



**L'autopartage  
et autres modes alternatifs  
à la possession  
de la voiture particulière**

**Expériences à Paris, en France et à l'étranger**





# SOMMAIRE

## INTRODUCTION ..... 5

## 1. L'autopartage : un mode alternatif en développement ..... 7

### Définition du service ..... 7

### Des expériences multiples en France ..... 8

Le développement à Paris ..... 8

L'autopartage monte en puissance dans les agglomérations françaises ..... 11

Comparaison des coûts pour les divers opérateurs français ..... 12

Les différents services d'autopartage proposés ..... 12

Le réseau France AutoPartage ..... 16

Quel statut juridique pour l'autopartage en France ? ..... 17

### L'autopartage : des références à l'étranger ..... 19

Une progression qui se confirme ..... 19

Les grandes expériences d'autopartage ..... 20

## 2. Une modification des comportements ..... 29

### Des enjeux identifiés ..... 29

Les atouts écologique de l'autopartage ..... 29

Une évolution de l'espace public ..... 30

Un service pour qui ? ..... 31

### Mettre en œuvre et favoriser le développement de l'autopartage ..... 32

Le choix de la flotte et le maillage ..... 32

Des initiatives institutionnelles pour soutenir l'autopartage ..... 34

Diverses mesures en faveur de l'autopartage ..... 35

Des incitations financières multiples ..... 37

## 3. Comment favoriser le développement de l'autopartage à Paris ? ..... 39

### Des pistes à Bruxelles ..... 39

### Pour un développement à Paris ..... 39

Communication ..... 39

Accessibilité ..... 40

Avantages pour l'utilisateur ..... 41

Diversification de la clientèle ..... 42

Mobilité combinée ..... 42

## BIBLIOGRAPHIE ..... 45





## INTRODUCTION

À l'heure où les problèmes de pollution se font de plus en plus préoccupants, où les problèmes de stationnement dans les grandes agglomérations perdurent, où le coût lié à la possession et à l'utilisation d'une voiture personnelle pèse de plus en plus dans le budget des ménages, l'autopartage apparaît comme un complément possible aux modes de transports en commun et aux modes doux et s'inscrit dans une démarche de développement durable.

Pour les collectivités locales qui s'attachent à développer des alternatives à la circulation automobile, le renforcement des transports publics et le développement de l'autopartage sont des outils au service d'une mobilité intelligente et respectueuse de l'environnement.

La présente étude dresse un état des expériences en matière d'autopartage en France et dans le monde, puis à partir de la comparaison de données quantitatives et qualitatives des services existants, identifie des pistes pour un développement plus important de l'autopartage à Paris.





## 1. L'autopartage : un mode alternatif en développement

Si la voiture est un des outils de la mobilité individuelle, les citoyens et les responsables politiques sont de plus en plus préoccupés par les nuisances qu'elle apporte dans les grands centres urbains. La question de la possession d'une voiture particulière se pose d'autant plus lorsque ces villes sont dotées d'un système de transports en commun performant et d'un réseau cyclable qui ne cesse de se développer.

L'autopartage peut contribuer à réduire l'impact négatif des voitures (pollution, encombrement, problèmes de stationnement...) tout en améliorant la mobilité des habitants. Un des atouts de l'autopartage est de venir compléter avantageusement une offre globale et multimodale de transports. En effet, aucun mode de déplacement ne peut, à lui seul, répondre à tous les besoins de mobilité des populations, à toute heure du jour ou de la nuit. Ainsi, la multiplicité des offres de services de transport doit permettre à chacun de choisir le mode le plus adapté à son déplacement.

Malgré ses atouts l'autopartage occupe une place encore marginale dans la chaîne des déplacements en France comme à l'étranger. Pourtant une meilleure connaissance des expériences françaises ou étrangères peut inspirer des politiques de soutien.

### Définition du service

« L'activité d'autopartage est la mise en commun, au profit d'utilisateurs abonnés, d'une flotte de véhicules. Chaque abonné peut accéder à un véhicule sans chauffeur, pour la durée et le trajet de son choix. Un même véhicule permet à plusieurs utilisateurs de se déplacer pour effectuer des trajets distincts, adaptés aux besoins de chacun. »<sup>1</sup>

L'autopartage (en anglais car-sharing) consiste à mettre une flotte d'automobiles à la disposition d'abonnés pour de courtes durées, pouvant être inférieures à l'heure. L'utilisateur doit réserver un véhicule avant chaque utilisation et peut choisir la durée de réservation (généralement très courte, d'une à quelques heures), le type de véhicule (citadine, familiale, monospace, cabriolet, fourgonnette, etc.) et l'endroit où il va prendre possession du véhicule. Le véhicule doit être rapporté à la station où il a été pris.

Cette alternative à la voiture particulière permet aux citadins qui le souhaitent de ne pas ou de ne plus être propriétaires d'une voiture dont ils ne se servent qu'occasionnellement, tout en ayant la possibilité d'utiliser un véhicule.

La réservation peut se faire par différents moyens (téléphone, Internet, SMS, etc.). La prise de possession du véhicule et sa restitution se font de manière automatique « sans guichet » : soit avec une carte d'accès électronique qui déverrouille les portières, soit avec une armoire à clés dans le parking s'ouvrant par mot de passe. Ainsi, les véhicules sont accessibles 24h/24 et 7jours/7.

1. Définition tirée de la proposition de loi du Sénateur Roland Ries tendant à promouvoir l'autopartage, Art. 1.1.

### ● Le procédé d'accès au véhicule



#### Ouverture de la voiture

La manière la plus facile d'ouvrir la voiture est d'utiliser une carte personnalisée (généralement une carte à puce sans contact).



#### Avant de démarrer

Dès que l'utilisateur a ouvert la voiture et qu'il s'est installé au volant, il entre un code PIN ou un autre mécanisme de sécurité afin de s'identifier. Le système enregistre ensuite la distance parcourue et la durée d'utilisation de la voiture.

Source : Le guide MOSES : La clé des voitures partagées  
Chapitre 7 : Choisir la technologie appropriée

## Des expériences multiples en France

L'autopartage commence à se développer en France en 1999 alors que ses voisins européens (la Suisse, l'Allemagne, les Pays-Bas..) et l'Amérique du Nord le pratiquent depuis la fin des années 1980. Plusieurs raisons peuvent être avancées pour tenter d'expliquer ce retard :

- la culture dominante de possession d'une voiture n'incite pas l'automobiliste à se poser la question du coût réel de cette possession,
- la compréhension du service d'autopartage n'est pas évidente : les opérateurs affichent des conditions et structures tarifaires très différentes,
- les doutes sur la fiabilité et la disponibilité des véhicules,
- les moments de la vie les plus favorables pour étudier cette offre alternative – un déménagement, un changement de lieu de travail, la naissance d'un enfant, l'abandon d'un véhicule – ne se présentent pas si souvent.

En août 2004, cinq services sont recensés dont quatre sont des initiatives privées<sup>2</sup>. Aujourd'hui l'autopartage est pratiqué dans une quinzaine de villes : Paris, Strasbourg, Marseille, Lyon, Grenoble, Montpellier, Bordeaux, Lille, Rennes, La Rochelle, Poitiers, Clermont- Ferrand, Narbonne, Nantes, Antibes.

Même si les expériences sont plus nombreuses, l'autopartage est encore en phase de démarrage en France. Son potentiel réel est d'ailleurs mal cerné : le CERTU estime à environ 1,7 millions d'utilisateurs potentiels ce qui représenterait 2,6% de la population française.

Pour donner un ordre de grandeur, aux Pays-Bas, l'objectif du gouvernement est d'atteindre 2 millions d'utilisateurs à l'horizon 2010 (soit près de 13 % de la population totale du pays)<sup>3, 4</sup>.

### Le développement à Paris

#### ● Les opérateurs présents

À Paris, trois opérateurs d'autopartage se partagent le marché de la location de courte durée sur abonnement : Caisse Commune, Mobizen, Okigo. Hertz, un quatrième opérateur est en train de faire son entrée sur le marché. Leurs offres sont accessibles sur leurs sites Internet respectifs : [www.caisse-commune.com](http://www.caisse-commune.com), [www.mobizen.fr](http://www.mobizen.fr), [www.okigo.com](http://www.okigo.com).

**Caisse Commune**, entreprise pionnière de l'autopartage en France a vu le jour en 1999. C'est alors la première expérience française à s'implanter et à durer. Selon Loïc Mignotte, le fondateur de Caisse Commune, les pics de pollution de 1997 marquent le début d'«un changement de perception de la voiture en ville : le véhicule (...) est de plus en plus vécu comme une source de contrainte (...)». Le succès du car-sharing en Allemagne et en Belgique le décide à développer ce nouveau mode de mobilité à Paris. La première station d'autopartage est inaugurée le 22 septembre 1999, dans le parking souterrain Anvers dans le 9ème arrondissement, avec 4 véhicules. Aujourd'hui, la société compte 2000 adhérents qui se partagent 100 véhicules répartis sur 27 stations (dont 6 nouvellement implantées sur voirie). La société estime avoir atteint l'équilibre financier au bout de 5 années d'investissements importants. Caisse Commune met à disposition de ses adhérents une flotte diversifiée, allant de la citadine au monospace, en passant par l'utilitaire.

**Mobizen** est entré sur le marché de l'autopartage en avril 2007. La réussite d'expériences étrangères (en Angleterre ou encore en Suisse) inspire les créateurs de l'entreprise qui proposent à leurs adhérents des petites Mercedes.

2. Enquête du GART réalisée auprès de ses adhérents. Août 2004

3. Technicités du 8/01/06, rapport CERTU Nouvelles gestions de l'automobile urbaine

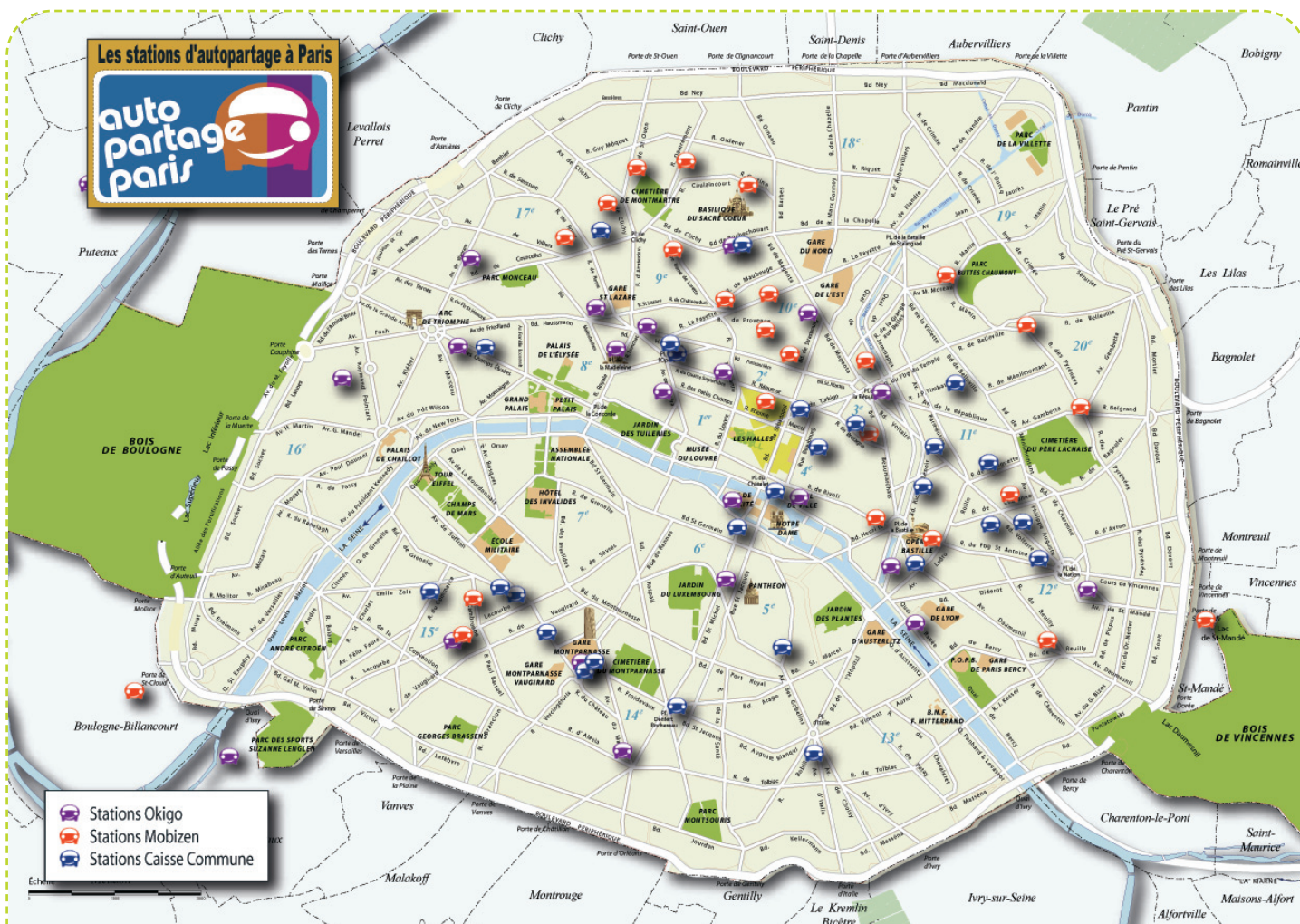
4. <http://www.communauto.com/marche.html>





Okigo est né, en juillet 2007, du partenariat de deux entreprises, Vinci Park et Avis, «pour une nouvelle offre de mobilité automobile, plus souple, plus respectueuse de l'environnement et moins onéreuse». Okigo propose à ses adhérents une voiture petite, adaptée à tous les déplacements urbains d'où le choix de départ d'un modèle unique : la Peugeot 1007. Depuis février 2008, trois autres citadines sont proposées à la location : la Peugeot 207, la Polo Volkswagen et la Polo Smart Fortwo. Ces véhicules sont accessibles dans les parkings Vinci Park.

**La carte des stations d'autopartage à Paris ( au 1<sup>er</sup> avril 2008)**



Source : <http://www.paris.fr/portail/deplacement>

● **Le label pour un partenariat efficace**

La Ville de Paris a souhaité valoriser et développer l'autopartage pour qu'il devienne une réelle alternative à la possession de la voiture particulière et un mode intégré à une offre de transports multiple. Elle a organisé, le 15 novembre 2007, une journée nationale sur l'autopartage, en partenariat avec l'ADEME, le GART, l'ARENE Ile de France et le CERTU. L'objectif de cette journée était de constituer une plateforme d'échanges, pour tous les acteurs de l'autopartage, sur les expériences en France et dans le monde.

Un label «Autopartage, label Paris» a été voté au Conseil de Paris le 13 février 2007. Ce label définit différents critères qui permettent d'encadrer le service d'autopartage en garantissant un certain niveau de qualité et d'accessibilité. Le label est délivré pour 18 mois. Les critères de labellisation s'appuient sur ceux de la charte signée entre le GART et l'ADEME, le 5 décembre 2005, pour inciter les collectivités à soutenir l'autopartage. Ils sont au nombre de 10.



## Les critères du label

- 1 - L'exploitant d'autopartage garantit l'égalité d'accès au service à toute personne physique ou morale préalablement identifiée.
- 2 - Les stations d'accès aux véhicules sont réparties sur le territoire de telle sorte que les usagers y accèdent facilement, à pied, à vélo ou en transports collectifs.
- 3 - Les véhicules peuvent être réservés jusqu'au moment de leur utilisation (le temps minimum de réservation avant l'heure de début d'utilisation est au maximum de 15 minutes), et empruntés ou remisés à tout moment. Le service de réservation fonctionne également 24 heures sur 24, 7 jours sur 7.
- 4 - Les procédures dématérialisées sont privilégiées pour faciliter la facturation et le paiement.
- 5 - Les tarifs comprennent obligatoirement une part variable d'utilisation et optionnellement une part fixe pour l'accès au service.
- 6 - Les tarifs d'utilisation sont calculés proportionnellement au temps de réservation et éventuellement au kilométrage parcouru. Ils prennent en compte tous les coûts de fonctionnement dont le carburant, l'assurance tous passagers, l'entretien, le dépannage, etc. Il est possible de facturer un forfait minimum horaire de 1 heure.
- 7 - La qualité du service repose sur la très large garantie de disponibilité du service, afin de satisfaire au mieux les demandes des usagers. L'opérateur devra garantir au minimum que 80% des réservations faites 24 heures à l'avance seront satisfaites.
- 8 - L'exploitant garantit le bon état de fonctionnement et d'entretien des véhicules, notamment des dispositifs de sécurité. L'utilisateur s'engage de son côté à y contribuer.
- 9 - L'ensemble du parc automobile utilisé pour l'autopartage respecte la dernière norme européenne en vigueur, au plus tard un an après la date d'entrée en vigueur pour tous types de véhicules neufs. Les véhicules du parc automobile émettent en moyenne moins de 140 g de CO<sub>2</sub>/km en 2007 et moins de 120 g de CO<sub>2</sub>/km en 2010 (données constructeur).
- 10 - Des solutions sont recherchées, avec différents partenaires, pour encourager les usagers à utiliser les transports collectifs et les modes doux.

