Le guide de l'autopartage pour les territoires

Relevez les défis de mobilité de votre territoire

Soutenu par
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité
ADEME
AGENCE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Association des Acteurs de l'Autopartage

Les enjeux actuels autour du réchauffement climatique, de la qualité de l'air, de la préservation des ressources et du renchérissement du prix de l'énergie ont mis en évidence la nécessité de repenser notre mobilité en étant vigilant aux inégalités sociales et territoriales. La place de la voiture est aujourd'hui questionnée de manière aiguë, et l'autopartage, qui promeut une utilisation plus raisonnée et durable de la voiture, peut constituer une réponse pragmatique et opérationnelle à ces problématiques. La loi d'orientation des mobilités a confié aux autorités organisatrices de la mobilité, régions ou établissements de coopération intercommunale le plus souvent, l'organisation des nouvelles mobilités, dont l'autopartage. Ce guide, en version synthétique ici, et en version complète sous format numérique, édité par l'Association des Acteurs de l'Autopartage avec le soutien de l'ADEME, vise à donner aux décideurs locaux les clés pour mettre en place ou favoriser le développement de l'autopartage sur leur territoire, et contribuer à répondre ainsi aux défis des prochaines années.

Jean-Baptiste Schmider, président de l'AAA

L'Association des Acteurs de l'Autopartage (AAA) est une association professionnelle loi 1901, regroupant 14 acteurs majeurs de l'autopartage en France et 6 membres associés d'horizons différents : opérateurs, fournisseurs de technologie, d'équipements et de services à l'autopartage, etc. Collectivement, ces entreprises opèrent la quasi-totalité des véhicules en autopartage proposés au grand public et aux entreprises en France, dans plus de 150 communes et plus de 50 grandes entreprises. Elle a pour objectif de promouvoir et développer l'autopartage en France, d'œuvrer auprès des acteurs publics locaux et nationaux pour porter les bonnes pratiques et ainsi pérenniser cette transition; mais aussi de défendre les intérêts de la filière et contribuer aux relations harmonieuses entre tous ses acteurs.

Liste des membres :
Citiz / Yea!
Clem'
Communauto
Free2Move
Getaround
Kuantic
Marguerite
Mobility Tech Green
Mobilize Share
Modulauto
Optymo
Share Now
Ubeeqo
Vulog / Leo&Go
Zity by Mobilize

Liste des membres associés :
Diffusion Urbaine
Fullcar Services
Lavéo
Troopy
Virtuo
Shaary by wesk

1

L'autopartage en France 4

1 Caractérisation de l'autopartage 4
1.1 Définition 4
1.2 Présentation des différents types d'autopartage 5

2 Historique et niveau de déploiement .. 9
2.1 Historique de l'autopartage en France 9
2.2 Les principaux acteurs/opérateurs 10
2.3 Niveau actuel de déploiement 18

3 Mode de fonctionnement 20
3.1 Inscription et réservation 20
3.2 Prise en charge et utilisation des véhicules 21
3.3 Tarification et facturation 24
3.4 Suivi du service 26

4 Usages, usagers et impacts 28
4.1 Usagers et usages 28
4.2 Impacts des différents types d'autopartage 32
4.3 Potentiel de développement 36

5 Cadre juridique et règlementaire 37
5.1 Répartiton des compétences 37
5.2 Mise œuvre et organisation du service 37

6 Modalités de développement 39
6.1 Analyse du contexte et définition des objectifs 39
6.2 Définir les secteurs en fonction de la complémentarité d'usages qu'ils permettront 40
6.3 Cohérence de l'approche globale et intégration à une offre de mobilité 41
6.4 Importance du suivi et évaluation 42

7 Modèles économiques et de gestion . 42

8 Perspectives d'évolution de l'offre 44

9 Présentation de la suite du guide 45

2

L'autopartage dans les zones denses 47

1 Objectifs et enjeux 48
1.1 Objectifs 48
1.2 Enjeux et besoins 49
1.3 Cibles et types de déplacements visés 50

2 Spécificités territoriales en matière d'autopartage 52
2.1 Types de services adaptés au territoire 52
2.2 Complémentarité multimodale 53
2.3 Labellisation 54
2.4 Enjeux de programmation 57

3 Déploiement/développement du service 59
3.1 Coexistence de plusieurs opérateurs 59
3.2 Déploiement des stations 60
3.3 Mesures d'accompagnement et de soutien 65
3.4 Partenariats possibles 68
3.5 Suivi et évaluation du service 69

4 Enjeux financiers 70

3

L'autopartage dans les villes et agglomérations de taille moyenne 73

1 Objectifs et enjeux 74
- 1.1 Objectifs 74
- 1.2 Enjeux et besoins 75
- 1.3 Cibles et types de déplacements visés 75

2 Spécificités territoriales en matière d'autopartage 76
- 2.1 Des contextes plus ou moins favorables 76
- 2.2 Types de services adaptés au territoire 76
- 2.3 Labellisation 79
- 2.4 Enjeux de programmation 82

3 Comment lancer un service ex nihilo ? 84
- 3.1 Etablir une feuille de route 84
- 3.2 Exemples de stratégies possibles 85
- 3.3 Options de mise en œuvre 86

4 Déploiement/développement du service 88
- 4.1 Déploiement des stations 88
- 4.2 Mesures d'accompagnement et de soutien 93
- 4.3 Partenariats possibles 96
- 4.4 Suivi et évaluation du service 96

5 Enjeux financiers 97

4

L'autopartage dans les zones de faible densité 101

1 Objectifs et enjeux 101
- 1.1 Objectifs 101
- 1.2 Enjeux et besoins 103
- 1.3 Cibles et types de déplacements visés 103

2 Spécificités territoriales en matière d'autopartage 106
- 2.1 Des contextes plus ou moins favorables 106
- 2.2 Types de services adaptés au territoire 107
- 2.3 Labellisation 108
- 2.4 Enjeux de programmation 111

3 Comment lancer un service ex nihilo ? 113
- 3.1 Etablir une feuille de route 113
- 3.2 Exemples de stratégies possibles 115
- 3.3 Options de mise en œuvre 116

4 Déploiement/développement du service 118
- 4.1 Déploiement du service et des stations 118
- 4.2 Mesures d'accompagnement et de soutien 122
- 4.3 Partenariats possibles 125
- 4.4 Suivi et évaluation du service 125

5 Enjeux financiers 127

L'AUTOPARTAGE EN FRANCE

1 CARACTERISATION DE L'AUTOPARTAGE

1.1 DEFINITION

L'activité d'autopartage est définie par l'article L.1231-14 du code des transports comme…

« … la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules. Chaque abonné ou utilisateur habilité peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée. »

Cette définition légale de l'autopartage est assez large. Elle englobe en effet tous les types de véhicules de transport terrestre, dont les deux-roues motorisés, et potentiellement des services tels que la location de voitures au départ des gares et aéroports, ou des services destinés à une clientèle restreinte comme par exemple les salariés d'une ou plusieurs entreprises associées.

Le présent guide cible principalement **les services à destination du grand public et des entreprises opérés avec des véhicules légers mais également avec de petits utilitaires** et évoque plus marginalement les services opérés avec des deux-roues motorisés.

Bien que n'entrant pas dans la définition légale de l'autopartage, **l'Association des Acteurs de l'Autopartage (AAA) considère que les caractéristiques suivantes font partie intégrante du service**, et permettent de le différencier d'autres usages partagés de la voiture :

- Services fonctionnels 24h/24 et 7j/7[1].
- Contrat unique pour l'accès à l'ensemble du service (et non contrat par location).
- Véhicules accessibles en libre-service.
- Réservations instantanées et non conditionnelles[2].
- Possibilité d'usages de courte-durée, avec une tarification proportionnelle au temps et au kilomètre parcouru[3].

Les services opérés avec des véhicules d'autres formats (trottinettes, vélos à assistance électrique…) et ceux nécessitant des formalités à chaque prise et dépose du véhicule (pour la signature d'un contrat par exemple) ne sont donc pas l'objet de ce guide.

