit toujours plus d'usagers à Marseille. L'arrivée récente de nouveaux acteurs sur ce marché témoigne de ce succès.

Citiz et TOTEM mobi structurent aujourd'hui une offre locale en pleine expansion, dont l'avenir est prometteur. Le travail partenarial engagé par l'Agence avec les acteurs locaux de l'autopartage offre aujourd'hui une meilleure connaissance de l'offre et des usages locaux, préalable indispensable pour en identifier les perspectives de développement.

Quels sont les impacts et le potentiel de croissance des services d'autopartage sur la Métropole d'Aix-Marseille-Provence ? Comment accompagner leur développement pour répondre aux besoins et aux enjeux de mobilité du territoire ?

(...)

## Un potentiel sous-exploité à l'échelle de la Métropole

La nouvelle échelle métropolitaine impose d'élargir les réflexions pour bâtir une stratégie commune à l'ensemble du territoire. La Métropole devenant Autorité Organisatrice de la Mobilité Durable, elle est pleinement compétente en matière d'organisation et de développement de l'autopartage.

### Des possibles à explorer...

Le potentiel de croissance de l'autopartage est important sur la Métropole AMP. Ne serait-ce que pour la cible urbaine « traditionnelle » des services existants, pour laquelle plus de 16 000 usagers potentiels peuvent déjà être identifiés.

#### Étendre l'offre existante

Si le contexte est nettement favorable sur les communes de Marseille et d'Aix-en-Provence, au regard des caractéristiques socio-économiques, de la morphologie urbaine et de l'offre de mobilité alternative préexistante, la clientèle potentielle serait plus difficile à mobiliser sur les autres centralités du territoire. Quels seraient les leviers à mobiliser pour toucher d'autres types de population que la cible traditionnelle de l'autopartage, notamment les classes moyennes ? Communication ciblée, sensibilisation et expérimentation en entreprise, mais surtout une politique volontariste de réinvestissement des centres urbains et d'amélioration de l'offre de transports en commun seront nécessaires pour accompagner le développement des services sur le reste du territoire.

#### Assurer une complémentarité avec le réseau métropolitain de transports collectifs

En accompagnement de la construction d'un réseau métropolitain de transports, l'intégration de l'autopartage dans la stratégie de rabattement/diffusion depuis l'armature des pôles d'échanges multimodaux constitue une action complémentaire innovante à mettre en œuvre.

Abonnements tarifaires combinés TC / autopartage, implication des entreprises et développement de services en lien avec les zones d'emploi (gestion du dernier kilomètre), ou implantation de flottes partagées au niveau des pôles d'échanges... Si les modalités de mise en œuvre et de gestion doivent être affinées, une diversité de pistes d'actions peut d'ores et déjà être identifiée pour répondre aux enjeux de desserte sur les territoires moins denses de la Métropole.

### Exemples d'ailleurs



④ TER ET AUTOPARTAGE EN RHÔNE-ALPES ; EXPÉRIMENTATION CITÉ LIB

#### EXTENSION D'UN SERVICE EXISTANT

L'opération « ma chère auto », lancée en septembre 2016 par Citilib en Rhône-Alpes permet aux automobilistes d'échanger leur voiture contre un crédit de consommation au service d'autopartage Citilib et un Vélo à Assistance Électrique offert, ou de proposer à des automobilistes d'intégrer leur véhicule particulier à la flotte existante (véhicules loués lorsque non utilisés par les propriétaires, avec perception de revenus par ces derniers). Une solution innovante qui permettrait de toucher plus largement de nouveaux publics et d'augmenter considérablement l'offre disponible.

#### OFFRE COMBINÉE AUTOPARTAGE/TER

Le réseau Citiz Alsace a étendu son service au-delà de la ville de Strasbourg, en proposant une offre combinée avec le réseau de TER. Une douzaine de stations ont ainsi été implantées sur les principales gares de la région, qui fonctionnent avec des stations binômes, également implantées dans les centralités concernées.

#### ABONNEMENTS INTÉGRÉS

Plusieurs métropoles proposent aujourd'hui des abonnements intégrés TCU, services vélos, autopartage, covoiturage (Pass écomobilité à Toulouse, Pass Mobilité à Strasbourg, abonnement Tbcool à Bordeaux). Une opération qui facilite l'accès aux services de mobilité tels que l'autopartage, incite à la multimodalité et renforce la visibilité de l'autopartage dans l'offre globale de mobilité proposée par la collectivité.