Source : <http://www.paris.fr/portail/deplacements>

La création du label permet à la Ville de Paris d'attribuer certains avantages aux opérateurs labellisés : réduction du tarif de stationnement dans les parcs publics (remise de 30% pour les exploitants d'autopartage), réservation d'espaces pour les stations sur voirie, communication institutionnelle.

Lors de la journée de l'autopartage à Paris, l'idée de la création d'un label national a été évoquée, pour permettre non seulement d'augmenter la visibilité du service ainsi que sa reconnaissance, mais aussi de crédibiliser l'offre grâce à des critères de qualités qui seraient les mêmes pour tous.

### ● Le coût de l'autopartage pour l'utilisateur

Le coût pour l'utilisateur couvre l'ensemble des coûts liés au véhicule : carburant, assurances, entretien, réparation. Les différentes locations sont facturées en fonction du type de véhicule, de la durée de réservation et de la distance parcourue.

Chaque opérateur a sa propre grille tarifaire qui consiste le plus souvent en un abonnement mensuel fixe auquel se rajoute un paiement pour chaque utilisation, selon le temps et le kilométrage, et des frais de prise en charge fixes (Caisse Commune et Okigo) ou un forfait (Mobizen). Certaines sociétés demandent également des frais d'adhésion, de réservation. Diverses formules d'abonnement sont proposées selon qu'on est un particulier ou un professionnel, un étudiant ou encore un usager des transports publics.

À Paris, les tarifs des trois opérateurs présents sont très disparates : pour exemple, l'abonnement mensuel est de 9,90 ou 12 euros selon l'opérateur ou encore gratuit, les tarifs à l'heure varient entre 1,99 et 9 euros et les tarifs au kilomètre sont soit intégrés dans le coup horaire, soit compris entre 0,27 et 0,35 euros. Des frais de réservation sont à rajouter pour Caisse Commune.

Selon l'ADEME, le coût d'utilisation d'une voiture individuelle parcourant 10 000 kilomètres s'évalue à environ 5500 euros par an, alors qu'il est de l'ordre de 300 à 1000 euros pour l'autopartage. Ce service se justifie économiquement pour un usager qui effectue des déplacements allant de 5 à 150 kilomètres maximum dans une journée. Au-delà, la location traditionnelle reste plus compétitive. À Paris, pour la moitié du prix de revient annuel d'une voiture, un usager peut payer une carte intégrale zones 1-2, la location d'un vélo à l'année (Vélib'), 20 courses de taxi, trois week-end de locations traditionnelles et 30 courses d'autopartage<sup>5</sup>.

Chacune des entreprises propose des formules tarifaires différentes.

5. Actes de la journée nationale de l'autopartage 15 novembre 2007



### Grilles tarifaires Caisse commune

<b>Formule Mobility</b> - un droit d'entrée unique de 300 €				
Abonnement : 12 € / mois TTC	<b>MOBILITY : la mobilité à moindre coût</b> de faibles prix à l'heure et un prix kilométrique dégressif			
	Par heure	Par jour	Par km	> à 101 km
Twingo / Toyota Aygo	1,99 €	19,99 €	0,27 €	0,21 €
Clio / Kangoo / Toyota Yaris	2,22 €	22 €	0,31 €	0,25 €
Scénic	2,66 €	26 €	0,39 €	0,36 €
Prise en charge 5 € par réservation				

<b>Formule Liberty</b> - un droit d'entrée unique de 100 €			
Abonnement : 12 € / mois TTC	<b>LIBERTY : la liberté à moindre coût</b> un faible droit d'entrée et un prix constant		
	Par heure	Par jour	Par km
Twingo / Toyota Aygo	2,29 €	22,90 €	0,29 €
Clio / Kangoo / Toyota Yaris	2,59 €	24,90 €	0,35 €
Scénic	2,99 €	29,90 €	0,44 €
Prise en charge 5 € par réservation			

<b>Formule Pass</b> - un droit d'entrée unique : 0 €			
Abonnement : 25 € / mois TTC	<b>PASS 90 JOURS</b>		
	Par heure	Par jour	Par km
Twingo / Toyota Aygo	2,29 €	22,90 €	0,29 €
Clio / Kangoo / Toyota Yaris	2,59 €	24,90 €	0,35 €
Scénic	2,99 €	29,90 €	0,44 €
Prise en charge 5 € par réservation			

Source : [www.caisse-commune.com](http://www.caisse-commune.com)

### Grille tarifaire Okido

Abonnement	9,90 € / mois TTC
Location en libre-service OKIGO	4,00 € / heure TTC + 0,35 € / km TTC
Location AVIS	jusqu'à 30% de réduction partout en France

Source : [www.okigo.com](http://www.okigo.com)

### Grille tarifaire Mobizen

Sans abonnement et sans engagement	9,00 € / heure TC
------------------------------------	-------------------

Source : [www.mobizen.com](http://www.mobizen.com)

## L'autopartage monte en puissance dans les agglomérations françaises

Bien que l'idée de l'autopartage soit encore peu répandue en France, les médias se font de plus en plus l'écho de cette alternative à la voiture particulière et des initiatives de plus en plus nombreuses se développent.

Avec l'opérateur Auto'trement, Strasbourg devient en 2001, la première ville de province à accueillir sur son territoire l'autopartage. Le service couvre largement la région Alsace en s'implantant à Illkirch, Mulhouse, Saverne et Sélestat. Au démarrage, les emplacements étaient installés dans des parcs de stationnement, mais depuis 2004, des stations sur voirie ont été aménagées (on en compte cinq aujourd'hui). Le dimensionnement habituel des stations est fixé à un ou deux véhicules, pour autant, les stations à forte demande (gare, parking relais) peuvent compter jusqu'à six véhicules.



Les premières expériences d'autopartage en France n'ont commencé à avoir des utilisateurs que plusieurs mois après leur création, du fait d'une période préalable de préparation nécessaire au démarrage de l'activité (mise en place de partenariats, financement, statut juridique, logistique...). Durant cette période, diverses aides extérieures (ADEME, PREDIT, Mairie,...) leur ont permis de maintenir leur activité. Les projets d'autopartage qui ont émergé (après 2000), bénéficiant des savoir-faire des pionniers français et/ ou de leur adhésion au réseau France AutoPartage, ont pu être opérationnels plus rapidement mais avec une phase de préparation en amont.

Après plusieurs expériences privées installées dans plusieurs villes françaises (Strasbourg, Paris, Grenoble...), des collectivités locales assument elles aussi de nouvelles responsabilités pour initier, encourager et soutenir des services d'autopartage.

Lille marque un engagement fort en intégrant l'autopartage dans son projet de mobilité 2001-2007 : la municipalité a impulsé la création d'une Société Coopérative d'Intérêt Collectif «Lilas».

Montpellier est la première ville française à lancer un appel à projet sur l'autopartage. Soutenue par un projet européen <sup>6</sup>, la ville de Toulouse, explore cette nouvelle voie, et lance un appel d'offres pour une étude sur un service d'autopartage. Les villes de Tours, Orléans et Annecy suivent le même chemin et réalisent des études de faisabilité.

De plus, certaines organisations travaillent à une meilleure intégration de l'autopartage dans l'offre de transports. On peut citer les offres d'abonnement combiné avec les transports collectifs urbains et le vélo, l'implication dans les Plans de Déplacements d'Entreprises (PDE), les tarifications privilégiées avec les loueurs traditionnels...

### **Comparaison des coûts pour les divers opérateurs français**

Toutes les sociétés d'autopartage affichent des tarifs très différents : les uns proposent plusieurs types d'abonnement, d'autres une seule formule, certains imposent des frais d'inscription et d'autres encore un dépôt de garantie.

Localement, des abonnements combinés transports en commun/autopartage à un tarif avantageux ont été mis en place. C'est le cas de Strasbourg, Grenoble ou Montpellier. L'abonnement combiné donne libre accès au réseau de transport en commun et aux véhicules d'autopartage. Lille a opté pour une réduction de 10 euros offerts aux abonnés des transports en commun sur les droits d'adhésion au service d'autopartage «Lilas» (ce qui ramène les droits d'adhésion à 5 euros).

Afin de pouvoir comparer les prestations des opérateurs, un tableau des coûts d'utilisation de véhicules partagés, pour des sorties types, a été dressé pour la première année (avec les divers frais d'adhésion) et à partir de la deuxième année (avec les coûts liés à l'utilisation uniquement) (données avril 2008). (voir p.13)

Pour Paris on peut ainsi voir que dès la deuxième année (les coûts d'adhésion amortis), les trois opérateurs se partagent le marché du fait de leur structure tarifaire : Mobizen s'avère être plus intéressant pour les petits trajets (de l'ordre d'une heure), Caisse Commune pour les trajets «moyens» (de trois heures à une journée) et Okigo pour de longs trajets (un week-end par exemple). (voir p.13)

### **Les différents services d'autopartage proposés**

Les tableaux qui suivent (voir p. 14 et 15) comparent les services de différents opérateurs d'autopartage en France.



## Comparaison du coût de courses types pour les principaux opérateurs (sur la base de quatre courses par mois)

### Première année (au 1<sup>er</sup> avril 2008)

Opérateur	CAISSE COMMUNE (Paris) Formule Liberty avec Twingo	OKIGO (Paris)	MOBIZEN (Paris)	AUTO'TREMENT (Strasbourg+ Alsace) Formule Abonné avec Twingo	Auto Partage (Marseille) Formule Entrée libre avec Twingo	Autolib (Lyon) Formule avec Twingo	Alpes AutoPartage (Grenoble) Formule abonné avec Opel Agila	Modulauto (Montpellier+ Nîmes) Formule Basic avec Fiat Panda	Lilas (Lille)	City'Roul (Rennes) Formule Simply City avec Twingo
Droit d'entrée**	100,00			40,00	50,00	18,00	50,00		15,00	25,00
Dépôt de garantie****			250,00	150,00	200,00	150,00	150,00	200,00		
Abonnement mensuel	12,00	9,90		11,00	11,00	12,60	15,00	12,00	5,00	8,00
Prise en charge	5,00			3,00	4,00	2,10	2,50	2,00	3,50	
Tarif à l'heure semaine (7h/18h)	2,29	4,00	9,00	1,75	2,50	2,10	1,65	2,00	3,50	1,50
Tarif à l'heure après 18h et we								2,25		
Tarif à la journée	22,90			22,50		21,00	22,00			19,00
Tarif de nuit (entre 23h et 7h)	0,00	4,00	9,00	0,00	2,50	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00
Tarif au km	0,29	0,35		0,32	0,31	0,32	0,32	0,35	0,33	0,29
Tarif au km spécifique***			0,50	0,25	0,21	0,19	0,24	0,29		0,22
Tarif au km spécifique****								0,22		
Sortie 1 : une petite course (1h, 10 km)	15,27	9,98	14,21	11,53	13,39	10,93	15,27	14,67	8,56	6,92
Sortie 2 : un meuble à récupérer (3h, 15km)	21,30	19,73	32,21	16,63	19,94	16,73	20,17	20,42	17,21	11,37
Sortie 3 : une soirée chez des amis en banlieue (20h à 2h du matin, 20km)	22,75	21,48	32,21	18,23	21,49	18,33	21,77	22,17	18,56	14,90
Sortie 4 : parc d'attraction avec les enfants (8h à 22h, 70 km)	62,44	82,98	131,21	50,08	62,49	49,03	53,22	62,67	67,26	41,82
Sortie 5 : un week end autour de Paris (2 jours 8h à 21h le lendemain, 400 km)	171,88	111*	501,21	155,08	206,79	175,63	154,42	176,44	240,16	156,52

### Deuxième année (au 1<sup>er</sup> avril 2008)

Opérateur	CAISSE COMMUNE (Paris) Formule Liberty avec Twingo	OKIGO (Paris)	MOBIZEN (Paris)	AUTO'TREMENT (Strasbourg+ Alsace) Formule Abonné avec Twingo	Auto Partage (Marseille) Formule Entrée libre avec Twingo	Autolib (Lyon) Formule avec Twingo	Alpes AutoPartage (Grenoble) Formule abonné avec Opel Agila	Modulauto (Montpellier+ Nîmes) Formule Basic avec Fiat Panda	Lilas (Lille)	City'Roul (Rennes) Formule Simply City avec Twingo
Droit d'entrée**										
Dépôt de garantie										
Abonnement mensuel	12,00	9,90		11,00	11,00	12,60	15,00	12,00	5,00	8,00
Prise en charge	5,00			3,00	4,00	2,10	2,50	2,00	3,50	
Tarif à l'heure semaine (7h/18h)	2,29	4,00	9,00	1,75	2,50	2,10	1,65	2,00	3,50	1,50
Tarif à l'heure après 18h et we								2,25		
Tarif à la journée	22,90			22,50		21,00	22,00			19,00
Tarif de nuit (entre 23h et 7h)	0,00	4,00	9,00	0,00	2,50	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00
Tarif au km	0,29	0,35		0,32	0,31	0,32	0,32	0,35	0,33	0,29
Tarif au km spécifique***			0,50	0,25	0,21	0,19	0,24	0,29		
Tarif au km spécifique****								0,22		
Sortie 1 : une petite course (1h, 10 km)	13,19	9,98	9,00	10,70	12,35	10,55	11,10	10,50	8,25	6,40
Sortie 2 : un meuble à récupérer (3h, 15km)	19,22	19,73	27,00	15,80	18,90	16,35	16,00	16,25	16,90	10,85
Sortie 3 : une soirée chez des amis en banlieue (20h à 2h du matin, 20km)	20,67	21,48	27,00	17,40	20,45	17,95	17,60	18,00	18,25	12,30
Sortie 4 : parc d'attraction avec les enfants (8h à 22h, 70 km)	60,36	82,98	126,00	49,25	61,45	48,65	49,05	58,50	66,95	41,30
Sortie 5 : un week end autour de Paris (2 jours 8h à 21h le lendemain, 400 km)	169,80	111*	496,00	154,25	205,75	175,25	150,25	176,44	239,85	156,00

\* location pour 2 jours chez Avis avec (30 % de réduction) sur la base d'un véhicule économique type Opel Corsa

\*\* droit d'entrée payable uniquement la première année

\*\*\* Mobizen : 0,5€/km au-delà de 200km - Auto'trement : 0,24€/km au-delà de 50km - Alpes AutoPartage : 0,24€/km au-delà de 50km - Autopartage : 0,22€/km au-delà de 50km - Autolib : 0,19€/km au-delà de 100km - Lilas : à partir de 1h, 10km offerts ; à partir de 2h, 20km offerts ; à partir de 3h, 30km offerts - Modulauto : 0,29€/km au-delà de 100km

\*\*\*\* Auto Partage à Marseille : 200 euros d'avance sur consommation

\*\*\*\*\* Modulauto : 0,22 euros/km au-delà de 250 km

Sources :

[www.caisse-commune.com](http://www.caisse-commune.com) - [www.okigo.com](http://www.okigo.com) - [www.mobizen.com](http://www.mobizen.com) - [www.avis.fr](http://www.avis.fr)