---

[1] *La démotorisation étant l'un des enjeux du développement de l'autopartage, il nous semble logique de considérer que les usagers doivent pouvoir accéder en permanence au service, n'importe quel jour et à n'importe quelle heure du jour et de la nuit.*

[2] *L'usager doit pouvoir identifier les véhicules disponibles sur la période visée et réserver immédiatement le véhicule de son choix sans attendre une validation a posteriori (accord du propriétaire par exemple).*

[3] *Nous considérons que l'autopartage ne consiste pas seulement à accéder à un véhicule pour une durée limitée. Le service se distingue aussi de la location classique par le fait qu'un usager doit pouvoir utiliser le service pour une courte durée, avec une tarification en rapport avec sa durée d'utilisation et avec la distance parcourue.*

1.2 PRESENTATION DES DIFFERENTS TYPES D'AUTOPARTAGE

1.2.1 L'AUTOPARTAGE AVEC DES VEHICULES DE FLOTTE[4]

Depuis son apparition en France au début des années 1970, la pratique de l'autopartage s'est développée selon plusieurs modèles organisationnels :

- L'autopartage en boucle.
- L'autopartage en trace directe avec stations.
- L'autopartage en free-floating.
- L'autopartage combiné.

Les caractéristiques des différents modèles organisationnels, objets de ce guide, sont présentées ci-après.

Autopartage en boucle avec station

Le principe de l'autopartage en boucle repose sur une récupération et une restitution du véhicule au même point. Il s'agit de la forme historique d'autopartage grand public qui est la plus développée en France.

Le point de prise et de restitution du véhicule est une station d'autopartage, place réservée au service, équipée de mobilier et/ou marquage servant au signalement et fonctionnement du service. Cette station peut être localisée sur voirie ou dans un parking.

Le véhicule est dans ce cas réservé à l'avance par un usager inscrit au service, pour un créneau horaire défini. Celui-ci peut utiliser librement le véhicule pendant toute la durée de sa réservation, mais il est tenu de le rapporter à sa station de départ avant l'expiration de sa réservation.

Traditionnellement, la voiture peut être réservée pour une durée minimum allant de 30 minutes à une heure (le plus souvent) suivant les opérateurs, et la tarification est calculée sur la base d'un prix horaire toujours fixe par heure, demi-heure, ou quart d'heure auquel vient souvent s'ajouter un prix/km.

Le carburant est inclus dans le prix pour éviter à l'usager de devoir faire le plein à la fin de chaque trajet, et ainsi proposer un modèle adapté aux trajets courts.

Autopartage en trace directe avec station

L'autopartage en trace directe avec station repose, à l'instar de la boucle, sur des stations fixes. La différence majeure est liée au fait que les stations ne sont pas attribuées à un véhicule, mais chaque station peut être occupée par n'importe quel véhicule. Un véhicule peut donc être pris par un usager dans une station et restitué dans une autre station du même service, ou dans la même station à l'issue de son utilisation.

L'exemple le plus connu d'autopartage en trace directe avec station est le service du groupe Bolloré qui a été décliné dans plusieurs villes sous des noms différents : Autolib' à Paris, BlueLy à Lyon, BlueCub à Bordeaux notamment.

Les usagers peuvent repérer, via leur application mobile ou via une plateforme web, les véhicules disponibles à proximité, mais peuvent également réserver leur station d'arrivée pour s'assurer de la disponibilité des places à destination.

La réalisation de trajets en aller-simple implique la nécessité d'une densité de population importante. Les services d'autopartage en trace directe se sont donc développés uniquement dans les métropoles.

L'autopartage en trace directe a aujourd'hui largement disparu, peu à peu remplacé par les offres d'autopartage en boucle et en free-floating.

[4] *C'est-à-dire avec des véhicules mis à disposition et gérés par un opérateur (public ou privé).*

Autopartage en free-floating

L'autopartage en free-floating est une forme d'autopartage dans laquelle les usagers peuvent, au sein d'une large zone prédéfinie, emprunter un véhicule disponible et le restituer en tout point de la voirie.

Les services de free-floating opèrent généralement sans station attribuée. Il peut arriver que des places soient réservées au service (par exemple à proximité de la gare de Strasbourg), mais elles ne sont alors pas attribuées à un véhicule donné.

Lors de la prise en charge d'un véhicule, un usager peut prendre connaissance de la localisation précise des véhicules via une application smartphone et/ou web. Les véhicules en free-floating n'ont généralement pas vocation à être réservés à l'avance[5] car leur utilisation se fait dans le cadre d'un besoin immédiat. L'usager se rend au point où se situe le véhicule, et son temps d'utilisation est comptabilisé à partir de son déverrouillage, jusqu'au moment de sa restitution à l'intérieur du périmètre spécifié. L'usager n'a pas à indiquer au préalable quand il compte restituer le véhicule.

Ce mode d'usage ouvre donc la possibilité de réaliser un aller-simple avec une voiture d'autopartage. L'utilisation de ces véhicules pouvant être de ce fait nettement plus courte que pour les types d'autopartage précédents, ce type de service propose une tarification à la minute. La tarification peut suivant les cas être (ou non) évolutive en fonction de la demande pour une heure et une zone géographique données.

Par nature, les véhicules d'autopartage en free-floating nécessitent une densité de population importante, et ces services sont le plus souvent présents au sein de métropoles majeures.

Autopartage combiné

Certains opérateurs proposent à leurs usagers l'accès à un service d'autopartage en boucle et à un service d'autopartage en free-floating en une seule offre combinée. Chaque véhicule est dédié à un fonctionnement ou à l'autre, tout en offrant à l'utilisateur des possibilités correspondant à la diversité de ses besoins de mobilité, avec une option adaptée pour chaque trajet.

Chaque type d'offre est soumis à une tarification qui lui est propre pour de courtes durées, mais cette différence s'amenuise jusqu'à disparaître une fois atteints une durée et/ou un kilométrage suffisamment important. Ainsi une voiture en free-floating d'un service offrant de l'autopartage combiné peut être utilisée sur plusieurs jours pour le même tarif qu'un véhicule en boucle de même catégorie.

Ce type de service existe par exemple à Bordeaux, à Lyon, à Rennes, à Strasbourg, à Toulouse et dans plusieurs villes du sillon alpin (Grenoble, Chambéry, Annecy et Valence).

1.2.2 L'AUTOPARTAGE ENTRE PARTICULIERS

L'autopartage entre particuliers peut être mis en œuvre dans une sphère restreinte de voisinage ou s'exercer par l'intermédiaire d'un opérateur.

Autopartage de voisinage

L'autopartage de voisinage, ou dans la sphère privée, consiste à partager un véhicule avec ses voisins, sa famille, ses proches…

En pratique, un propriétaire privé prête son véhicule à d'autres utilisateurs du voisinage, moyennant un minimum d'organisation comme la réservation préalable des créneaux horaires d'utilisation. Il est également possible que des voisins acquièrent en commun un véhicule et le gèrent entre eux

Cette pratique étant strictement privée, il est difficile d'évaluer son ampleur au niveau national et au niveau local.

[5] *Le plus souvent, l'usager a néanmoins la possibilité de réserver un véhicule quelques minutes à l'avance, pour lui laisser le temps d'y accéder et éviter qu'un autre usager emprunte entre-temps le véhicule qu'il a repéré.*

Autopartage géré par un opérateur

Il s'agit d'une forme d'autopartage déployée grâce à un opérateur spécialisé qui met en relation l'offre et la demande via un site internet et/ou une application.

Le parc a longtemps été composé de véhicules de particuliers mais une diversification s'est opérée au fil du temps avec l'intégration aussi de véhicules de loueurs ou d'investisseurs. La majorité des véhicules est donc accessible en dehors des heures d'utilisation par leurs propriétaires mais certains sont entièrement dédiés à l'activité d'autopartage.

L'opérateur joue ici le rôle de « tiers de confiance » entre les propriétaires et les locataires. De plus, il assure les véhicules auprès d'une compagnie pour la période où ceux-ci sont loués, et gère les litiges éventuels, l'assurance du propriétaire reprenant la couverture dès que le véhicule est restitué.

Pour assurer cette gestion, l'opérateur perçoit une commission de l'ordre de 30% sur les locations entre propriétaires et locataires.