## Un rôle clé de la collectivité

Parce qu'une simple logique d'offre n'est pas suffisante pour s'assurer de l'attractivité d'un service, l'implication des acteurs et partenaires locaux est indispensable pour accompagner le développement de l'autopartage.

La visibilité du système étant un facteur clé de son succès, la collectivité a un rôle majeur à jouer au-delà du soutien à l'investissement. La communication, pour sensibiliser et porter à connaissance l'offre existante, la mise en place des conditions favorables à l'attractivité des services (politique de stationnement contraignante, développement de l'offre de transports publics, réglementation incitative, sensibilisation des acteurs économiques...), ou encore l'incitation à la mobilisation des acteurs économiques (partenariats, aides à l'expérimentation, soutien aux démarches type Plans de Déplacements d'Entreprise) et l'organisation de l'intermodalité avec les autres modes de transports sont autant d'actions à porter par la Métropole pour favoriser le développement de l'autopartage.

A titre d'exemple, la campagne de communication autour du service TOTEM mobi réalisée dans le métro en mai 2016 (partenariat RTM) a permis de recruter la majeure partie des abonnés domiciliés dans le 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> arrondissement de Marseille (près de 30 % des usagers).

## Les entreprises, actrices du changement

Dès 2009, l'Agam a fait le pari de l'autopartage pour les déplacements professionnels de ses collaborateurs. L'agence a pu ainsi supprimer sa flotte de voitures de service vieillissante et alléger les remboursements kilométriques ou les taxis. Un gain économique non négligeable et une pratique qui se développe de plus en plus sur le territoire. En effet, selon Citiz, les usages professionnels représentent 1/3 de leur chiffre d'affaire et 80% de sa croissance en 2015. L'abonnement Citiz pris en charge par l'employeur permet également de faire bénéficier du service pour les usages personnels de ses collaborateurs. A cet argument social s'ajoute une démarche éco-responsable pour les entreprises qui deviennent ainsi actrices du changement.

## En savoir plus

### Bibliographie

- IDDRI, Les nouveaux acteurs de la mobilité collaborative : des promesses aux enjeux pour les pouvoirs publics, juin 2016
- CGDD, DGE et PIPAME, Usages novateurs de la voiture et nouvelles mobilités, janvier 2016
- ADEME – Enquête nationale sur l'autopartage, 2014
- ADEME – Enquête nationale sur l'autopartage entre particuliers, septembre 2015
- PREDIT – Les nouveaux services à la mobilité, 2013
- Revue TEC N°230, Mobilités Intelligentes, juillet 2016

### Sites internet

- <http://provence.citiz.coop/>
- <http://www.totem-mobi.fr/>
- <http://www.machereauto.com>

Directeur de la publication : Christian Brunner  
Rédaction : Liza Gayral, Isabelle Collet  
Conception / Réalisation : Pôle graphique Agam  
Marseille - Novembre 2016  
Numéro ISSN : 2266-6257

Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise  
Louvre & Paix – La Canebière – CS 41858  
13221 Marseille cedex 01  
Tél : 04 88 91 92 11 - e-mail : [agam@agam.org](mailto:agam@agam.org)

Toutes nos ressources @ portée de clic sur [www.agam.org](http://www.agam.org)  
Pour recevoir nos publications dès leur sortie, inscrivez-vous à notre newsletter

## Avec le départ de Bolloré, quel avenir pour l'autopartage à Lyon et Bordeaux ?

Nathalie Arensonas - Publié le 31/08/2020

**Le groupe Bolloré cesse d'opérer le 31 août ses deux derniers services d'autopartage en France : Lyon et Bordeaux. Si les 374 voitures électriques déployées depuis 2014 par l'industriel breton dans ces métropoles trouveront sans doute preneurs, que deviennent les stations et les bornes de recharge ? Lyon Parc Auto devrait reprendre les stations, à Bordeaux, rien n'est encore décidé.**

Deux ans après la résiliation par la mairie de Paris du contrat Autolib' avec un déficit de de 233M€, cette fois, c'est le groupe Bolloré qui jette lui-même l'éponge à Lyon et Bordeaux. Le groupe qui avait signé des conventions d'occupation du domaine public avec les deux métropoles met définitivement fin le 31 août 2020 à Bluely (Lyon) et Bluecub (Bordeaux). Deux services de voitures électriques en autopartage déployés par sa filiale Bluecarsharing.