**L'autopartage en France : principaux opérateurs et leurs caractéristiques (au 1<sup>er</sup> avril 2008)**

Ville	Paris			Strasbourg + Alsace	Marseille	Lyon
Opérateur	CAISSE COMMUNE	OKIGO	MOBIZEN	AUTO'TREMENT	Auto Partage	Autolib
Superficie (km <sup>2</sup> )	105			78	240	48
Population	2 101 816			263 941	797 491	445 274
Statut	SARL	Société	Société	Société Coopérative d'Intérêt Collectif (SCIC)	SARL coopérative	Association
Date de création	1999	Juillet 2007	Avril 2007	2001	2002	2003
Coût d'utilisation	Deux formules selon fréquence d'utilisation, abonnement mensuel, dépôt de garantie, droit d'entrée, heures de nuit gratuites, tarif à l'heure et au km.	Formule unique, abonnement mensuel, pas de dépôt de garantie, pas de droit d'entrée, pas de tarif de nuit, tarif à l'heure et au km.	Formule unique, dépôt de garantie, pas d'abonnement, pas de droit d'entrée, pas de durée d'engagement. Tarif de nuit, tarif uniquement à l'heure pour les 200 premiers km, puis au-delà à l'heure et au km.	Trois formules, abonnement mensuel (3 mois minimum), dépôt de garantie, caution, droit d'entrée, heures de nuit gratuites de 23h à 7h, tarif à l'heure et au km.	Plusieurs formules d'abonnement (particulier ou professionnel), abonnement mensuel, droit d'entrée, avance sur consommation.	Abonnement mensuel (1 an minimum), offre d'essai possible 3 mois.
Mode d'emploi	Ouverture de la voiture (Système Stand Alone) ou boîtier contenant les clés (système Key Manager), avec la carte d'abonnement.	La carte électronique d'abonnement ouvre automatiquement les portes de la voiture.	La carte électronique d'abonnement ouvre automatiquement les portes de la voiture.	Ouverture de la voiture (Système Stand Alone) ou boîtier contenant les clés (système Key Manager), avec la carte d'abonnement.	La carte électronique d'abonnement ouvre automatiquement les portes de la voiture.	La carte électronique d'abonnement ouvre automatiquement les portes de la voiture.
Réseau France AutoPartage (FAP)	non	non	non	oui	oui	oui
Partenariat	Partenariat possible avec des loueurs traditionnels. Accès aux véhicules du réseau FAP.	15 à 30 % de réduction pour location chez Avis. Accès aux véhicules de Rouen avec la même carte d'adhérent.	5 % de réduction pour location de véhicules chez Auto-Escape (négocie les tarifs avec Avis, Hertz, Europcar, Citer...)	Formule d'abonnement combiné CTS avec l'opérateur de transport en commun (10 à 15 % de réduction). Accès aux véhicules du réseau FAP et de Caisse Commune à Paris.	Accords avec loueurs de voitures. Accès aux véhicules du réseau FAP et de Caisse Commune à Paris.	Offre d'1/2 heure supplémentaire de gratuité de Vélov. 10 % de réduction chez Europcar et 20 à 30 % chez Avis. Accès aux véhicules du réseau FAP et de Caisse Commune à Paris.
Type de véhicules	Véhicules de tourisme et utilitaires essence ou diesel.	Voitures citadines : Peugeot 1007, Peugeot 207, Polo Volkswagen et Polo Smart Fortwo.	Un seule modèle : Mercedes classe A.	4 catégories, de la petite citadine au monospace.	Smart, Twingo, 206, Punto, Partner, Multipla.	Gamme étendue Renault et Citroen, de la citadine à la minispace en passant par la familiale : Twingo, Modus, Kangoo.
Localisation des stations	Dans les parkings et sur voirie (au nombre de 7).	Dans les parkings VINCI. Ouverture de deux stations à Rouen, une à Issy-les-Moulineaux et une à La Défense.	Dans les parkings et sur voirie (au nombre de 7).	Dans les parkings de Strasbourg et sur voirie (au nombre de 4) + gares banlieue (Colmar, Selestat, Saverne, Mulhouse).	Dans les parkings du centre de Marseille (à proximité des stations de bus et de métro).	Dans les parkings, essentiellement au centre-est de Lyon.
Aides publiques / contributions	Obtention d'un label délivré par la Mairie de Paris et emplacements de stationnement réservés sur voirie. Plusieurs partenaires : ADEME, RATP, OMNIPARC, TOYOTA.	Obtention d'un label délivré par la Mairie de Paris et emplacements de stationnement réservés sur voirie	Obtention d'un label délivré par la Mairie de Paris et emplacements de stationnement réservés sur voirie	ADEME, CERTU.	Région PACA, ADEME, Fond Social Européen.	Région Rhône Alpes, Communauté urbaine de Lyon, ADEME, la Ville de Lyon.
Nombre de stations	27	20	22	21	11	8
Nombre de véhicules	100	60	21	50	26	24
Nombre d'utilisateurs	2 000	700	700	1 100	400	400
Taux stations / km <sup>2</sup>	0,73			0,27	0,05	0,17
Taux de clients / véhicule	15			22	15	17
Taux de clients / station	44			52	36	50
Pourcentage de clients / population totale	0,2 %			0,42 %	0,05 %	8,98 %
Nombre de véhicules / 10 000 habitants	1,05			1,89	0,33	0,54
Observations	Prêt de siège enfant			Possibilités siège enfant, barres de toit...		

\* Les ratios sont calculés pour une superficie intra-muros



Grenoble	Montpellier	Lille	Rennes	Nantes	La Rochelle	Antibes
Alpes AutoPartage	Modulauto	Lilas	City'Roul	Marguerite	Liselec	CitéVu
18	57	30	50	65	28	
560 222	400 000	184 647	206 194	281 800	76 611	
Association loi 1901	Société par Action Simplifiée (SAS).	Société Coopérative d'Intérêt Collectif (SCIC)	SARL coopérative	Société	Société	Société
2004	2006	Février 2007	Juin 2005	Avril 2008	2002	2007
Plusieurs formules (associé ou abonné), abonnement mensuel, droit d'entrée, tarif réduit de nuit, tarif à l'heure et au km.	Plusieurs formules, abonnement mensuel, droit d'entrée, heures de nuit gratuites de 23h à 7h, tarif à l'heure et au km.	Deux formules d'abonnement (particulier et entreprise), abonnement mensuel, caution, droit d'entrée (réduit si abonnement annuel aux transports collectifs), tarif à l'heure et au km.	Formule unique, abonnement mensuel, caution, droit d'entrée, tarif à l'heure et au km. Formule de location pour plusieurs jours à tarif préférentiel.	Deux formules (particulier ou entreprise), abonnement mensuel, caution, droit d'entrée, tarif à l'heure et au km, tarif de nuit.	Plusieurs formules avec abonnement simple, abonnement étudiant, forfaits mensuels pour les professionnels.	Abonnement mensuel, prise en charge.
La carte électronique d'abonnement ouvre automatiquement les portes de la voiture.	La carte électronique d'abonnement ouvre automatiquement les portes de la voiture.	La carte électronique d'abonnement ouvre automatiquement les portes de la voiture.	La carte électronique d'abonnement ouvre automatiquement les portes de la voiture.	La carte électronique d'abonnement ouvre automatiquement les portes de la voiture.	La carte électronique d'abonnement ouvre automatiquement les portes de la voiture.	La carte électronique d'abonnement ouvre automatiquement les portes de la voiture.
oui	oui	oui	non	non	non	non
Abonnement combiné avec les transports en commun (15 % de réduction par rapport aux deux abonnements pris séparément). Accès aux véhicules du réseau FAP et de Caisse Commune à Paris.	Abonnement combiné avec les transports publics urbains de l'agglomération. Accès aux véhicules du réseau FAP et de Caisse Commune à Paris.	Accès aux véhicules du réseau FAP et de Caisse Commune à Paris.	Accès aux véhicules du réseau FAP et de Caisse Commune à Paris.	20 % de réduction sur les droits d'entrée pour les titulaires d'un abonnement annuel des transports nantais. Tarifs préférentiels chez Europcar et Loeco	Tarifs réduits chez National Citer (loueur traditionnel).	
Gamme étendue : Opel Agila, Peugeot 207, Kangoo, Peugeot 107, Peugeot 206.	Deux modèles : Fiat Panda, Fiat Punto.	Renault Kangoo, Twingo, Clio.	Trois catégories de véhicules avec 11 modèles allant de la Twingo à la Renault Mégane.	Deux modèles de voitures : citadine (Renault Twingo) et monospace (Ford Focus).	Voitures électriques : Peugeot 106 et Citroën Saxo.	Voitures électriques.
Dans les parkings et sur voirie (au nombre de 6).	Essentiellement au centre de Montpellier, dans les parkings et sur voirie (au nombre de 2). Plus 1 sur la commune de Castelnau-le-Lez.	Sur voirie exclusivement : stations proches des arrêts de transports publics	Dans quatre parking.	Essentiellement en centre-ville sur voirie et dans des parkings.	Stations proches de la gare, de l'université et au centre-ville.	Sur un périmètre de 2 km <sup>2</sup> du centre ville.
Région, Communauté d'agglomération et Département, ADEME Conseil Général de l'Isère, de la Ville de Grenoble, fondation MACIF...	Région Languedoc-Roussillon, agglomération de Montpellier, ADEME	ADEME, Conseil Régional, Ville de Lille, MACIF, KEOLIS, Caisse Commune, salariés et usagers. La Ville de Lyon est actionnaire et verse une aide pendant les trois premières années.	ADEME, Ville de Rennes, Conseil Général d'Île-et-Vilaine, IMACIF, Région Bretagne...	Nantes Métropole, Transdev.	PSA Peugeot Citroën, la générale de transport et d'industrie et Cegelec, Keolis.	Région PACA, EDF, ADEME, Caisse des Dépôts....
14	10	9	4	11	7	
17	14	16	15	28	50	7
150	60	450	160		500	
0,78	0,18	0,30	0,08	0,17	0,25	
9	4	28	11		10	
11	6	50	40		71	
0,03 %	0,02 %	0,24 %	0,08 %		0,65 %	
0,30	0,35	0,87	0,73	0,99	6,53	
Sièges enfant	Ouverture de deux stations en parking à Nîmes.					Circulation n'importe où dans la ville dans un rayon de 10 km, hors autoroutes et voies rapides.



## Le réseau France AutoPartage



La S.A.R.L. France AutoPartage (F.A.P) a été créée en 2002 à l'initiative d'Auto'trement, l'opérateur installé à Strasbourg. Ce groupement a pour objectif de mutualiser les moyens, afin de faciliter la mise en place de services d'autopartage en France. Il met en commun un système de gestion informatique, une centrale d'appel nationale pour la réservation et l'assistance 24h/24, une centrale d'achat pour l'achat des véhicules ainsi que des services aux abonnés. Le réseau s'agrandit et regroupe aujourd'hui dix villes : Strasbourg, Lyon, Grenoble, Marseille, Montpellier, Toulouse, Bordeaux, Poitiers, Rennes et Lille. Il compte environ 3000 abonnés et 150 voitures <sup>7</sup>.











Les villes adhérentes au réseau FAP ont signé un accord pour permettre à leurs usagers de disposer d'une voiture dans chaque ville du réseau sans contracter un nouvel abonnement. Un partenariat particulier avec Caisse Commune permet d'offrir cette possibilité à Paris.

7. Actes de la journée nationale de l'autopartage du 15 novembre 2007





### Le réseau national France Autopartage (au 1<sup>er</sup> avril 2008)

Opérateur	Lieu d'implantation	Depuis	Statut	Stations	Véhicules	Abonnés
 Auto'trement La voiture en libre-service	Strasbourg	2001	SCIC (Société Coopérative d'Interêt collectif)	21	50	1 100
 AutoPartage <sup>®</sup> Provence	Marseille	2002	SARL coopérative	11	26	400
 La voiture autrement	Lyon	2003	Association	8	24	400
 Alpes-AutoPartage <sup>®</sup>	Grenoble	2005	Association	14	17	150
 modulauto POUR AVOIR UNE VOITURE SANS AVOIR DE VOITURE	Montpellier	2006	SAS (Société par Action Simplifiée)	10	14	60
 autocom roulez à la carte !	Bordeaux	2001	Association	4	5	50
 Lilas Lille autopartage	Lille	2007	SCIC	9	16	450
 otolis Ma voiture en libre-service	Poitiers	2008	Établissement Public Industriel et Commercial	4	10	
 CityRoul La voiture en libre-service	Rennes	2003	SARL Coopérative	4	15	160

Chaque société d'autopartage dispose d'un site Internet détaillant précisément l'offre et les tarifs proposés <sup>8</sup>.

### Quel statut juridique pour l'autopartage en France?

#### ● Le cadre juridique existant

Aujourd'hui un flou juridique existe entre l'autopartage et la location classique, ce qui limite l'action des pouvoirs publics, pourtant désireux de diminuer l'usage de la voiture en ville. La réglementation des transports en vigueur encadre la notion de transport public (liée à un service public), et l'autopartage en est, à ce jour, exclu. Les conséquences majeures de cet état de fait sont que l'attribution :

- d'aides publiques à des services d'autopartage n'est envisageable que si les opérateurs concernés remplissent une mission de service public déléguée par les autorités compétentes;
- d'aides en nature telles que la mise à disposition de locaux, de véhicules mais surtout d'emplacements de stationnement sur voirie, ne sont également envisageables que dans le cadre du respect du *Code Général des Collectivités Territoriales* (CGCT). L'article L 2213-3 du CGCT, stipule en effet que «le maire peut, par arrêté motivé, instituer, à titre permanent ou provisoire, pour les véhicules affectés à un service public et pour les besoins exclusifs de ce service, des stationnements réservés sur les voies publiques de l'agglomération».

Le caractère non privatisable du domaine public en droit français empêche les collectivités de réserver des places de stationnement sur voie publique aux sociétés d'autopartage et de donner une visibilité au système, ce qui n'est pas le cas en Belgique, en Grande Bretagne, aux Pays Bas, au Canada et aux Etats-Unis <sup>9</sup>.

De plus, la loi d'orientation des transports intérieurs n°82-1153 du 30 décembre 1982 (LOTI)

- exclut de la notion de transport public, le déplacement d'une personne seule d'un point à un autre avec son propre véhicule ou loué ou prêté,
- définit comme transport public, tout ce qui n'est pas transport privé ou encore tout transport organisé par l'Etat, les collectivités territoriales et leurs établissements publics ou les personnes morales publiques ou privées, pour le compte d'autrui <sup>10</sup>,
- stipule qu'une activité constitue un service public quand elle est assurée par une personne publique en vue d'un intérêt public (intérêt général).

8. [www.autopartage-provence.com](http://www.autopartage-provence.com), [www.autolib.fr](http://www.autolib.fr), [www.autocomm.org](http://www.autocomm.org), [www.autotrement.com](http://www.autotrement.com), [www.lilas-autopartage.com](http://www.lilas-autopartage.com), [www.modulauto.net](http://www.modulauto.net), [www.alpes-autopartage.fr](http://www.alpes-autopartage.fr), [www.cityroul.com](http://www.cityroul.com)

9. Techni. Cités du 8/01/06

10. Art.5 de la LOTI



Le Conseil d'Etat statue, en 1972, sur l'expérience d'autopartage à Montpellier, en ces termes : « l'objet déterminant de la création du service d'autopartage est de réduire dans toute la mesure du possible les difficultés quasi insurmontables de la circulation automobile en zone urbaine en limitant le nombre de voitures à stationner; tant du point de vue du bon ordre, de la sûreté, de la sécurité et de la salubrité publique, que du point de vue économique et financier, un tel objet présente un *intérêt général* » <sup>11</sup>.

Cette jurisprudence, ainsi que les effets positifs de l'autopartage constatés dans les autres pays, pourraient favoriser la qualification de service public pour l'autopartage et rendre la création d'un service public d'autopartage envisageable <sup>12</sup>.

### ● La proposition de loi tendant à promouvoir l'autopartage

C'est en juillet 2006 qu'une proposition de loi sur l'autopartage (à l'initiative du sénateur Roland Ries) a été adoptée par le Sénat et transmise à l'Assemblée Nationale. Ce texte permettrait de reconnaître à l'activité d'autopartage, un caractère d'intérêt général et une meilleure mise en œuvre du droit du transport dans la loi LOTI et dans le Code Général des Collectivités Territoriales. Les autorités organisatrices des transports collectifs deviendraient alors de véritables acteurs en matière d'autopartage, avec la possibilité d'autoriser les villes à soutenir financièrement les initiatives d'autopartage et d'attribuer des places de stationnement sur l'espace public pour les véhicules d'autopartage.

En conséquence, la proposition de loi du sénateur RIES permettrait si elle était adoptée :

- de donner un statut légal à l'autopartage : les collectivités territoriales pourront organiser des transports d'autopartage c'est-à-dire créer un service public d'intérêt commun (SPIC) avec le choix de la modalité : régie autonome, délégation de service public ou activité privée avec ou sans subventions,
- de créer un label «autopartage» qui distinguerait l'autopartage de la location classique,
- de ménager, pour les collectivités, les conditions pour l'attribution de places de stationnement sur voirie, réservées aux véhicules labellisés «autopartage».

11. Conseil d'Etat avis du 27/06/1972

12. Étude sur les obstacles juridiques au développement des nouveaux services de transport. CERTU, mars 2006

Le Conseil d'Etat autorise l'application d'un tarif de stationnement préférentiel seulement si le principe d'égalité prévaut entre les usagers (exemple : tarif résident / non-résident). Aucune jurisprudence à ce jour n'existe concernant les usagers de l'autopartage.

### Extraits des articles de la loi LOTI qui seraient impactés par la loi tendant à promouvoir l'autopartage

- Art.7.II : «donnera à l'État et aux collectivités territoriales ou à leurs groupements les compétences pour organiser des transports d'autopartage.»
- Art.28.1, 6<sup>e</sup> alinéa : «permettra d'intégrer aux PDU, l'organisation du stationnement sur voirie et dans les parcs publics avec des emplacements réservés aux véhicules bénéficiant du label autopartage».
- Art.28.1, 8<sup>e</sup> alinéa : «permettra l'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de mobilité (...) par l'utilisation notamment de l'autopartage».

Source : Proposition de loi tendant à promouvoir l'autopartage, [www.senat.fr/cra/s20060511/s20060511H2.html](http://www.senat.fr/cra/s20060511/s20060511H2.html)

### Extrait du CGCT

Article L 2213-3 du Code général des collectivités territoriales : « le maire peut, par arrêté motivé, instituer, à titre permanent ou provisoire, pour les véhicules affectés à un service public et pour les besoins exclusifs de ce service [...] des stationnements réservés sur les voies publiques de l'agglomération ».

### La proposition de loi adoptée par le Sénat et transmise à l'Assemblée Nationale

L'article 1<sup>er</sup> porte sur la définition de l'autopartage.

L'article 2 précise les modalités de détermination d'un label «Autopartage»

L'article 3 sanctionne l'utilisation abusive de ce label.

L'article 4 permet au «maire de réserver des emplacements de stationnement aux véhicules d'autopartage».

L'article 5 permet aux constructeurs d'immeubles, qui doivent prévoir «un certain nombre de place de stationnement dans leurs projets, de satisfaire à une partie de leurs obligations en prévoyant des places d'autopartage».