Les modalités d'accès et de restitution du véhicule partagé sont variables :

- Là où la demande est importante (métropoles, grandes villes…), les véhicules sont le plus souvent équipés d'un boîtier électronique qui permet d'ouvrir les portes et de les utiliser en autopartage 24/7. La réservation peut être automatique, comme c'est le cas avec des véhicules de flotte, ou conditionnelle, c'est-à-dire que la demande est transférée au propriétaire qui confirme (ou non) si le véhicule est effectivement disponible dans le créneau souhaité. Le boîtier électronique permettra un transfert également automatique des données d'utilisation pour l'établissement de la facturation.
- Là où la demande est moins forte (milieu rural…), les véhicules ne sont en général pas équipés de boîtiers électroniques. L'accès au véhicule et sa restitution nécessitent alors une prise de rendez-vous avec le propriétaire et une remise physique des clés. L'absence de boîtiers implique une gestion manuelle des données d'utilisation et des procédures adaptées pour la prise en compte des frais d'essence :
    - Si le trajet est court, ils sont en général intégrés aux frais kilométriques d'usage (en plus des autres frais kilométriques).
    - Si le trajet est long, le véhicule est en général remis avec le réservoir plein et doit être restitué également avec le réservoir plein.

Les véhicules mis à disposition ont vocation à être pris et ramenés à l'issue de la réservation dans une zone de taille limitée, souvent de quelques centaines de mètres de rayon voire en un point précis. Lorsque la restitution se fait en un point précis, il s'agit dans la majorité des cas d'un parking privé, alors que l'usage d'une zone est privilégié lorsque le véhicule est positionné en voirie.

Différences entre autopartage et services traditionnels de location

Dans leur forme historique, les services traditionnels de location de véhicules ne correspondent pas à la définition de l'autopartage retenue dans ce guide, les modalités d'accès et de fonctionnement de ces services impliquant des différences notables dans les types d'utilisateurs ciblés, les usages et les impacts générés :

- Par la tarification proposée :
  - La tarification d'un service d'autopartage est transparente et fixe tout au long de l'année. Elle n'a pas vocation à évoluer sensiblement et elle est connue de l'utilisateur dès son inscription, à la différence de la tarification des services de location qui est très souvent sujette à des variations fortes et fréquentes du fait du processus de « yield management ».
  - La tarification de l'autopartage est adaptée à des usages de courte durée (quelques minutes pour le free-floating, une heure pour l'autopartage en boucle) contrairement aux services de location classiques qui proposent des tarifications à la journée (parfois à la demi-journée).
  - Enfin, le tarif de l'autopartage comprend l'ensemble des frais, notamment le carburant, ce qui permet de réaliser simplement des trajets courts.

- Par le mode de mise à disposition des véhicules :
  - Les véhicules en autopartage sont répartis sur le territoire et dans les quartiers pour répondre aux besoins quotidiens des habitants et professionnels. Les véhicules de location ciblent plutôt les gares et les aéroports afin de répondre aux besoins d'une clientèle en voyage.
  - L'accès aux véhicules en autopartage est assuré en 24/7, en libre-service, ce qui n'est pas ou qui est rarement proposé pour l'accès aux véhicules de location.

Ces différences expliquent que les usages soient aussi différents entre la location de voiture et l'autopartage, et que l'autopartage a un impact nettement plus significatif dans le processus de démotorisation et de report modal des usagers, tel que cela a été démontré par de nombreuses études.

2 HISTORIQUE ET NIVEAU DE DEPLOIEMENT

2.1 HISTORIQUE DE L'AUTOPARTAGE EN FRANCE

La première expérimentation d'un service d'autopartage à proprement parler en France fait son apparition à Montpellier en 1971[6].

C'est en 1999 que les premiers services français toujours en activité aujourd'hui voient le jour, avec la création des coopératives Auto'trement à Strasbourg et Alpes Autopartage à Grenoble, de la SAS Caisse Commune[7] à Paris et d'une première délégation de service public à La Rochelle sous la marque Liselec[8], devenu depuis Yélomobile lors de son intégration à l'offre de transport.

Dans les années 2000, l'autopartage connaît un développement important en France et dans le monde. C'est l'époque où apparaissent notamment le réseau France Autopartage (aujourd'hui Citiz) et où plusieurs grandes villes françaises profitent de cette dynamique positive pour se lancer dans l'autopartage, sous forme de SCIC ou de SAS : Bordeaux en 2001 avec Autocool, Toulouse en 2007 avec Mobilib', Nantes en 2008 avec Nantes Auto-Partage, etc.

Dans les années 2010, la croissance du marché s'accélère dans un environnement de forte créativité, d'innovation et de mutation :

- L'émergence dans plusieurs métropole d'Autolib', service d'autopartage en trace directe, déployé d'abord à Paris en 2011 puis à Lyon en 2013 et à Bordeaux en 2014, suivie de sa disparition très médiatisée en 2018 dans la capitale et en 2020 à Bordeaux et à Lyon.
- L'émergence d'autres services publics d'autopartage en province tels qu'Autobleue à Nice (fermé fin 2018), IDElib' à Pau (fermé en 2014) ou Optymo à Belfort…
- L'apparition des services d'autopartage en free-floating dans les métropoles (Paris, Lyon, Toulouse, Bordeaux…), opérés le plus souvent avec des véhicules électriques, et parfois non traditionnels : Totem Mobi à Marseille avec des Renault Twizy ou Citelib by Ha:mo à Grenoble avec des I-Roads et des Coms fournis par Toyota.
- Le développement de l'autopartage combiné en 2015, lorsque Auto'trement (devenu Citiz Grand Est) lance le service de free-floating Yea ! à Strasbourg en complément de son offre d'autopartage en boucle. Le réseau Citiz étendra le service à Toulouse en 2016, à Bordeaux et à Lyon en 2017 puis à Grenoble en 2018.
- L'apparition des plateformes d'autopartage entre particuliers (Voiturelib[9], BuzzCar et Deways en 2010, Koolicar et CitizenCar en 2011, OuiCar en 2012…).
- L'apparition ensuite d'une offre conséquente de scooters, de vélos et de trottinettes en libre-service sur les trottoirs de Paris et des grandes métropoles.
- Le développement d'une offre de plus en plus structurée en périphérie des agglomérations et en milieu rural, avec un intérêt et un soutien grandissant de la part des collectivités locales, sous l'impulsion de structures telles que Clem' (ex Mopeasy) et Citiz.

---

[6] *Guide du CEREMA, « Autopartage et Territoires », 2018, citant [Biau, 1991] et [Massot, 2000].*

[7] *Devenue ensuite Mobizen puis Communauto.*

[8] *Devenue Yélomobile en 20210 lors de son intégration à l'offre de transport.*

[9] *Devenu ensuite Drivy puis Getaround en 2019.*

En un peu plus de vingt ans, l'activité d'autopartage a beaucoup évolué et s'est considérablement professionnalisée à tous les niveaux (outils informatiques, fluidité du parcours client, qualité de service…) grâce notamment à la généralisation des Smartphones.

Cette croissance ne s'arrêtera pas là : tous les scénarii de prospective au niveau mondial prévoient dans les années à venir une forte croissance du marché de l'autopartage, dans un contexte de transition écologique, de partage modal et de développement de l'économie de la fonctionnalité.

2.2 LES PRINCIPAUX ACTEURS/OPERATEURS

Le développement de l'autopartage en France et des différents types de services depuis les années 2000 est fortement lié à l'apparition de nouveaux acteurs sur le marché. Opérateurs, fournisseurs de solutions, pouvant être locaux, nationaux, internationaux, et mêmes collectivités opérant le service, sont aujourd'hui regroupés au sein de l'Association des Acteurs de l'Autopartage (AAA).

Ci-dessous, un état des lieux des principaux acteurs par type de service est proposé :

Autopartage en boucle et combiné

Le réseau **Citiz** est un regroupement de services locaux d'autopartage indépendants, qui ont décidé de s'unir autour de valeurs et de services communs, pour permettre aux utilisateurs d'accéder à l'autopartage un peu partout en France. Il comporte à ce jour 1'620 véhicules en France.

Le modèle principal qu'opère **Citiz** dans les grandes métropoles est l'autopartage en boucle avec emplacements dédiés pour les véhicules sur des stations en voirie.

Citiz est le seul acteur en France aujourd'hui à proposer de l'autopartage combiné associant boucle et free-floating sous la marque Yea! dans six grandes métropoles régionales et dans quelques autres agglomérations.