« Malgré tous nos efforts depuis plus de six ans, le manque de rentabilité du service, accentuée par la crise sanitaire et économique liée au Covid-19 nous amène à prendre cette difficile décision », indiquait le mail envoyé aux 15 000 inscrits – 10 000 à Lyon, 5 000 à Bordeaux-Arcachon- quelques semaines avant le clap de fin. Près de 400 voitures sont mises en vente, et une centaine de salariés doit plier bagage.

### Sortie de route

A Paris, les raisons de l'échec tenaient au trop grand nombre de stations (1 100), au volume de locations trop faible (une cinquantaine par an par abonné, deux fois moins que prévus), aux temps de trajet trop courts (37 minutes en moyenne) et à la concurrence imprévue des VTC, scooters électriques, vélos et trottinettes en free floating.

Comment expliquer cette nouvelle sortie de route ? « A Bordeaux et Lyon, s'est posé un problème d'économie d'échelle : tant qu'Autolib' existait à Paris (4 000 voitures et 1 100 stations contre 227 voitures et 101 stations à Lyon, 174 voitures et 74 stations à Bordeaux), cela pouvait être intéressant, explique-t-on chez Bolloré. Mais, avec l'arrêt unilatéral décidé par la Mairie de Paris en 2018, la perspective de rentabilité de nos autres services s'est éloignée ». L'actuelle crise sanitaire et économique aurait fait le reste. En réalité, l'industriel breton qui n'a pas souhaité dévoiler le montant du déficit à Lyon et Bordeaux, avait pris sa décision dès janvier 2020.

« A Bordeaux, le taux de rotation était faible : deux par jour et par voiture », selon Clément Rossignol Puech, maire de Bègles et vice-président de la métropole. Cela tournait un peu mieux à Lyon avec, fin 2019, 4 rotations par jour et par voiture », indique Le Grand Lyon. Pas assez.

L'épopée électrique de Bolloré aura-t-elle un avenir aussi funeste à Turin, Londres, Los Angeles, Singapour où le Français opère également des services ? A Indianapolis, aux États-Unis, il s'est retiré en mai 2020. L'autopartage n'était-il qu'un tremplin d'essai pour les batteries électriques LMP (Lithium métal polymère) fabriquées par ses soins et qui équipent déjà des centaines de bus électriques de la RATP ? Vincent Bolloré ne s'est jamais caché que l'autopartage électrique était un démonstrateur grandeur nature pour ses batteries.

## **Stations et bornes en déshérence ?**

Que vont devenir les stations (275 au total) équipées chacune de 5 bornes de recharge et qui ont déjà près de sept ans ? « Bolloré a quatre mois pour les démanteler, répond Clément Rossignol Puech. Toutefois, nous réfléchissons à une reprise partielle en régie directe pour de la recharge électrique et, dans un an, nous lancerons un appel à projets pour y accueillir de nouveaux opérateurs de vélos, de trottinettes et d'autopartage », confie l'élus girondin. Citiz et Getaround (ex-Drivy) sont déjà sur la place.

Dans l'agglomération lyonnaise, Lyon Parc Auto qui gère déjà les services d'autopartage électrique Citiz et Yea! devrait intégrer les stations Bolloré d'ici à la fin 2020, fait savoir la métropole. « Nous avons reçu des propositions d'autres opérateurs, mais il y aura forcément une rupture de service jusqu'à début 2021 », ajoute-t-on. A Paris, le fiasco Bolloré avait ouvert la voie à PSA Free2Move, Renault Moov'in, Daimler ShareNow, Europcar Ubeejo, Communauto, Getaround et Ada.

Quel est l'avenir de l'autopartage au temps du Covid ? Officiellement, cela « reste un enjeu fort » à Lyon et Bordeaux, mais avec des solutions en semi-free floating et non plus en boucle pour éviter aux utilisateurs de ramener la voiture à l'endroit où ils l'ont loué, et de monopoliser des places de stationnement.