L'article 6 permet de prévoir «l'inscription du principe d'emplacements réservés aux véhicules d'autopartage dans les plans de déplacement urbains (PDU)».

Source : [www.assemblee-nationale.fr](http://www.assemblee-nationale.fr)



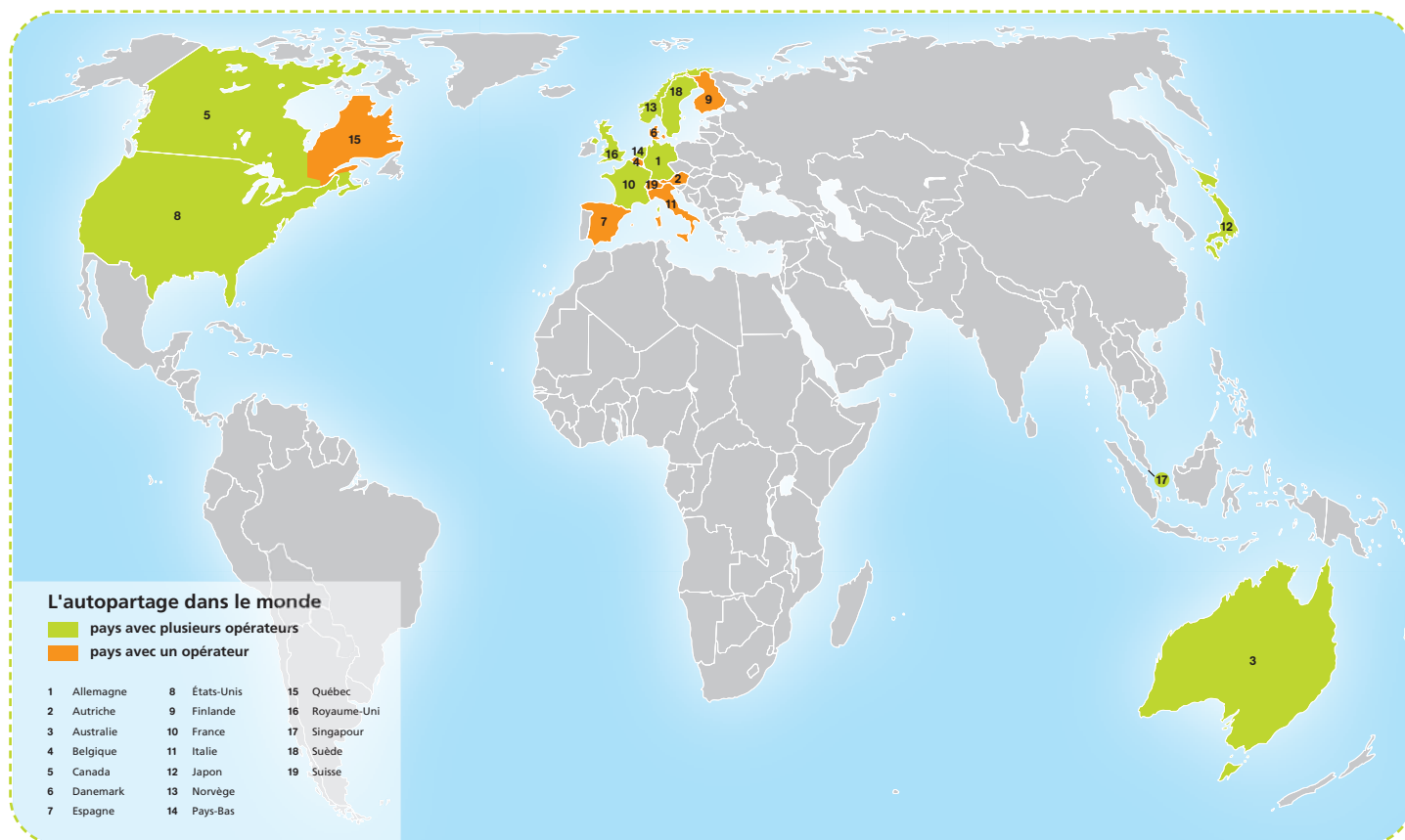
Dans le contexte légal qui vient d'être évoqué, certaines collectivités s'engagent par anticipation de la loi. A Paris, des places réservées à l'autopartage sont prévues, lors du renouvellement des concessions, dans les parkings concédés (les opérateurs bénéficient de 30% de réduction). À Strasbourg et Paris, des occupations temporaires du domaine public sont délivrées à titre expérimental.

## L'autopartage : des références à l'étranger

### Une progression qui se confirme

Le concept d'autopartage apparaît pour la première fois sur le continent européen à Zurich en 1987, mais c'est en 1997, avec l'opérateur Mobility CarSharing, que l'autopartage prend véritablement son envol. Depuis, l'autopartage ne cesse de prendre de l'ampleur en Europe (Hollande, France, Norvège, Autriche, Italie, Grande-Bretagne), en Amérique du Nord (Canada à partir de 1993 et Etats-Unis) et même en Asie (Hong-Kong, Singapour à partir de 1997) et Australie

Aujourd'hui, l'autopartage est pratiqué dans plus de 650 villes réparties dans 19 pays sur quatre continents, et se développe principalement en Europe et aux Etats-Unis. Début 2007, il y aurait plus de 250 000 adhérents en Europe (dont 85 000 en Allemagne, 75 000 en Suisse, 30 000 en Grande Bretagne, 5500 en France), 134 000 aux Etats-Unis et 22 000 au Canada<sup>13</sup>. Ailleurs, des investigations sont menées pour étudier l'implantation de l'autopartage en Nouvelle Zélande, Kenya, Chine, Israël, Portugal, Afrique du Sud et Zambie.



13. Pour une nouvelle utilisation de la voiture : l'autopartage. Mémoire de master. Paris VIII. 2006/2007



## Les grandes expériences d'autopartage

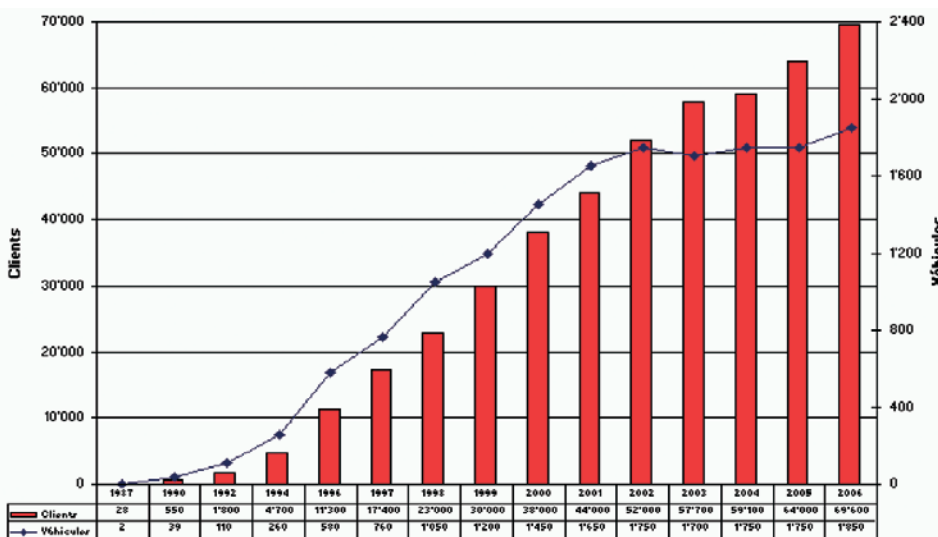
### ● Mobility CarSharing- Suisse : un modèle de développement de l'autopartage

L'opérateur Mobility CarSharing, créé en 1987, est l'une des références mondiales dans le domaine. À ce titre, il participe à de nombreux projets gouvernementaux destinés à aider les différents acteurs de la mobilité à lancer un service d'autopartage.

Mobility CarSharing a placé des véhicules dans toutes les communes de plus de 10 000 habitants<sup>14</sup> couvrant ainsi tout le territoire suisse. Dès 1995, de multiples ententes de partenariat ont été conclues avec des transporteurs publics afin de jumeler leurs offres de service. Un seul abonnement donne depuis accès aux transports publics, à l'autopartage, à la location de voiture et même aux taxis. Mobility a également bénéficié très tôt du soutien des Chemins de Fer Fédéraux (CFF) suisses avec la carte «Mobility RailCard -444», qui permet de combiner le train et l'autopartage. Depuis, de nombreuses autres offres sont apparues (cf. tableau des expériences dans le monde).

Mobility CarSharing est la plus grande entreprise d'autopartage d'Europe, avec 75 000 clients et un parc d'environ 2000 véhicules.

Mobility en chiffres (1987 – 2006)



Source : <http://www.mobility.ch>

### ● Allemagne : des opérateurs en synergie avec les transporteurs publics

Les opérateurs de réseaux de transport public allemands ont été les premiers à s'être intéressés au développement d'un nouveau service à la mobilité tel que l'autopartage. Celui-ci vient en effet élargir la palette de services offerts aux usagers pour une mobilité durable. L'autopartage est pratiqué par plusieurs opérateurs qui agissent à l'échelle d'une ou plusieurs agglomérations. Les deux services les plus importants sont StadtAuto, (littéralement « voiture de ville »), fondé en 1990 à Brême et StattAuto (littéralement « à la place d'une voiture »), fondé en 1998 à Berlin. Stattauto, implantée à Berlin, Hambourg, Rostock et Potsdam, est la première organisation à avoir compris la nécessité de développer des partenariats, notamment avec le transport public, pour intéresser les usagers.

De cette initiative naît la « Mobilcard », carte d'accès multimode, qui permet aujourd'hui aux abonnés du service, d'économiser 15 % sur l'achat des titres de transport public, de payer le taxi et d'obtenir des rabais sur une sélection de produits et services. En 2004, StattAuto est rachetée par l'opérateur hollandais Greenwheels, qui conclut alors des partenariats avec les trois transporteurs publics régionaux pour promouvoir l'autopartage (les abonnés des transports publics peuvent avoir accès aux véhicules de l'opérateur sans droit d'entrée, ni abonnement). Avec ses 85 000 utilisateurs dans 250 villes (1500 stations, 2500 voitures)<sup>15</sup>, l'Allemagne est le premier opérateur européen d'autopartage pourtant, le phénomène reste loin d'atteindre les 2,45 millions d'utilisateurs (estimation donnée dans plusieurs études<sup>16</sup>).

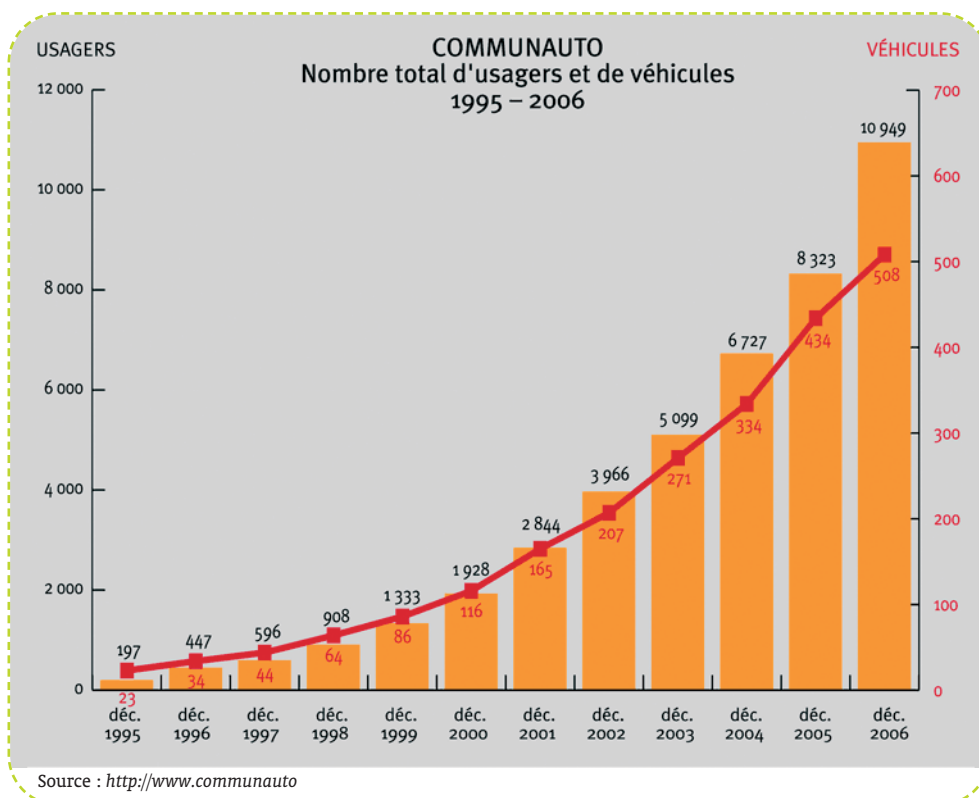
14. Journée nationale de l'autopartage du 15 novembre 2007

15. <http://en.wikipedia.org/wiki/greenwheels>

16. <http://www.communauto.com/marche.html>



● Québec : l'autopartage commence à trouver sa place dans la politique des transports



Après l'Allemagne et la Suisse, le Québec est aujourd'hui l'une des régions du monde où l'autopartage est le plus développé. La société Communauto, pionnière en Amérique du Nord, a été créée en 1994 et compte aujourd'hui plus de 13 500 abonnés pour un parc automobile de 700 véhicules sur 250 stations <sup>17</sup> dans quatre agglomérations québécoises : Montréal, Québec, Sherbrooke et Gatineau. L'expérience québécoise se singularise de ses homologues allemands et suisses par le fait qu'elle doit sa réussite uniquement à ses propres moyens. Les villes du Québec comme celles du Canada et des États-Unis, n'interviennent pas beaucoup dans la politique de transport à plus forte raison lorsqu'il s'agit d'une entreprise privée comme l'autopartage.

En matière de stationnement, les compétences sont exercées au niveau des arrondissement (ou districts). Les premiers emplacements (au nombre de trois) réservés aux voitures de Communauto ont été accordés par le maire d'Outremont (arrondissement de Montréal) en janvier 2004 <sup>18</sup>. Aujourd'hui, le nombre d'emplacements sur ou hors voirie accordés pour les stations de Communauto ne traduit pas la volonté affichée du gouvernement d'inscrire l'autopartage dans sa politique de lutte contre le réchauffement climatique.

Il faudra attendre neuf ans pour que le premier transporteur public, le Réseau de Transport de la Capitale (RTC), s'engage sur la voie de la «mobilité combinée» <sup>19</sup>. La Société de Transport de Montréal a suivi ses traces tout récemment (janvier 2008). Ces accords se traduisent par un abonnement combiné transport public/autopartage «DUO Auto+bus» qui permet :

- l'accès à moindre frais au service d'autopartage pour les abonnés des réseaux des transports publics : pas de frais d'adhésion Communauto et réduction de l'abonnement annuel pour les abonnés des transports publics ;
- l'accès à moindre frais aux réseaux des transports publics pour les abonnés de Communauto : offre d'un titre de transport mensuel.

Malgré ces obstacles, l'autopartage est plus développé au Québec que dans beaucoup d'autres pays où des mesures ont déjà été prises par les autorités pour soutenir cette nouvelle offre de mobilité, ce qui laisse supposer un potentiel encore non révélé.