Le réseau **Citiz** est présent sur tous types de territoires :

- En zones denses : Bordeaux, Lyon, Strasbourg, Toulouse, Rennes, Grenoble, Marseille…
- Dans les villes moyennes : Angers, Besançon, Dijon, La Rochelle, Pessac, Poitiers…
- En zones peu denses : Aix-les-Bains, Arras, Epinal, Haguenau, Lourdes, Tarbes, Voiron…

Clem' est une société française spécialisée dans l'autopartage de véhicules électriques en boucle et la recharge intelligente. Elle propose une solution de mobilité co-construite avec les territoires pour leur permettre de créer leur service d'autopartage électrique local. Ces projets s'inscrivent dans la volonté des territoires d'avancer dans la transition écologique et de proposer une nouvelle forme de mobilité accessible à tous.

Clem' est le seul acteur en France aujourd'hui à associer des services d'autopartage et de recharge.

La société est actuellement présente dans 210 villes, avec 410 véhicules et 600 points de charge gérés.

Quelques exemples de déploiement en France :

- Lulu - Communauté de Communes du Territoire de Lunéville à Baccarat (Meurthe-et-Moselle) - 42 véhicules électriques partagés.
- Autofree 61 - Département de l'Orne - flotte de 30 véhicules électriques mutualisés entre l'usage des services du département et l'usage du public.
- Pays de Lumbres (Pas-de-Calais) - 7 véhicules électriques partagés.

Communauto, société canadienne fondée en 1994, fait figure d'entreprise pionnière de l'autopartage, en tant que gestionnaire du plus ancien service en Amérique du Nord et de l'un des plus importants services d'autopartage au monde.

L'entreprise compte en effet quelques 4'000 voitures au total en 2021, réparties dans 16 villes et agglomérations en France et au Canada.

En France, **Communauto** propose 200 véhicules localisés à Paris et dans sa périphérie. Le service proposé sur le territoire français est entièrement en boucle, et repose sur une intégration avec les transports publics pour renforcer une mobilité multimodale, renforcé par un partenariat stratégique avec le Groupe RATP devenu actionnaire, et un développement économique durable qui maximise son impact social et environnemental.

Marguerite est le service d'autopartage en boucle local Nantais géré par l'entreprise **Nantes Autopartage**, filiale du groupe SEPAMAT.

Inauguré en 2008 avec 19 voitures sur 11 stations, le service compte aujourd'hui 65 véhicules dont 4 véhicules utilitaires répartis dans 53 stations.

La vocation de Marguerite est de proposer une alternative simple et économique à la voiture individuelle, complémentaire de l'offre de déplacement de l'agglomération nantaise, en partenariat avec les principaux acteurs de la mobilité : Nantes Métropole, TAN, NGE, Bicloo, Europcar Atlantique et Loc Eco.

Modulauto est un opérateur d'autopartage en boucle existant depuis plus de dix ans exclusivement en Occitanie, notamment sur le territoire de Montpellier Métropole.

Bien que développée de manière plus conséquente au sein des pôles urbains majeurs de la région, **Modulauto** propose également ses véhicules sur des zones moins densément urbanisées (Sète, Narbonne, Perpignan, Grand Pic Saint Loup).

Modulauto a déployé 105 véhicules sur ces territoires, répartis dans 50 stations.

Renault Mobility**,** renommé **Mobilize Share** depuis octobre 2021, est le service d'autopartage en boucle de Mobilize, la nouvelle marque du groupe Renault dédiée aux nouvelles mobilités. Présent en France et à l'étranger, le service propose d'utiliser un véhicule en libre-service et en boucle.

En France, **Mobilize Share** représente aujourd'hui pour la partie grand public :

- 2'200 véhicules partagés.
- 310 hubs de mobilité.
- 110'000 clients.

Il s'agit d'un service clés en main entièrement digital, géré par le réseau de concessionnaires.

Ubeeqo, entreprise française fondée en 2008 et rachetée par le groupe Europcar en 2015, est leader européen de l'autopartage en boucle et en communauté fermée pour les entreprises et particuliers.

A Paris, Ubeeqo a été parmi les premiers opérateurs à proposer aux Parisiens des véhicules en libre-service, ce dès 2015. Ubeeqo dispose près de 1'000 véhicules dans Paris et en petite couronne dont 675 véhicules électriques et hybrides rechargeables.

Le **Syndicat Mixte des Transports en Commun 90** est l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (A.O.M) du Territoire de Belfort. Cas unique en France, sa compétence couvre l'ensemble du département du Territoire de Belfort.

La marque Optymo a été créée en 2007 par le SMTC. Aujourd'hui, Optymo présente une offre unique en France, l'offre Triple Play Optymo (bus, vélo et voiture en libre-service en boucle) accessible avec une carte unique : le Pass Optymo.

Le service d'autopartage, lancé en 2014, comporte aujourd'hui 75 véhicules, dont trois types de véhicules légers (citadines, breaks compacts et petits utilitaires). Ce service présente la particularité d'être financé et géré à 100% par l'établissement public.

Le service **Yélomobile** de la ville de La Rochelle, opéré en Délégation de Service Public, est l'un des plus anciens services d'autopartage français toujours en activité aujourd'hui. Lancé en 1999, il s'intègre depuis 2010 dans une offre de mobilité globale sous la marque « Yélo » regroupant également le bus, le vélo en libre-service, le TAD, les P+R.

Historiquement opéré en trace-directe, le service propose désormais un mix de véhicules en boucle, rattachés à une station, et de véhicules en free-floating pouvant être pris et remis dans la zone de dépose. Il comporte 45 véhicules électriques et hybrides, avec 5 catégories de véhicules différentes, de la mini-citadine à la voiture familiale 7 places.

Getaround est une entreprise américaine fondée en 2009 proposant de mettre en relation des propriétaires de véhicules, qu'ils soient particuliers ou professionnels, avec des conducteurs cherchant un véhicule pour une courte ou moyenne durée.

En 2019, **Getaround** a racheté et incorporé **Drivy** qui était l'un des leaders français de l'autopartage entre particuliers.

L'entreprise est présente dans huit pays différents, dont sept pays européens.

Getaround compte aujourd'hui plus de 6'000 véhicules Connect[10] en France, dont 300 en partenariat avec les villes, notamment Paris, Marseille, Nice ou encore Bruxelles, par le biais de partenaires de flottes professionnelles.

[10] *Véhicules accessibles de manière autonome à l'aide de l'application mobile Getaround.*

Autopartage en free-floating

Free2Move est la marque globale de mobilité du Groupe STELLANTIS. A Paris et sa périphérie (Vanves, Issy-Les Moulineaux, Sèvres, Boulogne-Billancourt et Saint-Cloud), Free2Move propose depuis 2018 un service d'autopartage en free-floating avec 600 véhicules 100% électriques. Il offre également son service d'autopartage free-floating à Madrid, à Lisbonne ainsi qu'à Portland et à Washington aux Etats-Unis.

En tant que Marketplace de la mobilité, **Free2Move** propose à plus de 1.2 Millions de clients dans le monde, au travers de son application, un panel de produits et services allant de l'autopartage à la location courte, moyenne ou longue durée, en passant par la réservation de chauffeurs VTC, places de parking et bornes de recharge via son application, ainsi que des solutions d'accompagnement vers la transition énergétique ou encore de la gestion de flotte pour les professionnels.

Share Now (issu de la fusion des services Car2Go et DriveNow, deux services pionniers de l'autopartage en free-floating) propose depuis 2008 ses services de mobilité, avec aujourd'hui plus de 3 millions de clients en Europe, répartis dans 16 villes.

En France, **Share Now** est présent à Paris avec 631 véhicules électriques.

Acteur historique de l'autopartage en free-floating, **Share Now** ne limite pas son service à des petites distances parcourues ou courtes durées, mais propose également une offre de location plus longue durée (jusqu'à un mois) pour répondre à un maximum de cas d'usage en offrant un service flexible et qui s'adapte en continu aux besoins.

Le service d'autopartage **Zity by Mobilize** est disponible à Madrid depuis 2018 et à Paris depuis 2020, réunissant plus de 450 000 utilisateurs. En tout ce sont 1 300 véhicules 100% électriques disponibles à la location dont 800 à Madrid et 500 à Paris. Via l'appli Zity, il est possible de louer des véhicules à partir d'une minute et sans limite de durée.

Zity by Mobilize est un projet associant le savoir-faire de Ferrovial dans le domaine des services urbains et du développement de solutions écologiques avec l'expérience de Renault, le leader européen de la vente de véhicules électriques et une marque de référence en matière de mobilité durable.

Leo&Go est un service d'autopartage de véhicules électriques et hybrides en free-floating ouvert à Lyon et Villeurbanne le 1er septembre 2021.

Le service, lancé et opéré par le fournisseur de solutions **Vulog**, compte dès son lancement 300 véhicules 5 places, et pourrait également faire office pour l'entreprise de « laboratoire » à grande échelle pour mettre en avant ses innovations technologiques.

Troopy est un service de scooters partagés qui propose aux usagers des scooters 125 cm^3 permettant d'emprunter l'autoroute et les voies rapides pour répondre aux besoins de déplacements à l'échelle métropolitaine.

Depuis 2018, **Troopy** opère une flotte de 250 scooters de 125 cm^3 à Paris et dans douze communes d'Ile-de-France.

En 2022, Troopy opérera sa transition vers un service 100% électrique et multi-véhicules composé de scooters électriques équivalents 50 cm^3 et 125 cm^3.

Ce service est une initiative du Groupe Chapat, spécialiste des métiers de la distribution et de la réparation de motocycles et d'automobiles en France, développé en partenariat avec le constructeur Yamaha.

Shaary by Wesk est un service d'autopartage à la minute de véhicules électriques au micro-gabarit spécialement conçus pour circuler en ville. Ces véhicules ne nécessitent ni infrastructures, ni bornes.

Mi-2021, ce service n'avait pas encore été déployé en France.

Autopartage en trace directe

Depuis l'arrêt des services opérés par le groupe Bolloré dans différentes villes françaises (Autolib', Bluely, Bluecub…), **il n'existe désormais plus d'opérateur proposant un service d'autopartage en trace directe avec stations en France**.

Fournisseurs de solution

Mobility Tech Green, entreprise basée à Rennes, fondée en 2009, est un fournisseur de solutions pour entreprises et collectivités souhaitant partager leurs véhicules auprès de leurs collaborateurs ou du grand public.

Mobility Tech Green fournit notamment un ensemble d'outils permettant à un opérateur de gérer sa flotte de véhicules.

Vulog, lancée à Antibes en 2006, est un acteur pionnier de la fourniture de solutions d'autopartage.

L'entreprise propose aujourd'hui la fourniture de produits et services permettant d'opérer flottes de voitures et d'autres modes de transport comme vélos, scooters, trottinettes…

Proposant ses services en Europe, Amérique, Asie et Océanie, **Vulog** soutient plus de 35 grands projets de mobilité partagée dans le monde.

Kuantic, filiale de Valeo**,** conçoit depuis 2003 des solutions innovantes destinées au marché européen de la télématique embarquée et de la mobilité décarbonée.

Sa stratégie combine une technologie française, tant matérielle que logicielle, fondée sur des standards ouverts pour permettre des partenariats applicatifs, y compris avec les constructeurs de véhicules pour qui le véhicule intelligent est au centre de la stratégie de services.

Membres associés

Acteur majeur des services de mobilité et logistique automobiles, **Fullcar Services** propose une gamme complète de services adaptée aux opérateurs de l'autopartage partout en France :

- La mise à la route des véhicules (stickage, documents de bord…)
- Le nettoyage à sec ou humide sur site, en parking ou sur voie publique.
- La recharge de véhicules sur bornes électriques publiques ou privées
- Le transfert de véhicules vers les sites de maintenance ou pour l'équilibrage de flotte.
- La fourniture, pose et la maintenance de bornes électriques de recharge.
- Le relevé d'état intérieur et extérieur des véhicules (check-in).
- La réalisation d'interventions techniques de 1er niveau (débogage de boîtiers, recharge/remplacement de batteries, changement de rétroviseurs, antennes...).
- Les sorties de fourrières
- Etc.

Acteur incontournable du nettoyage de véhicules de flotte sur site, **Lavéo** déploie depuis 2008 son réseau de partenaires sur l'ensemble du territoire national.

Pour réaliser ces prestations, **Lavéo** s'appuie sur un réseau de partenaires composé d'entreprises de l'Économie Sociale et Solidaire.

Lavéo propose des solutions adaptées aux besoins des organisations possédant un parc de véhicules en autopartage :

- Nettoyage des véhicules sur site.
- Contrôle et état des lieux des véhicules avec reporting.
- Détachage des selleries/moquettes.
- Préparation des véhicules.
- Convoyage.
- Stickage/ déstickage.
- Etc.

Virtuo révolutionne la location de voiture depuis 2016 grâce à son application smartphone qui permet de déverrouiller sa voiture, sans clé physique et sans comptoir.

Le service de voiture à la demande Virtuo donne aux urbains les libertés offertes par la voiture, tout en proposant une alternative plus pratique, plus économique et plus durable. L'entreprise, présente dans quatre pays (France, Espagne, Royaume-Uni et Italie) et 20 villes européennes, dont Paris, Londres, Lyon, Barcelone, Madrid, offre aussi un service de livraison de voiture à domicile

La société **Diffusion Urbaine** conçoit, fabrique et commercialise des arceaux de parking automatiques et solaires depuis plus de 15 ans.

Devenue leader sur ses marchés, la société a décidé de s'inscrire dans une démarche environnementale liée au développement durable en proposant une gamme d'arceaux de parking connectés à énergie propre, afin de répondre notamment aux exigences et aux problématiques des exploitants d'autopartage, covoiturage et parking partage en termes de stationnement.

2.3 NIVEAU ACTUEL DE DEPLOIEMENT

2.3.1 EN FRANCE

L'Association des Acteurs de l'Autopartage a lancé et met à jour annuellement un baromètre national de l'autopartage, invitant l'ensemble des acteurs de la filière à partager certains indicateurs clés de développement de leur service, dont le nombre de véhicules déployés et le nombre d'utilisateurs.

Début 2021, l'association dénombrait **11'550 véhicules** partagés déployés par vingt-quatre opérateurs différents. 80% de ce parc est rattaché à des services d'autopartage en boucle et 20% à des services en free-floating.

Au cours de l'année 2020, ces véhicules ont été utilisés par **294'000 usagers**[11]**,** et pour 86% d'entre eux, pour des usages en boucle.

Une offre d'autopartage (parfois multiple) est présente dans 698 communes françaises, représentant 181 unités urbaines[12], 79 communes hors unité urbaine et une population totale de plus de 23,6 millions d'habitants.

L'autopartage s'est développé en priorité dans les zones denses, ce qui peut sembler logique, mais pas seulement puisque près d'un tiers des véhicules déployés sur le territoire français l'ont été en dehors des métropoles et qu'un nombre croissant de projets de développement concernent des territoires péri-urbains et ruraux.

De nombreux pôles urbains, hors métropoles, organisent ou bénéficient également d'une offre d'autopartage sur leur territoire : on peut citer par exemple la Communauté Urbaine du Grand Reims, celle d'Angers-Loire-Métropole, la Communauté d'Agglomération Ardenne Métropole (incluant les villes de Charleville-Mézières et de Sedan), l'agglomération de La Rochelle ou encore la ville de Perpignan, sont de bons exemples des nombreuses collectivités ayant fait le choix d'organiser ou de promouvoir une offre d'autopartage sur leur territoire.

L'autopartage en boucle est présent sur tous les types de territoires : on le retrouve aussi bien au cœur des métropoles que dans des villes de taille moyenne ou dans des territoires ruraux (Commune de Tinchebray Bocage en Basse-Normandie, Communauté du Pays Voironnais en Auvergne-Rhône-Alpes, Communauté de Communes du territoire de Lunéville Baccarat en région Grand-Est, PNR des Grandes Causses en Occitanie…).

Les services de free-floating pur se concentrent au cœur des plus importantes métropoles : la ville de Paris et certaines communes de sa petite couronne abritent en effet la grande majorité des véhicules opérés en free-floating, même s'il existe également des flottes de tailles diverses sur d'autres métropoles comme le Grand Lyon et Toulouse Métropole.

L'autopartage combiné est surtout présent dans les grandes métropoles (Lyon, Bordeaux, Strasbourg, Grenoble…) mais également dans des villes de plus petites tailles comme Annecy, Chambéry, La Rochelle, Valence, etc. Les Parisiens ont également accès aux deux types de services, mais par le biais d'opérateurs différents.