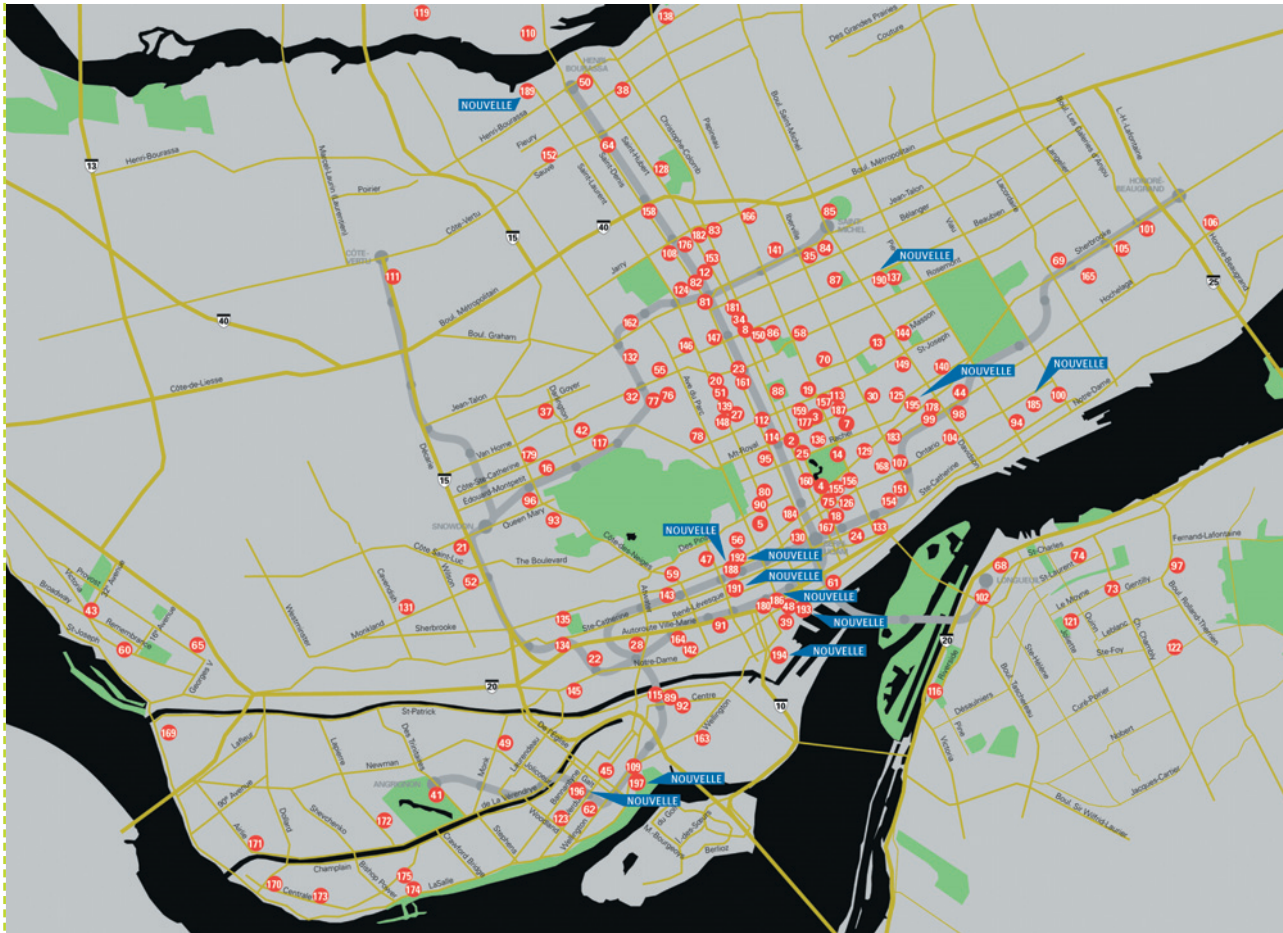
17. La lettre des déplacements n° 27. Mairie de Paris. Décembre 2007

18. L'Express d'Outremont, Montréal, 13 octobre 2005

19. Policy Options Politiques, IRPP, Montréal, juillet-août 2005, vol.26, no6, pp.32-38 « L'automobile libre-service et le transport en commun : en route pour un nouveau paradigme en transport urbain » par Benoît Robert



### Carte des stations Communauto à Montréal



Source : <http://www.communauto.com>

- **Grande-Bretagne : une variété d'opérateurs fédérés par la fondation Carplus**

L'histoire de l'autopartage commence en 1999 à Edinbourg avec l'opérateur CityCarClub. Depuis, l'autopartage a largement progressé en Grande-Bretagne, puisqu'on y compte à ce jour 42 opérateurs présents dans 37 villes (30 000 membres). Les différents opérateurs sont fédérés par une organisation à but non lucratif, Carplus qui fait la promotion des modes de transports innovants dont l'autopartage. L'Etat apporte son appui par des modifications réglementaires (possibilité de réserver des places de stationnement sur voirie pour les services d'autopartage) et financements spécifiques (actions de promotion et de projets de recherche pour lancer la création de services d'autopartage)<sup>20</sup>. La fondation Carplus reçoit ainsi des subventions du gouvernement qui lui ont permis par exemple de créer un logo pour promouvoir l'autopartage.

Depuis le début de l'année, les emplacements réservés sur l'espace public sur tout le territoire sont signalés par ce logo apposé sur le panneau de réservation du stationnement. Ainsi, cette signalétique particulière rend plus aisée le repérage des stations d'autopartage. Le choix des implantations de stations est fait par les «boroughs» qui les attribuent ensuite par mise en concurrence.

Carplus a également créé un label «accreditation scheme» (comparable à celui créé par la Ville de Paris) qui donne lieu à des agréments moyennant le versement d'un droit initial et d'une redevance annuelle.



Source : <http://www.carclubs.org.uk/>



Source : Le Guide MOSES : La clé des voitures partagées. Chapitre 6 : Comment régler les questions juridiques.

Le co-directeur de Carplus pense que les collectivités peuvent jouer un rôle pour la promotion de l'autopartage en aménageant des stations dans les secteurs où les habitants sont faiblement motorisés et où les transports en commun sont moins présents. De plus, si les collectivités devenaient adhérentes à un service d'autopartage, cela pourrait constituer un geste médiatique fort.

La Grande-Bretagne a fait le choix d'une multiplicité d'opérateurs- allant de coopératives à des sociétés privées- qui agissent sur tout le territoire touchant ainsi un grand nombre d'usagers. A Londres, l'autopartage a séduit 28 000 usagers qui utilisent les services de quatre opérateurs (CityCarClub, Streetcar, Whizzgo et Zipcar). **Le maillage de la capitale anglaise est pensé de telle manière que les autopartageurs aient une station à moins de 10 minutes de leur domicile ou de leur travail<sup>21</sup> et le maire actuel de Londres promet une station à 5 minutes à pied pour 50% des habitants d'ici 2012.** Le schéma qui semble se profiler à Paris avec trois entreprises actuellement en concurrence rend l'expérience londonienne très intéressante pour un développement dans la capitale française.

#### ● Singapour : des voitures sans réservation en aller simple

L'autopartage existe à Singapour depuis 1997 mais c'est en mars 2002 que le constructeur automobile Honda lance son service d'autopartage, Honda Diracc, particulièrement innovant et unique en son genre puisque l'accès aux voitures se fait en libre service (pas besoin de réserver à l'avance) et permet de faire un aller simple (pas d'obligation de rapporter le véhicule à son lieu d'origine). L'opérateur a opté pour des véhicules hybrides équipés de GPS avec information de l'état du trafic en temps réel et possibilité de réservation de sa place de stationnement à l'arrivée. En décembre 2007, Honda Diracc compte près de 2400 membres qui se partagent une flotte d'environ 100 véhicules accessibles dans des parkings de la ville<sup>22</sup>.

Posséder une voiture à Singapour est très coûteux (la ville-état affiche l'un des coûts liés à la possession d'une voiture personnelle les plus élevés au monde), et l'on comprend ainsi aisément comment l'accès à une voiture à tout moment, à un coût abordable (4 euros de l'heure et 25 centimes par kilomètre) a pu trouver ses adeptes. Pourtant, après six années d'activité, Honda Diracc annonce sa fermeture fin mars 2008. Sur son site Internet, le constructeur déclare «ne pas pouvoir maintenir son activité avec ses caractéristiques actuelles [...]»<sup>23</sup>. Rappelons que ce service était une initiative totalement privée, ne bénéficiant d'aucun soutien financier (pas de subvention pour l'achat de véhicules) ou logistique (pas de mise à disposition de places de stationnement gratuit) des autorités locales.

Face aux difficultés de tout ordre (financier, marketing, stationnement...) auxquelles doit déjà faire face un service d'autopartage dans les cinq premières années de son activité pour atteindre l'équilibre<sup>24</sup>, on peut comprendre que l'opérateur singapourien n'ai pu faire face aux charges de son activité sans aides publiques.

21. <http://www.carclubs.org.uk/>

22 et 23.  
<http://www.hondadiracc.com>

24. PREDIT. Autopartage à Grande Echelle. Mars 2007



## The Honda Diracc Difference

CLOSE X

OVERVIEW >> FREEDOM >> CONVENIENT >> COST-EFFECTIVE >> ECO-FRIENDLY >> JOIN NOW

### Car Sharing With A Difference

- \* The only car-sharing service in Singapore with a full fleet of environment-friendly vehicles.
- \* Instant access to cars without prior booking
- \* Convenience of accessing and returning cars from any port
- \* No hassle of drawing and returning car keys
- \* Flexibility of driving without a preset return time

How's that for a **New Mobility Experience?**



EXPERIENCE THE  
FREEDOM >

Source : <http://www.hondadiracc.com>

#### ● Tableau synthétique regroupant plusieurs expériences d'autopartage dans le monde (données avril 2008)

Le tableau qui suit offre une vue d'ensemble des expériences d'autopartage implantées dans neuf villes du monde (y compris Paris). Ce recueil n'est bien évidemment pas exhaustif mais permet d'avoir une lecture rapide et synthétique d'un certain nombre d'informations utiles pour pouvoir comparer des expériences.

Si l'on s'intéresse à la densité de stations au kilomètre carré et que l'on compare le ratio parisien à celui d'Amsterdam et de Zurich par exemple, on voit que Paris est bien loin avec 0,75 station/km<sup>2</sup> alors qu'Amsterdam et Zurich ont respectivement 2,85 et 1,6 stations/km<sup>2</sup>. Mais il faut préciser que la densité de stations calculée pour Paris n'est pas très significative dans la mesure où l'implantation des stations est encore diffuse et où les stations sont majoritairement concentrées au centre- centre- est. Pour illustration, si l'on calcule la densité de stations sur les 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup>, 9<sup>e</sup>, 10<sup>e</sup> et 11<sup>e</sup> arrondissements qui regroupent 33% des stations, on arrive à un ratio de 2,3 stations/km<sup>2</sup>, ce qui est supérieur à la densité de stations de Zurich.

Pour mémoire, la densité de répartition des stations Vélib' était de 9 stations/km<sup>2</sup> à la fin de l'année 2007.







## Les « grandes villes de l'autopartage »

Ville	Londres*	Paris	Montréal	Barcelone
Population	7 517 700	2 101 816	1 854 442	1 605 000
Superficie (km <sup>2</sup> )	1 579	105	483	100
Opérateur	CityCarClub / Zipcar / Whizgo / Streetcar	Caisse Commune / Mobizen / Okigo	Communauto	Avancar
En concurrence avec d'autres opérateurs	oui	oui	non	non
Date de création	1999	1999	1994	2005
Coût d'utilisation	Pas d'abonnement mensuel. Plusieurs formules tarifaires : particulier ou professionnel (plusieurs options selon la fréquence d'utilisation). Coût d'utilisation à l'heure uniquement. Frais de réservation.	Plusieurs tarifications selon les opérateurs : avec abonnement pour Caisse commune et Okigo; sans abonnement pour Mobizen...	Cotisation annuelle, droit d'adhésion, coût à la réservation, tarif au km et à l'heure. Abonnement combiné avec les transports en commun. Formule "abonné-conjoint"	Plusieurs formules d'abonnement (à l'année ou au trimestre). Offre spécifique pour les professionnels. Tarif au km et à l'heure. Abonnement temporaire d'essai de 4 mois.
Partenariat	30 % de réduction chez des loueurs traditionnels partenaires.	Accès aux véhicules du réseau FAP. Partenariat avec des loueurs traditionnels pour des locations à la journée ou plus.	Partenariat avec les transports en commun pour abonnement à tarif réduit. Partenariat avec des loueurs traditionnels pour location à la journée ou pour le week-end. 30 % de réduction pour le week-end pour des véhicules stationnés sur certains emplacements identifiés.	Soutien de Mobility. Partenariat avec des coopératives de consommation, les transports publics, association de promotion du vélo pour des conditions privilégiées. Tarifs réduits chez Hertz et Europcar pour les déplacements de longue durée.
Type de véhicules	De la citadine (Renaut Clio) à la familiale monospace. Choix de voitures hybrides.	Véhicules de tourisme et utilitaires Renault essence ou diesel pour Caisse commune, Mercedes classe A pour Mobizen, voitures citadines Peugeot pour Okigo.	Une seule marque disponible avec trois modèles : Toyota Echo, Toyota Yaris et Toyota Matrix.	Flotte de véhicules diversifiée (Clio, Corsa, Megane, Scenic, Opel Vivaro), Véhicules hybrides.
Localisation des stations	Parkings publics et sur voirie (stationnement payant).	Parkings publics concédés ou sur voirie.	Parkings publics, privés ou sur voirie.	Parcs de stationnement.
Législation sur le stationnement sur voirie	oui	non	oui partiellement	non
Nombre de stations		77	150	23
Nombre de véhicules	700	221	540	67
Nombre d'utilisateurs	22 000	3 400	11 500	1 000
Taux stations / km <sup>2</sup>		0,73	0,31	0,23
Taux de clients / véhicule	30	15	21	15
Taux de clients / station		44	77	43
Pourcentage de clients / population totale	0,3 %	0,2 %	0,6 %	0,1 %
Nombre de véhicules / 10 000 habitants	1	1,1	3	4
Aides publiques / conditions	L'Etat appuie l'autopartage en autorisant le stationnement sur voirie. Création d'un label "accreditation sheme" donnant lieu des agréments moyennant le versement d'un droit initial et d'une redevance annuelle.	Obtention d'un label délivré par la Mairie de Paris, places libérés sur voirie. Plusieurs partenaires tels que l'ADEME, RATP, OMNIPARC, TOYOTA.	Aucun soutien financier des autorités.	La législation n'autorise pas le stationnement sur voirie. Partenariat public-privé important : la ville de Barcelone, l'Association pour la Promotion du Transport Public, les Transports Métropolitains de Barcelone, les Chemins de Fer de la Généralité de Catalogne, la société des Services Municipaux de Barcelone.

\* Nous ne disposons pas du nombre de stations implantées à Londres



Munich	Bruxelles	Turin	Amsterdam	Zürich
1 336 983	1 000 000	900 608	740 000	412 517
310	161	130	219	92
Stattauto "Greenwheels"	Cambio	CarCityClub	Greenwhells	Mobility
oui	non	non	non	non
1992	2003	2002	1994	1987
Plusieurs formules d'abonnement (étudiant, particulier ou professionnel). Coût d'utilisation au kilomètre et à l'heure.	Plusieurs formules d'abonnement, abonnement mensuel, droit d'entrée, dépôt de garantie. Coût au kilomètre et à l'heure.	Plusieurs formules d'abonnement (mensuel, trimestriel ou annuel), droit d'entrée, dépôt de garantie. Coût au kilomètre et à l'heure.	Dépôt de garantie, abonnement mensuel. Coût au km et à l'heure.	Plusieurs formules, abonnement mensuel, droit d'entrée, frais de réservation par téléphone, gratuit sur internet ou par système de réservation automatique.
Partenariat avec les transporteurs publics qui permet aux abonnés des transports publics d'utiliser les voitures de l'autopartage sans dépôt de garantie, ni abonnement.	Partenariat avec les transports en commun qui assurent la promotion et offre une réduction sur l'abonnement mensuel de Cambio. Accord avec les loueurs traditionnels pour des réductions aux abonnés de l'autopartage.	Partenariat avec le transporteur public (GTT) : réduction sur l'abonnement annuel de CarCityClub pour les abonnés des transports publics. Promotion assurée par la GTT.	Partenariat avec la compagnie des chemins de fer hollandais Dutch Railway ainsi que les transports publics en Allemagne.	Partenariat avec les compagnies des transports publics et avec les chemins de fer suisses (CFF) : réduction sur l'abonnement Mobility pour les détenteurs d'un pass annuel aux transports publics (abonnement combiné autopartage-transport public),
Six catégories de véhicules.	Quatre catégories de voitures (de la citadine, au monospace en passant par l'utilitaire).	Trois catégories de la petite à la grande et plusieurs modèles (Smart, Citroën C3, Fiat).	Une seule marque avec deux modèles : Peugeot 106 et 206.	14 modèles de voitures : de la Smart à la BMW. Flotte de véhicule hybride.
Parking privés.	Mixte de stations sur voirie et dans parking.	Parking privés, les gares, les hôpitaux et sur voirie.	Sur voirie.	Près des gares, parcs relais, parcs publics extérieurs regroupant plusieurs offres de transport (bus, train, vélo...), parking privés.
non	oui	oui	oui	non
70	21	55	625	147
200	62	100	650	322
5 700	1 800	1 400	9 750	15 956
0,23	0,13	0,42	2,85	1,60
29	29	14	15	50
81	86	25	16	109
0,4 %	0,2 %	0,2 %	1,3 %	3,9 %
1	1	1	9	8
La législation n'autorise pas le stationnement sur voirie. Seules quelques places sont disponibles.	La législation autorise le stationnement sur voirie depuis janvier 2007. Prime à la revente du véhicule privé sous forme d'abonnement couplé transports publics/ autopartage. Chèque vélo pour une mise à la casse.	Soutien financier du ministère de l'environnement et de la ville de Turin. Souscription d'un abonnement des services administratifs de la ville.	Les autorités locales réservent des emplacements pour les des emplacements pour les véhicules mutualisés et assurent la promotion de l'autopartage.	Aucune





## 2. Une modification des comportements

### Des enjeux identifiés

L'étude réalisée par le cabinet 6T pour la Mairie de Paris, révèle que 26% des Parisiens interrogés pensent à se séparer de leur voiture à cause de sa part trop importante dans le budget du ménage, du problème de stationnement et de son faible usage <sup>25</sup>.