---

[11] *Evaluation sans doute légèrement sur estimée car un usager peut avoir été compté plus d'une fois s'il a utilisé plusieurs services d'autopartage différents en 2020.*

[12] *Unité urbaine : commune ou ensemble de communes présentant une zone de bâti continu qui compte au moins 2'000 habitants (définition INSEE 2021).*

2.3.2 A L'ETRANGER

D'après la CarSharing Association (CSA), fédération mondiale regroupant une trentaine d'organisations proposant des services d'autopartage, cinquante-sept pays disposaient de services d'autopartage en 2019[13].

En Europe, l'autopartage s'est développé majoritairement en Allemagne et en Suisse à partir de la fin des années 1980 et c'est donc sans grande surprise ces deux pays qui présentent aujourd'hui les taux de pénétration les plus importants.

A titre d'exemple, **toutes les communes suisses de plus de 10'000 habitants disposaient dès 2015 d'une offre d'autopartage** et le quart des communes de 2'000 à 4'999 habitants[14] en disposaient également.

Cette couverture du territoire helvète est assurée quasiment à 100% par un **unique opérateur** de statut coopératif, Mobility Carsharing.

L'Allemagne compte pour sa part 26'220 véhicules en autopartage au 1er janvier 2021 pour plus de 2,8 millions d'inscrits d'après la Bundesverband CarSharing[15] (association fédérale de l'autopartage).

Contrairement à la Suisse, l'offre est très déconcentrée puisqu'il existe dans toute l'Allemagne 228 entreprises, coopératives et associations opérant des services d'autopartage.

Les acteurs industriels historiques de l'industrie automobile allemande sont des acteurs importants de la filière : BMW, Daimler et Volskwagen proposent tous une offre d'autopartage en free-floating, La compagnie ferroviaire Deutsch Bahn opère également un service d'autopartage en boucle, Flinkster.

En 2017, le Parlement allemand a approuvé la « loi sur l'autopartage » permettant d'octroyer aux véhicules d'autopartage des privilèges dans leur usage de la voirie, comme l'attribution de places de parking réservées, des réductions ou exemptions de redevances de stationnement, etc.

En 2014, **le nombre d'utilisateurs de l'autopartage représentait 1,5% de l'ensemble de la population suisse, contre 0,9% en Allemagne et 0,2% en France[15].**

Ces deux exemples de pays voisins de la France montrent que des modèles de développement bien différents peuvent être à l'origine de la croissance des services d'autopartage et la démocratisation de leur usage, et que l'autopartage en France conserve un potentiel et une marge de progression importants.

---

[13] *ADEME, « Enquête Nationale sur l'Autopartage », 2019.*

[14] *Source : Guide du Cerema « autopartage et territoires », 2018*

[15] *Ces chiffres n'incluent pas les véhicules déployés par Getaround Connect.*

3 MODE DE FONCTIONNEMENT

3.1 INSCRIPTION ET RESERVATION

Tous les services d'autopartage ont en commun la nécessité d'une inscription unique préalable à l'accès au service.

Toute personne dont l'inscription a été validée peut par la suite utiliser le service. L'inscription est usuellement réalisée en ligne et en autonomie par l'utilisateur souhaitant accéder au service. Elle est ouverte au grand public, à toute personne remplissant les conditions établies par l'opérateur, qui comprennent systématiquement les mesures suivantes :

- La détention d'un **permis de conduire valide** (ou éventuellement du BSR pour les rares services se limitant à des véhicules sans permis). Des restrictions peuvent exister sur les pays d'origine des permis de conduire (par exemple limités à l'Union Européenne, l'Espace Economique Européen, le Royaume-Uni et la Suisse).
- La soumission d'un **moyen de paiement approuvé**, parfois accompagné d'une autorisation de prélèvement en cas d'incident ou du paiement préalable d'une caution.
- La présentation d'une **preuve d'identité**.

A ces mesures peuvent parfois s'ajouter d'autres étapes ou restrictions :

- **Frais d'inscription** : certains services demandent à l'utilisateur de s'acquitter d'un abonnement annuel ou de frais d'inscription
- **Jeunes conducteurs** : certains services sont inaccessibles aux conducteurs inexpérimentés. L'accès à certaines catégories de véhicules peut même présenter des restrictions supplémentaires jusqu'à un minimum de cinq années de permis.
- **Restrictions géographiques** : dans des cas rares de services organisés par des collectivités, l'autopartage peut être accessible uniquement aux personnes résidentes du territoire.

Localement, des initiatives ont été prises pour permettre l'accès à l'autopartage à certaines catégories de la population ne remplissant pas toutes les conditions d'accès (financières notamment), par un accompagnement par des structures d'insertion ou par une collaboration entre l'opérateur et les services sociaux du territoire concernés.

Le cas des jeunes conducteurs peut interroger, dans la mesure où ce public semble naturellement faire partie du public cible des opérateurs d'autopartage : une population jeune, n'ayant pas encore développé de réflexe d'utilisation d'une voiture personnelle, n'ayant pas forcément les moyens d'acquérir un véhicule. Il y a donc un double intérêt à s'adresser aux jeunes conducteurs, mais cet intérêt se confronte bien souvent au risque de sinistre plus élevé associé par les assureurs à leur usage, risque se traduisant directement en coûts d'exploitation supérieurs pour les opérateurs. C'est pourquoi certains restreignent l'accès au service, et doivent donc se priver de cette base d'utilisateurs potentiels. Les politiques publiques peuvent permettre d'inciter les opérateurs à accepter les jeunes conducteurs afin de les pousser à adopter dès l'obtention de leur permis un réflexe de partage plutôt que de possession de leur véhicule.

L'inscription au service s'effectue de plus en plus systématiquement en ligne, même si on constate dans certains cas particuliers la mise à disposition d'une boutique ou d'un guichet qui peut venir d'une initiative de l'opérateur (Communauto à Paris, Citiz Grand Est à Strasbourg…) ou d'une collaboration entre l'opérateur d'autopartage et la collectivité et/ou les services locaux de transport. Une fois l'inscription réalisée, le compte peut être validé dans un délai variant généralement de moins de deux heures à une journée en fonction des opérateurs.

Une fois le compte utilisateur validé, celui-ci peut librement se connecter à son compte et utiliser un véhicule. Dans le cas des services avec réservation (concernant généralement les services en boucle), l'utilisation passe toujours par une réservation préalable par le biais de la plateforme, pouvant être réalisée plusieurs jours (voire semaines) à l'avance mais également en dernière minute. Dans le cas des véhicules en libre-service sans réservation (habituellement liés à un usage free-floating), l'usager peut consulter les véhicules disponibles sur une application et parfois aussi sur le site Internet de l'opérateur et se rendre ensuite auprès du véhicule pour le déverrouiller et démarrer son utilisation. Il est toutefois souvent possible de réserver un véhicule quelques minutes à l'avance dans le cas du libre-service afin de s'assurer de sa disponibilité le temps d'y accéder.

3.2 PRISE EN CHARGE ET UTILISATION DES VEHICULES

Pour utiliser les véhicules d'autopartage, et ce quel que soit l'opérateur, l'utilisation d'un véhicule nécessite la réalisation des étapes suivantes :

- **Repérer et accéder au véhicule**, en station dans le cas d'un service en boucle, sur voirie dans le cas d'un service en free-floating.

- **Ouvrir le véhicule** par le biais de la solution d'autopartage qui peut être de plusieurs types :
  - Ouverture directe du véhicule par badge : lors de l'inscription, un badge est fourni à l'utilisateur, qui lui servira à s'identifier pour démarrer sa réservation puis y mettre fin en l'appliquant au niveau d'un boîtier localisé sur le pare-brise. Certains opérateurs proposent également aux utilisateurs de recourir à leur carte de transports en commun.
  - Ouverture directe du véhicule par smartphone : l'utilisateur peut se rendre auprès du véhicule et utiliser son application mobile pour déverrouiller le véhicule et pour mettre fin à sa réservation. Cette solution permet d'éviter le délai d'obtention d'un badge. Elle peut toutefois poser le problème de l'accès au service pour un usager n'ayant pas de smartphone récent ou ne sachant pas bien s'en servir. Dans bien des cas, le service offre la possibilité de faire cohabiter cette solution avec la précédente.
  - Accès au véhicule par automate de distribution des clés : il existe également des solutions de partage des clés du véhicule, consistant à installer une boîte sécurisée à l'extérieur du véhicule permettant un accès aux clés en dehors du véhicule, qui sont ensuite utilisées comme pour un véhicule classique. Cette solution n'est en revanche pas compatible avec les deux précédentes et n'est compatible qu'avec un système d'autopartage en boucle.