L'autopartage permet :

- la réduction du nombre de véhicules en circulation et en stationnement donc une organisation plus rationnelle des déplacements et de la gestion de l'espace public (1 voiture remplace 5 à 10 véhicules)
- la diminution des kilomètres parcourus en voiture en moyenne de 50% ainsi que des émissions polluantes ce qui est en parfait accord avec la diminution prévue dans le plan climat (les transports sont responsables d'un tiers des émissions de GES)
- l'utilisation de véhicules neufs moins polluants (véhicules hybrides, électriques...)
- l'utilisation d'un véhicule adapté à chaque trajet
- la complémentarité aux transports en commun, réponse à une mobilité combinée

### Les atouts écologique de l'autopartage

La voiture particulière en ville représente une nuisance telle que les autorités sont amenées à adopter des réglementations urbaines de plus en plus strictes, d'où la légitime place de l'autopartage comme solution de mobilité innovante, capable d'influer sur l'économie des collectivités mais également sur l'environnement <sup>26</sup>. Alors que le Grenelle de l'environnement a fait l'actualité en fin d'année 2007, l'autopartage peut légitimement trouver sa place dans le Plan Climat de Paris et plus largement dans les Plans Climats Territoriaux.

#### Plan Climat

Le Plan Climat, adopté par le Conseil de Paris en octobre 2007, affiche des objectifs ambitieux : réduction de 40 % de la circulation automobile d'ici 2020 à Paris par rapport aux chiffres 2001, réduction de 60% des GES (Gaz à Effets de Serre) à l'échéance de 2020 par rapport à 2001, remplir les exigences européennes en matière de NO<sub>2</sub> : les émissions de NO<sub>2</sub> doivent être inférieures à 40 micron grammes/ mètre cube en 2010.

Source : [www.paris.fr](http://www.paris.fr)

Lors du colloque de novembre 2007, l'objectif de 150 000 adhérents à Paris est évoqué, ce qui réduirait le parc automobile de 6% et induirait une économie de CO<sub>2</sub> de 100 000 tonnes pour une année <sup>27</sup>.

La coopérative d'autopartage Mobility CarSharing a constaté que s'il faut en moyenne 1 000 voitures individuelles pour motoriser 1 000 ménages, il suffit de 280 voitures pour véhiculer 1 000 ménages adhérents, dont 220 restent leur propriété et 60 sont mises à disposition par l'organisation d'autopartage <sup>28</sup>. En 1995, l'Office fédéral de l'énergie suisse estimait que pour un nombre d'utilisateurs de 180 000 usagers, l'autopartage permettrait de réduire de 2% la consommation d'énergie dans le transport individuel du pays <sup>29</sup>.

L'ADEME annonce des avantages environnementaux pour l'autopartage : 1,9 passagers par véhicule au lieu de 1,3 sur les déplacements de type urbain et des émissions de 70 à 100 grammes au passager/kilomètre, au lieu de 100 à 140 grammes.

25. Etude 6T. Décembre 2007

26. <http://www.paris.fr/portail/deplacements>

27. Actes de la journée nationale de l'autopartage 15 novembre 2007

28. Muheim, Peter 1998. Le CarSharing-la clé de la mobilité combinée

29. Technicités du 8/01/06, rapport CERTU. Nouvelles gestions de l'automobile urbaine



### Impact environnemental annuel de l'utilisation des véhicules de Caisse Commune en 2005 (100 voitures)

**Gaz à effets de serre** – 1290t de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>)

**Énergie** – 451 tonnes équivalent pétrole (tep)

– 3 tonnes d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>)

– 0,4 tonnes de particules

**Polluants atmosphériques** – 8 tonnes de composés organiques volatiles

– 25 tonnes de monoxyde de carbone (CO)

Source : [www.ademe.fr](http://www.ademe.fr)

## Une évolution de l'espace public

À Paris, 55% des ménages parisiens ne possèdent pas de voiture <sup>30</sup>. Une étude du CERTU (Centre d'études sur les réseaux de transport et l'urbanisme) révèle qu'une voiture n'est utilisée que pendant 8% de son temps de vie. En effet, dans les grandes agglomérations, où l'offre en transports en commun est importante, la voiture n'est utilisée qu'occasionnellement.

### ● L'adhésion à l'autopartage entraîne une baisse significative des kilomètres parcourus en voiture en même temps qu'une augmentation de la fréquentation des transports publics

Tous les résultats des enquêtes menées vont dans le même sens et tempèrent la crainte initiale d'une augmentation du kilométrage parcouru avec la voiture individuelle : les ménages qui adhèrent à l'autopartage ne se déplacent pas plus en voiture car ils substituent l'autopartage à d'autres formes d'accès à la voiture.

**En Suisse**, les adhérents de Mobility n'utilisent pas plus la voiture qu'auparavant puisqu'ils utilisent ce service en substitution de l'emprunt d'une voiture auprès de proches ou de la location traditionnelle. Il est constaté une diminution du kilométrage annuel en automobile chez les adhérents comprise entre 33 à 50% et une augmentation de l'usage des autres modes de déplacements <sup>31</sup>.

**Aux Pays-Bas**, les adhérents qui se sont départis de leur véhicule affichent une diminution de leur kilométrage annuel de 37% pendant que ceux qui n'avaient pas de voiture avant l'adhésion ont réduit leur kilométrage annuel de 29% <sup>32</sup>.

**En Allemagne**, on observe une diminution du kilométrage annuel des adhérents de 58% <sup>33</sup> et une augmentation de 1178 km parcourus avec les transporteurs publics <sup>34</sup>.

**À Paris**, les résultats de l'étude 6T <sup>35</sup> commanditée par la Ville de Paris permettent de dresser un certain nombre d'observations :

– chez les adhérents équipés et non équipés, une diminution du kilométrage parcouru est constatée dans une proportion de deux tiers.

– les adhérents de l'autopartage ont une utilisation peu fréquente de la voiture et en moyenne de 130 km/mois.

– les adhérents déclarent utiliser moins les taxis et les locations traditionnelles respectivement à hauteur de 30% et 45%.

30. Insee, Recensement Général de la Population, 1999.

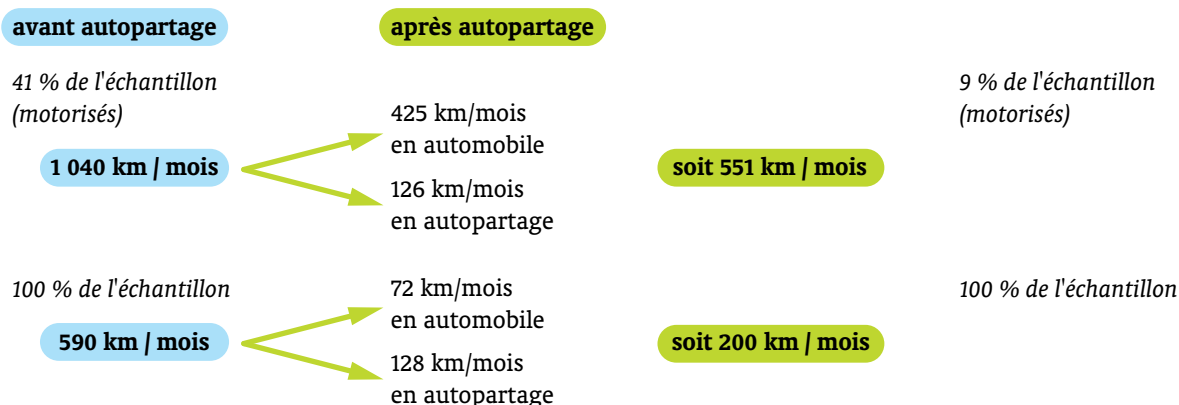
De 31 à 34.

<http://www.communauto.com/bilan.html>

35. Données tirées de l'étude 6T. Décembre 2007



### Évolution des kilomètres parcourus en automobile



Source : Étude 6T. Décembre 2007

#### ● L'adhésion à l'autopartage entraîne une diminution du parc automobile

**Au Québec**, dans 77% des cas, suite à leur adhésion à Communauto, les utilisateurs de l'autopartage au Québec renoncent à l'achat d'un véhicule ou se départissent d'une de leurs voitures.

**À Paris**, chez les adhérents équipés, une baisse de 78 % du taux d'équipement des ménages est observée après l'adhésion ainsi qu'une diminution des kilomètres parcourus en automobile

L'autopartage peut être à l'origine d'une diminution du parc automobile : si moins de voitures circulent, cela signifie également que moins de voitures stationnent et la conséquence est que moins d'espace est dévolu à la voiture particulière. L'espace libéré pourrait alors être redistribué au profit d'autres usages et notamment des modes de déplacements doux (marche à pied, vélos, transports en communs...). Cela pourrait également avoir un impact économique pour les collectivités qui verraient leurs charges diminuer en matière d'aménagement et d'entretien de ces espaces.

Même si les effets de l'autopartage sont unanimement constatés localement chez les opérateurs et les acteurs des transports publics du monde entier, les chiffres globaux sont encore faibles et font de l'autopartage un mode encore marginal dans l'offre des déplacements. Les conséquences de l'autopartage ne peuvent être évaluées qu'à l'échelle d'une ville ou d'une agglomération. Cela n'aurait en effet pas de sens de mesurer l'impact environnemental sur une rue ou un quartier... Bien qu'en progression, l'autopartage ne concerne encore qu'une proportion très réduite de la population et des déplacements.

#### Un service pour qui ?

Des études réalisées chez les opérateurs français et étrangers montrent que les usagers sont plutôt jeunes et diplômés.

**À Paris**, l'étude 6T montre que 77% des adhérents sont des cadres supérieurs.

**À Strasbourg**, une enquête réalisée auprès des adhérents en novembre 2004 révèle que :

- 45% sont dans la tranche d'âge 25-34 ans
  - 70% ont un niveau d'études bac +3 ou plus
  - l'autopartage touche essentiellement les classes moyennes ayant un niveau d'études supérieur.
- Le revenu mensuel de 50% d'entre eux est compris entre 1500 et 3000 euros.

**En Grande-Bretagne**, 2/3 des adhérents appartiennent à des ménages sans enfants.



### Au Québec

- 95% des adhérents ont entre 25 et 64 ans dont 57% des clients pour la tranche des 25- 44 ans et 38% pour la tranche des 45-64 ans.
- 74% ont un diplôme universitaire
- 78% n'ont pas d'enfant : ils appartiennent à un couple sans enfants ou sont colocataires (39,5%), ou vivent seuls (38,5%).
- 89% n'ont pas de véhicule et utilisent fortement les transports publics et les modes doux (vélo, marche),
- 60% utilisent un véhicule de la flotte entre 1 et 3 fois par mois,
- 60% des adhérents utilisent les transports en commun pour se rendre au travail.

Ces chiffres montrent une différence importante entre les pays, notamment par rapport aux ménages avec enfants. En effet, certaines orientations (taille de la voiture, localisation des stations, offre étudiants...) ont des implications très forte sur la clientèle.

## Mettre en œuvre et favoriser le développement de l'autopartage

### Le choix de la flotte et le maillage

Les véhicules mis à disposition par les opérateurs sont des véhicules «traditionnels», qui ne bénéficient d'aucune technologie particulière, hormis l'ordinateur de bord. Ils sont récents (moins de 6 mois) et peu polluants. Les véhicules à carburant respectent les normes européennes de pollution (moins de 140 grammes par kilomètre). Dans certains pays, des opérateurs offrent à leurs adhérents la possibilité de rouler avec des véhicules hybrides (c'est le cas de la Suisse et de la Grande- Bretagne).

Le choix de la composition de la flotte de véhicules se pose pour tous les opérateurs lors de la création de leur service. La majorité des opérateurs ont choisi de mettre à la disposition de leurs adhérents une flotte de véhicules diversifiée avec une tarification correspondante, permettant de toucher un public assez large.

Une autre approche repose sur le choix d'un modèle unique de véhicules avec un seul tarif, dans le but de simplifier l'offre et de gagner en disponibilité des voitures et sur le coût d'entretien.

Hormis les opérateurs Greenwheels (Pays- Bas et Allemagne), Communauto (Québec) et Mobizen (Paris), tous les opérateurs ont fait le choix d'une flotte mixte (citadines, utilitaires, monospace). Les modèles les plus nombreux sont les citadines, particulièrement adaptées aux déplacements urbains principalement visés par le service d'autopartage.

Si l'on en croit l'étude «Autopartage à grande échelle» financée par le PREDIT et réalisée par le cabinet Jonction Etudes Conseil en mars 2007 «si l'on veut développer l'autopartage à grande échelle, avec une viabilité économique (...) une flotte de véhicules mono modèle est plus adaptée, ainsi que des grandes stations». Une gamme variée de véhicules sur un même emplacement impliquerait de grandes stations, imposant alors un éloignement plus important les unes des autres, donc une moindre facilité d'accès et un effet potentiellement dissuasif. De plus se pose alors le problème de l'interchangeabilité des véhicules d'une station à une autre. *A contrario*, l'existence d'un modèle unique permet de multiplier les points de stationnement, donc d'offrir une meilleure accessibilité au service. En effet, l'autopartage trouve son intérêt dans le fait qu'il propose un service de proximité. C'est pourquoi l'opérateur doit s'attacher à créer un maillage dense de stations. Ainsi, un adhérent qui n'aurait pu trouver de voiture disponible à une station, pourrait facilement se reporter vers une station voisine.

D'un autre point de vue, toujours selon cette étude, les grandes stations permettent une gestion des réservations plus souple, une affectation en fonction de la durée des courses optimisée et par conséquent un taux d'utilisation des véhicules augmenté. Une étude belge réalisée pour la région de Bruxelles- Capitale, montre que la situation optimale serait peut être la combinaison des deux approches selon la densité et le potentiel des quartiers <sup>36</sup>.

La localisation des stations dépend directement de la législation en vigueur dans le pays concernant les stationnements réservés sur voirie. C'est ainsi qu'en France, la grande majorité des stations sont dans des parcs de stationnement. Plusieurs collectivités ont fait le choix d'anticiper la loi et d'offrir leur soutien aux opérateurs d'autopartage en leur réservant des emplacements sur

36. Informations recueillies dans l'étude Benchmarking du car-sharing. Espaces Mobilités. Mars 2006





voirie, sous la forme juridique d'une occupation temporaire du domaine public (c'est le cas de Strasbourg, Paris, Lille, Montpellier...). D'autres pays réservent des emplacements sur voirie aux véhicules autopartagés : en Italie et en Grande-Bretagne, les stations se situent dans des parkings privés et sur voirie ; en Hollande, toutes les stations sont sur voirie.



**Station sur voirie réservée  
à un véhicule de l'opérateur  
Caisse Commune à Paris**

Source : La lettre de l'autopartage N°6. Avril 2007

Le rapport de l'étude de Rhin-Autopartage<sup>37</sup> a mis en évidence un certain nombre de critères importants pour l'installation réussie d'une station :

- une forte pression en stationnement (manque de places libres, zone de stationnement contrôlé, manque de parkings privés)
- une bonne desserte en transport public (lignes de bus, métro ou tramway à moins de 600 m)
- un habitat dense
- des caractéristiques sociales favorables (communauté locale active, peu de délinquance)
- un tissu commercial dense<sup>38</sup>.

#### Les critères de localisation d'une station d'autopartage

**Forte pression de stationnement :**  
Manque de places libres;  
Zone de stationnement contrôlé;  
Manque de garages;  
A moins de 1 km d'un parking public fréquenté.

**Bonne desserte en transport public :**  
Ligne de bus à bonne fréquence;  
Gare à moins de 1 km;  
Métro ou tram à moins de 600 m.

**Une station d'autopartage à succès**

**Habitat dense :**  
Rue bien entretenue  
(propre, peu de graffiti).

**Caractéristiques sociales :**  
Communauté locale active;  
Peu d'actes de délinquance.

**Commerces de proximité :**  
PME à moins de 400 m;  
Commerces variés à moins de 400 m.

Source : Le Guide MOSES : La clé des voitures partagées. Chapitre 9 : Comment créer une station d'autopartage

Sur le modèle de ce qui a été fait pour Bruxelles<sup>39</sup>, nous avons souhaité faire un exercice de simulation qui permette de calculer le nombre de stations d'autopartage nécessaires pour couvrir les 87 km<sup>2</sup> de superficie de Paris intramuros (hors bois), en s'appuyant sur des hypothèses d'éloignement entre les stations.

On constate ainsi que si l'on veut un maillage dense de la capitale, avec une station disponible tous les 300 mètres c'est-à-dire à moins de 5 minutes à pied, il faudrait environ 448 stations réparties sur le territoire de Paris intramuros hors bois, ce qui est bien supérieur aux 77 stations implantées actuellement. Les prévisions d'implantation pour l'année 2008 sont évaluées à environ 100, ce qui porterait le nombre de stations d'autopartage à environ 176.

37. PREDIT. Viabilité de l'autopartage dans les villes moyennes alsaciennes. Octobre 2007.

38. <http://www.Auto'trement>

39. Informations recueillies dans l'étude Benchmarking du car-sharing. Espaces Mobilités. Mars 2006

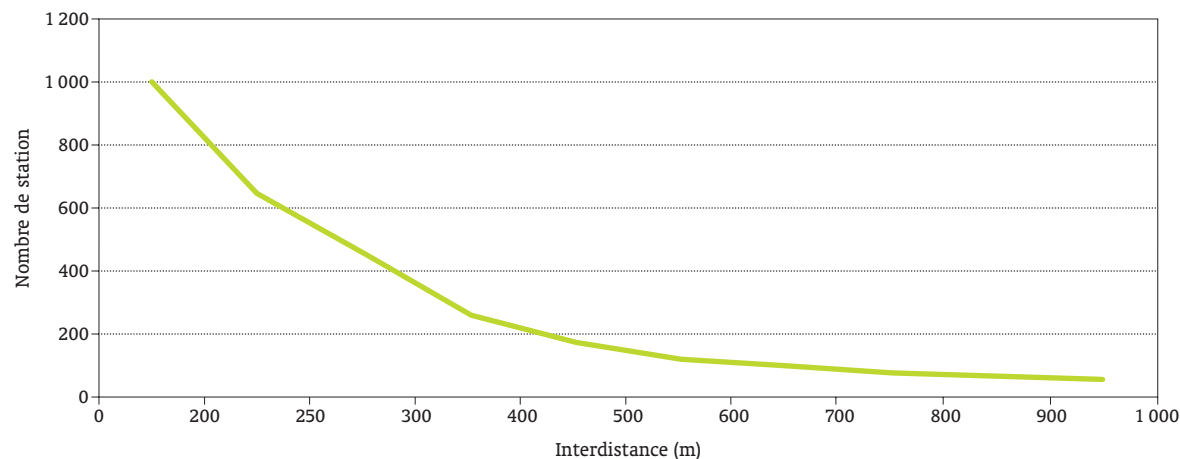


### Répartition des stations sur Paris

Population	2 153 600
Superficie Paris (km <sup>2</sup> )	105,4
Superficie parc, jardins, bois (km <sup>2</sup> )	23,87
Superficie cimetières (km <sup>2</sup> )	0,93
Superficie Paris – parc, jardins, bois, cimetières (km <sup>2</sup> )	80,60

Rayon station (m)	200	250	300	400	500	600	700	800	900	1 000
Aire desservie par station (km <sup>2</sup> )	0,13	0,20	0,28	0,50	0,79	1,13	1,54	2,01	2,54	3,14
Côté carré inscrit (m)	282,8	353,5	424,2	565,6	707	848,4	989,8	1 132,1	1 272,6	1 414
Aire carré inscrit (km <sup>2</sup> )	0,08	0,12	0,18	0,32	0,5	0,72	0,98	1,28	1,62	2
Stations	1 008	671	448	252	161	112	82	63	50	40
Taux stations / km <sup>2</sup>	9,6	6,1	4,2	2,4	1,5	1,1	0,8	0,6	0,5	0,4
Taux stations / 100 000 hab.	47	30	21	12	7	5	4	3	2	2
Nombres véhicules si 2 véh. / Station	2 016	1 290	896	504	322	224	165	126	100	81
Nombres véhicules si 3 véh. / Station	3 023	1 935	1 344	756	484	336	247	189	149	121

### Rapport nombre de stations - distance maximale à une station



Source : Benchmarking du car-sharing. Mars 2006

### Des initiatives institutionnelles pour soutenir l'autopartage

Le CERTU et le CETE Nord Picardie suivent les évolutions et l'actualité de l'autopartage et publient une lettre de l'autopartage.

L'ADEME et le GART ont signé une charte «Pour le développement de l'autopartage en France» qui a pour but d'inciter les collectivités à promouvoir l'autopartage.

Le PREDIT a financé plusieurs projets de recherche sur le développement de l'autopartage :

– R.A-P – « Rhin Auto-Partage » : ce projet interrégional porte sur la « Viabilité de l'autopartage dans les villes moyennes alsaciennes » <sup>40</sup>.

– ECOSYMPA 198 - « Expérimentation COordonnée de SYstèmes de Mobilité PARTagée en Poitou-Charentes » s'intéresse au développement de l'autopartage dans les agglomérations chefs-lieux du Poitou-Charentes <sup>41</sup>.

– AGE – «Autopartage à Grande Echelle» qui a pour but de dresser le portrait d'un «système d'autopartage modèle» <sup>42</sup>.

40. PREDIT. Rhin-Autopartage. Octobre 207

41. PREDIT. Etude ECOSYMPA 198. Juin 2007

42. PREDIT. Autopartage à Grande Echelle. Mars 2007

43. La lettre de la voiture partagée. N°4. Septembre 2005

La Commission Européenne joue un rôle important pour favoriser l'émergence de systèmes tels que l'autopartage, notamment en finançant des projets de recherche européens. Les programmes MOSES (Mobility services for urban sustainability) <sup>43</sup> et TOSCA (Technological and Operational Support for Car-sharing) avaient pour objectif respectifs de développer l'autopartage dans les principales villes européennes (entre 2001 et 2004) et de «promouvoir l'autopartage comme service complémentaire aux transports en commun et favorisant l'intermodalité ».



## Villes participantes



Source : La lettre de l'autopartage N°4. CERTU/CETE Nord Picardie

D'autres programmes de recherche européens s'intéressent également à l'autopartage, comme, par exemple, des opérations développées dans le cadre de l'initiative – *City VITALity Sustainabilty* – «CIVITAS»<sup>44</sup> (Des stratégies ambitieuses pour des transports urbains propres). Les villes de Toulouse, La Rochelle, Lille et Nantes sont ainsi impliquées dans ce programme, qui a pour objectif de développer des mesures en faveur d'une mobilité durable au sens large du terme.

Une plate-forme européenne (European Programm Of Mobility Management) sur les enjeux de la mobilité a été créée en 1997 par la Commission Européenne, pour «tracer les contours d'une politique européenne commune dans le domaine de la mobilité, de promouvoir une mobilité durable, favoriser les transports publics et non motorisés, et faire circuler l'information auprès du grand public».

L'EPOMM organise chaque année dans un pays différent une Conférence Européenne sur la Gestion de la Mobilité. En 2006, l'autopartage en a été le thème principal.

La *CarSharing Platform de l'UITP*<sup>45</sup>, «plateforme de l'autopartage», a été lancée en 2005 à la suite du projet MOSES pour réfléchir aux conditions d'une interopérabilité entre les exploitants de différents pays. Cette initiative a pour but d'offrir la possibilité aux usagers de recourir à l'autopartage dans plusieurs pays sans formalités préalables.

Les projets de recherche européens constituent pour les collectivités, une opportunité et un encouragement à engager des actions en faveur d'une mobilité durable.

## Diverses mesures en faveur de l'autopartage

### ● Une coopération importante avec les transports publics

À Hanovre, l'opérateur de transport public propose un service intégré et devient «fournisseur de mobilité». Cette intégration se matérialise par une carte multimodale qui permet l'accès à toutes les composantes du système de transport. **La carte «Hannovermobile»<sup>46</sup> est un titre unique pour payer l'ensemble des déplacements** (pour un supplément de 6,5 euros par mois) :

- abonnement annuel aux bus urbains.
- accès simplifié aux véhicules autopartagés : possibilité d'accéder à des véhicules sans caution, ni droit d'entrée, ni abonnement mensuel.
- tarif préférentiel sur les locations de longue durée Hertz.
- abonnement à tarif réduit sur les chemins de fer.
- tarif spécial et paiement différé pour les taxis.
- tarifs préférentiels et services spéciaux dans les boutiques et points d'accueil vélos.
- livraisons de courses (si commande en ligne), livraison gratuite des boissons, consigne gratuite pour des achats en centre ville.
- facturation mensuelle unique des prestations incluant les utilisations des taxis et de l'autopartage.

**En Suisse**, un abonnement combiné permet à l'abonné des transports en commun de recevoir une réduction sur les coûts d'entrée au service d'autopartage (caution réduite ou supprimée). La société des transports en commun prend en charge la promotion de la formule auprès de ses abonnés et dans des campagnes grand public. C'est également le cas en Belgique avec les trois compagnies de transports publics (STIB, TEC et Lijn)<sup>47</sup>.

44. <http://www.civitas-initiative.org>

45. <http://www.uitp.org>

46. <http://www.lara.prd.fr/newsletters/CS-lettre-N5.pdf>

47. Ville et transports, n°417, 31 janvier 2007



Les chemins de fer suisses et l'opérateur Mobility s'associent pour proposer une offre couplée : les **voitures de l'opérateur deviennent accessibles aux détenteurs d'un billet de train**, de manière simplifiée (pas d'abonnement, ni de droit d'entrée).

**Au Québec**, l'opérateur Communauto a développé des partenariats avec les transports publics qui ont donné lieu à l'**abonnement «DUO auto+bus»**. Les abonnés du réseau de transports publics ont ainsi accès à moindre frais à l'autopartage : réductions tarifaires, dispenses de droit d'entrée ou de versement annuel.

**En Allemagne**, contrairement à d'autres pays (Pays-Bas, Royaume-Uni, Belgique...) la législation allemande ne permet pas de réserver des places sur voirie en faveur de l'autopartage.

Aussi, la ville de Brême a lancé « Mobilpunkt », un nouveau concept de pôle d'échanges entre les transports publics, les deux-roues et l'autopartage. Les principaux acteurs partenaires de ce projet intégré sont la ville de Brême, les sociétés respectivement en charge du stationnement (exploite la station), des transports publics et de l'autopartage.



Pôle d'échanges entre les transports publics, les deux-roues et l'autopartage à Brême.

Source : La lettre de l'autopartage N°5.  
Mai 2006

### ● Un engagement des pouvoirs publics sur la voirie

**En Belgique**, depuis l'arrêté royal du 9 janvier 2007, le gestionnaire de la voirie peut **réserver des emplacements de stationnement** aux détenteurs de ces cartes et créer légalement des stations d'autopartage sur voirie.

**À Turin**, le stationnement des véhicules de l'opérateur d'autopartage CarCityClub est autorisé sur voirie, même si aucune barrière physique n'est installée (le règlement de police actuel s'y oppose). De plus, **la circulation des véhicules autopartagés est autorisée dans les voies bus et les zones à circulation limitée** – au même titre que les taxis. La municipalité de Turin est membre de la société d'autopartage CarCityClub, ce qui permet à la collectivité d'économiser de l'argent et peut crédibiliser l'opération aux yeux des habitants. Elle **détient ainsi 50 abonnements** qu'elle met à la disposition de ses employés dans le cadre de leur travail.

**En Grande-Bretagne**, le gouvernement s'est engagé en faveur de l'autopartage par des modifications réglementaires instaurant la **possibilité de réserver des places de stationnement sur voirie** pour les services d'autopartage et par un **soutien financier à des programmes de recherche ou à des structures existantes**. Dans ce cadre, la fondation Carplus<sup>48</sup> a été dotée de moyens financiers importants, et a créé un label national («accreditation sheme»). Ce document de référence reconnu au plan national donne lieu des agréments, qui assurent un service de qualité et conforme aux objectifs attendus.

Les opérateurs accrédités, versent un droit initial, une redevance annuelle et doivent fournir chaque année les informations permettant d'assurer qu'ils respectent leurs engagements et répondre aux éventuels contrôles. Ce label s'apparente à celui créé par la Ville de Paris. Le marketing a été financé par les fonds de l'autorité des transports londoniens<sup>49</sup>.

48. Association à but non lucratif, qui assure la promotion, l'encouragement et l'harmonisation de l'autopartage

49. Actes de la journée nationale de l'autopartage du 15 novembre 2007



- **Une politique en matière d'urbanisme**

En Allemagne, en Autriche, au Royaume-Uni et aux Pays-Bas des programmes de logements ont été conçus avec moins d'emplacements de parkings en échange de la prévision d'une station d'autopartage. Le gain d'espace ainsi réalisé est alors redistribué pour des espaces verts, des aires de jeux....

### Des incitations financières multiples

- **Une prime à la revente**

À Bruxelles, l'opérateur opte pour une **prime à la revente du véhicule privé** sous forme d'abonnement couplé transports publics/ autopartage ou d'un chèque pour acheter un vélo.

- **Des offres commerciales d'appel**



À Barcelone, l'opérateur Avancar propose un **abonnement temporaire d'essai** de quatre mois (huit euros/ mois) pour les personnes qui souhaiteraient essayer le service sans engagement immédiat.

Un partenariat très large entre public et privé est développé dans la Généralité de Catalogne (représentation de l'Etat dans la région), la ville de Barcelone, l'Association pour la Promotion du Transport Public, les Transports Métropolitains de Barcelone, les Chemins de Fer de la Généralité de Catalogne, la Société des Services Municipaux de Barcelone.

Au Québec, l'opérateur Communauto a créé un abonnement temporaire d'essai de quatre mois à tarif réduit.

À Londres, l'opérateur CityCarClub propose des **tarifs «week-end»** et l'exemption de péage pour l'accès au centre-ville pour des véhicules stationnés sur certains emplacements spécifiés au moment de la réservation <sup>50</sup>.

- **Un partenariat avec des acteurs privés (loueurs, auto-écoles, commerces...)**

À Barcelone, un partenariat avec des partenaires permet d'avoir des conditions avantageuses : coopératives de consommation, abonnements privilégiés aux services des transports en commun, association de promotion du vélo, location Hertz à tarif réduit...

À Singapour, un **partenariat avec une auto-école** a été mis en place par un des quatre opérateurs d'autopartage présents dans la ville, pour la mise à disposition de véhicules durant les cours de conduite.

À Bruxelles, des **réductions sont accordées chez les loueurs traditionnels** pour les adhérents de l'opérateur d'autopartage Cambio.

- **Des offres à destination des professionnels, des entreprises et des administrations**

En Suisse, il existe une **offre aux professionnels** «Business Carsharing» avec service et tarif adapté.

Au Québec, le Maire de Gatineau (tout comme 23 fonctionnaires du service de l'Urbanisme) devient le premier responsable municipal du Canada à devenir adhérent du service d'autopartage « Communauto.

- **Une promotion du service à destination des étudiants**

Au Québec et aux États-Unis, un partenariat existe avec les universités pour favoriser l'**implantation des stations dans les campus** et assurer la promotion du service pour les personnels et les étudiants.

<sup>50</sup>. [http://www.citycarclub.co.uk/club\\_office.php](http://www.citycarclub.co.uk/club_office.php)





### 3. Comment favoriser le développement de l'autopartage à Paris ?

L'autopartage ne peut se concevoir comme un mode de transport isolé. Il se développe d'autant mieux que les contraintes ressenties par les usagers liées à l'utilisation de la voiture particulière sont fortes (difficulté à stationner, congestion de la circulation, coût de la voiture individuelle...) et que les modes de transport sont diversifiés et complémentaires.

#### Des pistes à Bruxelles

Une étude réalisée par le bureau d'études «Espaces Mobilité» pour la région de Bruxelles- Capitale compare les services d'autopartage de Bruxelles à ceux d'autres villes telles que Zurich, Montréal, Cologne, Brême, Munich ou Turin. L'étude a pour objectif de dégager les atouts de Bruxelles et de proposer des recommandations pour continuer le développement de l'autopartage<sup>51</sup>. Les résultats de l'étude belge ont permis de dresser plusieurs recommandations :

- prospecter des clients professionnels et des entreprises
- mener des efforts de communication (y compris de proximité autour des stations)
- développer la coopération avec le transport public et les offres multimodales
- développer la complémentarité avec le vélo
- mettre en valeur la possibilité d'utiliser les voitures partagées dans n'importe quelle ville du monde
- faire des enquêtes régulières pour ajuster les moyens
- légiférer sur les stationnements sur voirie (évite un coût pour l'opérateur lié au stationnement dans des parcs privés et augmente la visibilité des stations)
- choisir une technologie performante et fiable
- prévoir un développement de l'offre en périphérie.

Lors du colloque sur l'autopartage du 15 novembre 2007 à Paris, des pistes pour aider au développement de l'autopartage ont été évoquées : un meilleur encadrement juridique, la création d'un label national qui crédibiliserait le service, en plus de le rendre visible, et la communication sur ce qu'est l'autopartage, son fonctionnement et ses avantages.

Certaines des propositions faites pour Bruxelles peuvent s'appliquer à Paris. Elles sont présentées et détaillées ci-dessous par thématique

#### Pour un développement à Paris

##### Communication

Si l'on revient sur les chiffres déjà évoqués dans cette étude<sup>52</sup> :

- seuls 8% des parisiens<sup>53</sup> savent ce qu'est l'autopartage.
- une fois le concept expliqué, 40% des personnes interrogées se déclarent intéressées par l'autopartage. Pour comparaison, une étude menée en 1998 à Zurich montrait qu'après quatre ans d'existence du système d'autopartage, 20% des Suisses savaient définir l'autopartage grâce à une campagne de communication et aux stations sur voirie<sup>54</sup>.

On comprend aisément que la première priorité pour accélérer le développement de l'autopartage est de mieux communiquer sur le service pour sensibiliser le public et d'améliorer la visibilité des stations.

##### ● Diffuser le concept

→ Faire connaître les offres existantes sur tout support ou événement de communication : presse, TV, radio, Internet, guide de bonne pratique de l'environnement, manifestations diverses...

51. Etude Benchmarking du car-sharing. Mars 2006

52. Etude 6T. Décembre 2007

53. Etude 6T. Décembre 2007

54. Actes journée d'échanges autopartage 15 novembre 2007



→ Augmenter la communication par le biais des médias de la Ville de Paris pour informer les internautes de l'actualité de l'autopartage : enrichir le site Internet, écrire des articles dans le magazine municipal d'information «à Paris», faire passer des messages sur les panneaux à messages variables.