- **Effectuer le tour du véhicule pour constater et renseigner les éventuels dommages préexistants** : tout usager prenant possession d'un véhicule est responsabilisé quant à la nécessité de déclarer des dommages supplémentaires par rapport à ceux déjà enregistrés par l'opérateur sur le véhicule (qui peuvent être signalés sur l'application et/ou au moyen d'autocollants dédiés, dans un document laissé à demeure dans l'habitacle…). Tout dommage non déclaré par l'usager et repéré par la suite est susceptible de lui être imputé et facturé.

- **Une fois le véhicule récupéré et le trajet effectué, l'usager doit ramener le véhicule à sa station** (dans le cas d'un trajet en boucle) **ou dans la zone de dépôt** (dans le cas d'un trajet en free-floating). Il doit alors le stationner correctement, vérifier n'avoir rien laissé dans celui-ci, et mettre fin à sa réservation par le procédé utilisé pour la démarrer (badge, smartphone, boîte à clés). Suivant les services, des exigences variées peuvent être appliquées quant au ravitaillement en carburant du véhicule.

Afin de s'assurer que le parcours utilisateur se déroule de la manière la plus instinctive possible, les opérateurs proposent un accompagnement des usagers avant, pendant et après leur utilisation du véhicule, par téléphone, par mail ou par l'intermédiaire d'une application[11].

Repérage par Smartphone et accès à un véhicule d'un service en free-floating

Crédit photo : Free2Move

Avant la réservation, les usagers sont informés du fonctionnement du service par des mails, vidéos ou FAQ disponibles sur la plateforme web ou sur l'application.

Si, malgré ces explications, un usager rencontre des difficultés au cours de son parcours, ou s'il fait face à un incident, une assistance[16] est à sa disposition pour répondre à ses questions ou résoudre un éventuel dysfonctionnement. Après l'utilisation, un service client est disponible par mail ou téléphone en cas de question ou de réclamation.

Dans le cas particulier d'un service d'autopartage de véhicules électriques, la charge du véhicule est un point qui vient s'ajouter au parcours utilisateur habituel et qui est traité différemment selon le mode de fonctionnement des services :

- **Pour les services en free-floating**

  L'usager n'a bien souvent que peu à se soucier du niveau de charge de la batterie ou de son rechargement. Les trajets étant bien souvent assez courts, il est possible dans la grande majorité des cas de prendre le véhicule et de le restituer sans avoir à effectuer de manipulation de branchement du véhicule. Sur certains services, l'usager peut bénéficier de divers avantages en mettant le véhicule en charge sur une station publique à l'issue de sa réservation.

- **Pour les services en boucle**

  La station de rattachement du véhicule étant bien identifiée, et celui-ci étant toujours voué à y revenir, elle est le plus souvent équipée d'une borne de charge. La prise en main du système de charge pour débrancher le véhicule au démarrage et le rebrancher à la restitution fait dans ce cas partie intégrante du parcours utilisateur. Une bonne coordination des acteurs intervenant sur le service (opérateurs d'autopartage, superviseur des bornes de recharge…) est alors cruciale pour que l'expérience utilisateur ne soit pas dégradée.

[16] *Les modes d'assistance varient selon les opérateurs. L'assistance est le plus souvent téléphonique (hotline).*

Cas particulier du recours à des véhicules électriques

Intégrer des véhicules électriques dans une flotte d'autopartage présente plusieurs atouts pour la collectivité concernée :

- Contribuer à réduire les émissions locales de polluants atmosphériques.
- Favoriser le recours à des véhicules moins bruyants.
- Contribuer à démocratiser l'usage des véhicules électriques.
- Préparer l'après 2035[17].
- Offrir aux habitants une solution de mobilité alternative dans les zones où s'appliquent des restrictions de circulation pour les véhicules thermiques (zones à faibles émissions mobilité).

Ce type de véhicules est très bien adapté aux services en free-floating qui sont déployés très majoritairement en zones denses, du fait que les enjeux de pollution y sont particulièrement forts et que l'autonomie limitée des véhicules électriques est sans conséquence puisque les distances à parcourir sont le plus souvent réduites.

Le recours à des véhicules électriques dans les services en boucle génère en revanche des contraintes d'exploitation spécifiques qui ont un impact économique certain :

- A moins de pouvoir bénéficier de subventions, le coût d'achat des véhicules est plus élevé qu'avec leurs équivalents thermiques.
- L'opérateur est obligé de prévoir un temps de latence après chaque réservation au cas où le véhicule serait restitué déchargé. Le taux de disponibilité des véhicules, et donc leur rentabilité, s'en trouvent logiquement affectés. Par ailleurs, l'opérateur est obligé d'intervenir physiquement si le dernier utilisateur n'a pas remis lui-même le véhicule en charge[18].
- Lorsqu'ils ont le choix, par habitude et pour se sentir plus à l'aise, une part non négligeable d'abonnés préfère réserver un véhicule thermique plutôt qu'un véhicule électrique, ce qui contribue aussi à diminuer le taux d'utilisation des véhicules.

Toutes les options sont donc envisageables et doivent être réfléchies au regard des caractéristiques et des objectifs prioritaires que se donne chaque collectivité et de sa volonté, ou pas, de s'impliquer financièrement pour permettre aux services locaux d'autopartage d'atteindre leur équilibre économique et de pérenniser leur activité.

A l'échelle d'un territoire, quand c'est possible, il est souvent pertinent de proposer une offre multiforme proposant une large gamme de véhicules de tailles et de motorisations différentes (véhicules thermiques, électriques et hybrides).

Ce mixage permet aux utilisateurs de choisir le véhicule qui correspond le mieux à chacun de leurs besoins de mobilité qui peuvent aller d'un déplacement très court effectué en solo à un déplacement de plusieurs jours effectué en famille, avec parfois des contraintes particulières (trajets en montagne, par temps très froids ou très chauds, trajets de nuit…) peu favorables à l'usage d'un véhicule électrique.

L'expérience a montré que cette complémentarité était bénéfique pour l'ensemble des parties prenantes (collectivité, opérateur, usagers…) et donc pour le développement de l'autopartage en général.

---

[17] *Echéance à laquelle la Commission Européenne envisage la fin des ventes de voitures à moteurs thermiques.*

[18] *Le problème ne se pose pas en free-floating car l'usager ne réserve pas en avance un véhicule en particulier : si un véhicule est restitué déchargé ou trop peu chargé, il n'apparaît pas comme étant disponible tant qu'il n'a pas été rechargé.*

3.3 TARIFICATION ET FACTURATION

3.3.1 COMPOSITION TARIFAIRE

Les tarifs de base appliqués par les opérateurs englobent classiquement l'ensemble des postes suivants :

- L'accès et le droit d'usage des véhicules.
- L'amortissement des véhicules.
- L'entretien, les réparations, et d'une manière générale leur maintien en bon état de fonctionnement.
- Le nettoyage.
- Le carburant ou la recharge s'il s'agit d'un véhicule électrique.
- L'assistance et l'assurance (l'utilisateur inscrit ayant réservé ou débloqué le véhicule uniquement) en cas d'incident - avec des montants de franchise pouvant varier, précisés à la réservation et/ou dans les conditions générales d'utilisation, et parfois la possibilité offerte à l'utilisateur d'effectuer un rachat de franchise afin de limiter le montant facturé en cas d'incident.
- L'accès à une assistance téléphonique en cas de problème rencontré au cours de l'utilisation.
- Les frais de stationnement du véhicule à sa station pour un service en boucle, en voirie dans la zone spécifiée pour un service en free-floating et, dans certains cas, les frais de stationnement sur la voirie pendant l'utilisation, dans une zone spécifiée.
- Les frais indirects relatifs au fonctionnement général du service (gestion, facturation…).