À Paris, une lettre des déplacements a été mise en ligne sur le site Internet de la ville.

→ Organiser des plates-formes d'échanges d'expériences pour les professionnels de l'autopartage afin de donner une dynamique au concept.

À Paris, la municipalité s'est impliquée et a organisé une journée de l'autopartage le 15 novembre dernier. En Europe, l'Union Internationale des Transports Publics (UITP) et l'Association Européenne du Car-Sharing (ECS) ont lancé une plate-forme commune pour promouvoir le développement de l'autopartage comme complément aux transports publics.

### ● Améliorer la visibilité des stations

Aujourd'hui, si les sites Internet des opérateurs parisiens permettent facilement d'accéder aux adresses des stations d'autopartage par un simple clic sur une carte, les stations sur voirie ne sont pas clairement identifiées. De plus, pour un bon nombre de stations dont l'adresse est donnée sur les sites Internet, il est encore difficile de les repérer clairement même en se rendant sur place (stations dans des parkings privés et de bailleurs sociaux).

→ Répertorier clairement les stations

Au Québec, toutes les stations sont répertoriées sur le site Internet et identifiées avec une adresse très précise qui permet de savoir si la station est souterraine ou en plein air.

→ Lancer des campagnes d'affichage de proximité autour des stations sur des panneaux d'information attractifs, sur les bus ou par la distribution de dépliants, de porte-à-porte ou encore l'envoi de courriers.

À Bruxelles, la complémentarité des modes de transport s'affiche dans les campagnes publicitaires.



Affichage publicitaire à Bruxelles.

La lettre de la voiture en temps partagée  
N°4. Septembre 2005

→ Éditer un guide de la mobilité : l'office de tourisme et les mairies d'arrondissement pourraient mettre à la disposition de tous des plans de la ville reprenant l'ensemble des réseaux piétons, vélos, transports en commun, et les stations d'autopartage. La RATP pourrait être mise à contribution pour intégrer un plan des stations d'autopartage dans son dépliant regroupant les réseaux métro, RER et bus.

À Zurich, la municipalité édite «map Zürich», un guide complet de la mobilité tous modes confondus.

→ Installer des fléchages dans la rue pour indiquer les emplacements réservés.

À Londres, les emplacements réservés sont indiqués par un panneau surmonté du logo du «carsharing» et un fléchage est fait pour guider les usagers.

### Accessibilité

L'autopartage se veut un modèle de transport simple et fiable qui vient compléter avantageusement les autres modes de transport offerts aux habitants des villes. On peut alors légitimement penser que cela doit se traduire pour l'utilisateur par un accès aussi aisé que pour une station de métro ou un arrêt de bus. Cela implique forcément un maillage dense des stations et une visibilité que ne donne pas le stationnement en parcs souterrains.





### ● Privilégier la proximité

Les stations parisiennes se déploient de plus en plus sur le territoire parisien mais la répartition reste encore peu homogène selon les arrondissements.

→ Multiplier le nombre de petites stations accessibles à moins de 10 minutes de marche de leur domicile ou de leur travail afin de faciliter l'accès des usagers et prévoir des grandes stations là où la demande est potentiellement plus importante (dans les grands pôles comme les gares ou les lieux de correspondance entre plusieurs modes de transports).

À Londres, le maillage est pensé de telle manière que les usagers aient une station à moins de 10 minutes de leur domicile ou de leur travail <sup>55</sup>.

À Zurich, les petites stations de trois véhicules sont éparpillées partout dans la ville.

### ● Renforcer l'installation des emplacements sur voirie

Les stations d'autopartage souterraines ne sont pas jalonnées sur la voie publique et n'ont donc pas beaucoup d'impact sur les gens. Aujourd'hui, les stations sur voirie sont encore en grande minorité à Paris.

→ Légiférer sur les stationnements sur voirie pour permettre aux services techniques de réserver des places de stationnement sur la voie publique (importance de la proposition de loi RIES). Cela évite un coût pour l'opérateur lié au stationnement dans des parcs privés et augmente par la même la visibilité des stations.

Malgré le vide juridique, toutes les villes françaises commencent aujourd'hui à réserver des places de stationnement pour les stations d'autopartage sur la voirie.

En Belgique, depuis janvier 2007 le gestionnaire de la voirie peut créer légalement des stations d'autopartage sur voirie.

Aux Pays-Bas, chaque voiture du principal opérateur hollandais Greenwheels dispose d'un permis de stationnement sur voirie pour la ville où elle est stationnée.

À Lille, l'opérateur Lilas implante systématiquement ses stations en plein air.

→ Intégrer des places d'autopartage dans les programmes immobiliers et réduire le nombre de places de stationnement individuel : la planification de nouveaux projets immobiliers ou la réhabilitation d'anciens quartiers offrent de nombreuses opportunités pour réduire l'impact potentiel des voitures.

C'est le cas des Pays-Bas, du Royaume-Uni, de l'Allemagne et de l'Autriche.

### Avantages pour l'utilisateur

Les préjugés sur la fiabilité et le coût de l'autopartage doivent nous amener à une réflexion sur des arguments commerciaux pour convaincre l'utilisateur attaché à sa voiture de la revendre ou de ne pas en acquérir une.

### ● Des incitations financières

Aujourd'hui le coût de possession d'une voiture particulière est devenu prohibitif et pourtant mal connu dans son intégralité. Les ménages connaissent en effet le montant dépensé pour l'achat dudit véhicule mais ne savent pas évaluer le coût annuel global lié à cette possession. Partant de ce constat, si l'on veut aider à un développement significatif de l'autopartage, il est primordial que l'utilisateur constate qu'utiliser des voitures partagées est économiquement plus intéressant que d'avoir sa propre voiture (pour un usage inférieur à environ 10 000 kilomètres par an).

→ Développer des possibilités de tester les services pour encourager les usagers à « franchir le pas » en créant un abonnement temporaire d'essai à tarif réduit. La mise en pratique est indispensable à un changement d'habitudes.

À Paris, Caisse Commune créé la formule Pass : « l'essai sans engagement pendant 90 jours ».

À Barcelone, l'opérateur Catalunya Carsharing Avancar propose un abonnement d'essai à 8 euros par mois.

→ Instaurer une prime à la revente du véhicule personnel.

À Bruxelles, l'opérateur propose une prime à la revente du véhicule privé qui prend la forme d'un abonnement gratuit couplé transports publics/ autopartage.

55. <http://www.carclubs.org.uk/>



→ Instaurer des mesures pour rendre moins coûteux le stationnement et la circulation pour les usagers des voitures mutualisées.

*À Milan, une modification du code de la route national a été faite pour que l'autopartage soit considéré comme un service de transport en commun complémentaire. Les véhicules disposent de places de stationnement gratuit sur voirie, d'accès gratuit aux parkings et d'un accès libre aux zones de circulation restreinte.*

*À Londres, les utilisateurs des véhicules d'autopartage stationnés sur des emplacements qui sont dans des zones à péage sont exonérés du paiement de la taxe.*

### ● Proposer une gamme de services performants

L'autopartage se veut un service particulièrement innovant et «dans l'air du temps». Pour être à la hauteur de ces arguments, le service doit mettre au service de ses clients une gamme de véhicules diversifiée, respectueux de l'environnement, propres dans leur intérieur, bénéficiant d'une technologie avancée. Les services d'autopartage doivent fonctionner comme des activités professionnelles et être capables de satisfaire des standards de performance attendus par les parisiens<sup>56</sup>.

→ Disposer d'une flotte de véhicules diversifiée et à énergie propre.

*En Suisse, Mobility a fait le choix de véhicules hybrides.*

*La Rochelle a opté pour des véhicules électriques.*

→ Prévoir des équipements innovants destinés à aider l'utilisateur dans le véhicule : clavier à bord permettant de réserver simplement, GPS, lecteur de musique, communication à bord en cas d'incident technique ou accès à un numéro d'appel gratuit depuis un téléphone mobile.

*En Suisse, l'utilisateur utilisant n'importe quel véhicule de la flotte de Mobility peut réserver ou changer sa réservation à l'intérieur même du véhicule à l'aide d'un clavier.*

### Diversification de la clientèle

L'usage de l'autopartage n'est pas le même selon que l'on est un particulier, un professionnel (artisan, profession libérale) ou une entité (administration ou entreprise). La fréquence, les plages horaires, les types de véhicules sont autant de critères de différenciation qui peuvent être pris en compte dans la recherche d'une efficacité optimale. Il devient alors évident que l'offre doit être adaptée le plus possible à l'utilisation projetée.

### ● Professionnels et administrations

→ Inciter au développement d'offres en direction des clients professionnels, des entreprises et des administrations avec des formules claires et chiffrées présentées sur les sites Internet.

*À Lille, Marseille ou Nantes, un tarif est prévu pour les professionnels.*

*À Turin, la municipalité est membre de la société d'autopartage CarCityClub.*

### ● Étudiants

→ Créer un abonnement étudiant qui pourrait être couplés aux transports en commun.

*À La Rochelle, l'opérateur a prévu un abonnement à l'autopartage à moindre coût à destination des étudiants.*

### ● Autres cibles envisageables

→ Développer un partenariat avec les écoles de conduite pour faire connaître le concept d'autopartage aux jeunes conducteurs.

*À Singapour, le plus ancien opérateur d'autopartage s'est lancé dans l'expérience en 2006 en mettant des véhicules à disposition des jeunes conducteurs pour leurs leçons de conduite.*

### Mobilité combinée

Les diverses expériences d'autopartage menées en France ou en Europe ont montré que la progression de l'autopartage est très souvent associée à une collaboration importante entre les différents acteurs de la mobilité. L'existence d'un vrai partenariat entre les transporteurs publics, les collectivités et les services d'autopartage est effectivement dans la plupart des cas un gage de réussite.



Les usagers des différents modes de transports existants peuvent facilement se perdre dans la multiplicité des abonnements ou titres. Une simplification de ces offres, qui limiterait en les groupant, les démarches et les titres de transport, tout en offrant des avantages tarifaires, aurait sans aucun doute pour effet d'attirer plus d'usagers vers l'autopartage.

### ● À l'échelle de l'agglomération parisienne

→ Développer des partenariats avec les transports publics, Vélib', les taxis, les locations traditionnelles pour des abonnements à tarif réduit.

À Lille, l'opérateur d'autopartage Lilas offre une réduction sur les droits d'entrée aux abonnés des transports publics de la ville.

À Turin, 80 euros de réduction sont offerts sur un abonnement annuel de 179 euros pour les abonnés des transports publics.

À Lyon, une demi-heure supplémentaire de location des vélos en libre-service Vélov' est offerte pour tout adhérent de la société d'autopartage lyonnaise Autolib'.

→ Créer un titre intégral de mobilité ou «Pass mobilité»<sup>57</sup> qui remplacerait la Carte Orange et permettrait l'accès simultané non seulement aux transports collectifs, mais aussi au service d'autopartage à des tarifs préférentiels, au Vélib', au covoiturage ou encore à des courses de taxi mensuelles à tarif réduit.

À Hanovre, le transporteur public GVH (GroBraun Verkehr Hannover) a créé la carte «Hannovermobile»<sup>58</sup>. C'est un titre unique pour payer l'ensemble des déplacements pour un supplément de 6,5 euros par mois par rapport à l'abonnement classique de transports en commun. Ce «pack de mobilité» inclut un abonnement annuel aux transports en commun de l'agglomération Hanovre, un abonnement gratuit à la société de chemins de fer Deutsche Bahn, une réduction pour les taxis, des frais d'affiliation gratuits au carsharing et d'autres avantages sur des services commerciaux divers (service de livraison de produits alimentaires...).

À Montpellier, pour un abonnement combiné de 30€ par moi, les usagers ont libre accès à tout le réseau bus et tramway et au service Modulauto.

→ Fédérer les opérateurs existants à Paris selon des modalités à définir sur le modèle du réseau FAP avec pour objectif de mutualiser les moyens et d'avoir ainsi un réseau bien maillé de stations accessibles pour les autopartageurs où qu'ils soient.

→ Développer une complémentarité avec le futur service d'automobiles en libre-service, baptisé Autolib', actuellement à l'étude par les services de la DVD.

### ● À l'échelle nationale

→ Développer un partenariat avec la SNCF qui permettrait à un voyageur détenteur d'un billet de train SNCF de louer un véhicule d'autopartage de manière simplifiée c'est-à-dire qu'il n'aurait pas forcément à s'abonner auprès de l'opérateur et ne paierait alors que le coût d'utilisation. De plus, des emplacements pour les véhicules mutualisés seraient réservés dans les parcs de stationnement des gares.

En Suisse, la formule Click&Drive de Mobility CarSharing offre la possibilité au détenteur d'un billet de train d'avoir accès à une voiture d'autopartage sans formalité préalable (l'utilisateur paye le coût d'utilisation).

→ Généraliser une interopérabilité entre les opérateurs des villes françaises sur le modèle du réseau FAP.

Les villes adhérentes au réseau FAP ont passé un accord avec Caisse Commune pour permettre à leurs usagers de disposer d'une voiture dans chaque ville du réseau sans contracter un nouvel abonnement.

### ● À l'échelle européenne

Des initiatives institutionnelles européennes pour aider l'autopartage à trouver sa place existent et jouent un rôle capital dans le soutien -notamment financier- d'expériences d'autopartage mais leur multiplicité complexifie les niveaux de décision et d'action et limite l'interaction possible des différents acteurs.

→ Regrouper les initiatives de l'Union Européenne (MOSES et autres), de l'UITP/ECS (plate-forme de l'autopartage) et autres acteurs et projets<sup>59</sup>.

57. Actes de la journée nationale de l'autopartage du 15 novembre 2007

58. <http://www.lara.prd.fr/newsletters/CS-lettre-N5.pdf>

59. La lettre de la voiture partagée N°4. Septembre 2005



→ Mettre en place une interopérabilité entre les opérateurs d'autres villes en Europe pour permettre à un client d'utiliser une voiture d'autopartage dans d'autres villes que celle où il est abonné.

***Aux Pays-Bas**, l'opérateur Greenwheels présent en Allemagne et aux Pays-Bas, a développé des partenariats avec la compagnie des chemins de fer hollandais Dutch Railway ainsi que les transports publics en Allemagne pour offrir des avantages aux usagers.*

***En Allemagne**, les clients de l'opérateur Dbcarsharing peuvent utiliser leur carte à puce pour accéder aux véhicules Mobility en Suisse.*



## BIBLIOGRAPHIE

**«Nouvelles gestions de l'automobile urbaine».**

CERTU. Technicités. 8 janvier 2006.

**«Les obstacles juridiques au développement des nouveaux services de transport».**

CERTU. Mars 2006.

**«Pour une nouvelle utilisation de la voiture: l'autopartage».**

Mémoire de master de Julien Besnard. Université Paris VIII. 2006/2007.

**La lettre de l'autopartage N°3.**

CERTU/ CETE Nord Picardie. Janvier 2005.

**La lettre de l'autopartage N°6.**

CERTU/CETE Nord Picardie. Avril 2007.

**«Pour un développement de l'autopartage à grande échelle».**

PREDIT. Mars 2007.

**Les actes de la journée nationale de l'autopartage.**

Mairie de Paris. 15 novembre 2007.

**«Les grandes villes du car-sharing 2000- 20005. Leçons pour Bruxelles».**

Espaces Mobilités/ Ministère de la Région de Bruxelles- Capitale.13 mars 2006.

**«Rhin-Autopartage. Viabilité de l'autopartage dans les villes moyennes alsaciennes».**

PREDIT. Octobre 2007.

**«Analyse des comportements et des représentations qui lui sont associées».**

Bureau de recherche 6T. Décembre 2007.

**«Paris et l'autopartage».**

Mémoire de DEA Transport de Maïlis Floriet. ENPC- Paris XII. Septembre 2007.

**«CityCarClub Member's Survey 2006» (Enquête auprès des adhérents de CityCarClub).**

<http://www.citycarclub.co.uk>.

**«La voiture, Autrement».**

Ville&Transports Magazine N°417. 31 janvier 2007.

**«Les déplacements des familles parisiennes».**

APUR. Septembre 2007.



## **L'AUTOPARTAGE ET AUTRES MODES ALTERNATIFS À LA POSSESSION DE LA VOITURE PARTICULIÈRE**

### **Expériences à Paris, en France et à l'étranger**

À l'heure où les problèmes de pollution se font de plus en plus préoccupants, où les problèmes de stationnement dans les grandes agglomérations perdurent, où le coût lié à la possession et à l'utilisation d'une voiture personnelle pèse de plus en plus dans le budget des ménages, l'autopartage apparaît comme un complément possible aux modes de transports en commun et aux modes doux et s'inscrit dans une démarche de développement durable.

Pour les collectivités locales qui s'attachent à développer des alternatives à la circulation automobile, le renforcement des transports publics et le développement de l'autopartage sont des outils au service d'une mobilité intelligente et respectueuse de l'environnement.

La présente étude dresse un état des expériences en matière d'autopartage en France et dans le monde, puis à partir de la comparaison de données quantitatives et qualitatives des services existants, identifie des pistes pour un développement plus important de l'autopartage à Paris.