3.3.2 PRINCIPES TARIFAIRES

La tarification d'un service d'autopartage est toujours fonction de la durée de réservation et, le plus souvent mais pas toujours, de la distance parcourue :

- **Tarification à la durée uniquement** : les services appliquant ce mode de tarification se concentrent sur la facilité de compréhension de la tarification. Celle-ci n'est toutefois possible que pour des véhicules ne pouvant réaliser que des distances restreintes, une motorisation impliquant un faible coût de l'énergie (autopartage de véhicules électriques) et/ou des services pour lesquels l'usager sera amené à payer un éventuel ravitaillement visant à allonger son déplacement ou rendre le véhicule au même niveau de carburant qu'au démarrage. La tarification varie au sein d'un même service en fonction du type de véhicule réservé, en particulier en fonction de sa taille ou de sa puissance.
- **Tarification en fonction des critères de durée et de distance** : c'est la forme la plus classique de tarification. L'usager s'engage à payer son temps d'utilisation du véhicule (sans prise en compte des heures de nuit), et un tarif au kilomètre (qui peut être évolutif, avec un prix plus faible au kilomètre pour les grandes distances). Il n'est dans ce cas pas tenu de rendre le véhicule au même niveau de carburant qu'au moment de son départ, et les éventuels besoins de ravitaillement en carburant sont pris en charge par l'opérateur. Comme pour la tarification à la durée, le tarif est différencié entre tailles de véhicules.

Pour s'adapter aux besoins et aux habitudes de consommation des usagers, les opérateurs proposent le plus souvent des formules d'abonnement qui permettent aux utilisateurs fréquents de réduire le coût de chaque location et aux utilisateurs occasionnels d'avoir un accès à l'autopartage sans engagement d'utilisation.

A ces tarifs de base peuvent s'ajouter des pénalités en cas de non-respect des règles d'utilisation des véhicules et du service : véhicule restitué avec retard, habitacle très sale…

Une franchise est également prélevée en cas d'accident responsable.

3.3.3 Ordres de grandeur tarifaires

Les ordres de grandeur tarifaires pour les particuliers sont les suivants :

- **Pour l'autopartage en boucle en station :**

Libellé		Fourchette tarifaire[19]
Frais d'inscription		0 € à 40 €
Abonnement		2 €/mois à 18 €/mois
Sans abonnement	Tarif horaire	1 €/h à 10 €/h
	Tarif journée	34 €/jour à 75 €/jour
	Tarif premiers kms[20]	0[21] à 0.50 €/km
	Tarif kms suivants[12]	0.20 €/km à 0.50 €/km
Avec abonnement	Tarif horaire	1 €/h à 10 €/h
	Tarif journée	23 €/jour à 75 €/jour
	Tarif premiers kms[12]	0.20 €/km à 0.50 €/km
	Tarif kms suivants[12]	0.20 €/km à 0.30 €/km

- **Pour l'autopartage en free-floating :**

Libellé		Fourchette tarifaire
Frais d'inscription		0 € à 40 €
Abonnement		Jusqu'à 10 €/mois
Sans abonnement	Tarif horaire	0.04 €/min à 0.39 €/min
	Tarif journée	25 €/jour à 80 €/jour
	Tarif kms	0 à 0.37 €/km
Avec abonnement	Tarif horaire	0.04 €/min à 0.26 €/min
	Tarif journée	25 €/jour à 50 €/jour
	Tarif kms suivants	0 à 0.37 €/km

[19] *Le bas de la fourchette correspond souvent aux petites citadines, le haut de la fourchette à des véhicules spacieux et plus haut de gamme.*

[20] *En général, pas de frais kilométriques pour les véhicules électriques.*

[21] *Certains opérateurs ne facturent pas spécifiquement les premiers kilomètres d'un trajet (ils sont inclus dans le prix de base du trajet).*

Une tarification peut aussi être résolument orientée dans un but de promotion du service dans le cas d'un service d'autopartage porté par une collectivité (dans le cadre d'un marché public par exemple) : c'est notamment le cas de la commune de Tinchebray-Bocage dans l'Orne qui propose un service accessible pour un prix de 5 € la demi-journée et 8 € la journée.

Véhicule d'autopartage déployé dans la commune de Tinchebray-Bocage dans l'Orne

Crédit photo Clem'

Ce tarif délibéré par la commune au moment du lancement du service inclut l'énergie présente dans le véhicule électrique à la prise en main du véhicule par l'utilisateur, et a pour but de proposer une solution de mobilité subventionnée par la collectivité sur une zone présentant peu de solutions de déplacements alternatives à la voiture individuelle.

3.4 SUIVI DU SERVICE

Les opérateurs d'autopartage, dans le cadre de leurs activités quotidiennes, produisent et analysent diverses statistiques relatives à l'état et l'utilisation de la flotte.

Il est possible dans le cadre de la délivrance d'un label autopartage, d'une contractualisation ou des relations de collaboration entre collectivité et opérateur d'obtenir auprès de celui-ci des rapports rendant état régulièrement du fonctionnement du système et de son niveau d'adoption.

Dans le cadre d'une contractualisation directe entre un opérateur et une collectivité, il peut être demandé à l'opérateur de mettre à disposition une interface permettant aux agents de la collectivité d'opérer un suivi en temps réel de l'utilisation du service.

Naturellement, tous les opérateurs ne produisent pas forcément les mêmes chiffres ou analyses sous les mêmes formats. Il est donc nécessaire pour la collectivité de définir un cadre à renseigner (ce qui peut faire appel à une collaboration entre institutions) ou de prévoir un temps pour remanier les chiffres reçus, afin d'en permettre l'exploitation.

Ce suivi du service est néanmoins permis par les systèmes d'information des opérateurs, et il constitue un point crucial de l'organisation d'un service d'autopartage sur un territoire, sur lequel nous serons amenés à revenir par la suite.

4 USAGES, USAGERS ET IMPACTS

4.1 USAGERS ET USAGES

L'autopartage reposant sur un accès flexible et en autonomie à des véhicules de tailles diverses, les usagers et types d'usages associés peuvent par nature se montrer aussi divers que ceux associés à la voiture individuelle, ce qui rend difficile la définition d'un profil type d'utilisateur.

C'est d'autant plus vrai que les usages sont aussi la résultante de considérations très locales : offre alternative en transports en commun, qualité des dessertes ferroviaires, configuration territoriale, offre tarifaire, etc.

Plusieurs études ont toutefois été menées sur le sujet en France et à l'étranger, qui permettent de dégager des tendances.

L'édition 2019 de l'enquête nationale sur l'autopartage en boucle réalisée par le cabinet 6-t pour le compte de l'ADEME, associe l'usage de l'autopartage en boucle à un public :

- **Essentiellement urbain** (70% des usagers de l'autopartage en France habitent dans la ville-centre de l'agglomération) et partageant donc divers traits caractéristiques des populations urbaines :
  - Un nombre de diplômes supérieur à la moyenne.
  - Des foyers restreints.
  - Une proportion de personnes en situation d'emploi et de revenus au-dessus de la moyenne.

Crédit photo : Citiz

- **Majoritairement masculin**, comme c'est d'ailleurs le cas pour l'usage de la voiture individuelle en général :
  - Légèrement plus âgé que la moyenne de leur ville de résidence, avec un âge moyen voisin de 45 ans.
  - Présentant des habitudes de mobilité plus axées sur l'intermodalité que la moyenne, également permises par une proximité des actifs à leur lieu de travail et un taux de motorisation faible :

- 25% des actifs usagers de l'autopartage résident à moins de 2 km de leur lieu de travail et 50% résident à moins de 5 km.
- Une fréquence d'utilisation des transports en commun, de la marche et du vélo plus importante que la moyenne de la population de leur zone de résidence (40% des utilisateurs utilisent quotidiennement les transports en commun, un tiers des usagers ont recours à la marche ou au vélo tous les jours ou presque) pour un taux de motorisation atteignant à peine 27%.

Il est important d'insister sur le fait que ces chiffres sont fortement influencés par la forte part d'usagers de l'autopartage présents dans les villes, elle-même résultant de la localisation de la grande majorité des véhicules proposés dans ces zones.

Le profil type des usagers varie en fonction de sa localisation géographique, du type de service proposé (les usagers de la boucle différant notamment fortement de ceux du free-floating) et pouvant être influencés par d'autres critères.

Par ailleurs, si l'enquête nationale sur l'autopartage s'est concentrée sur le profil des utilisateurs du grand public, il ne faut pas omettre que l'offre s'adresse également aux entreprises et administrations, et que les employeurs peuvent représenter une part non négligeable des usages.

Nous dressons page suivante une liste des cas d'usages constatés de l'autopartage. Cette liste n'a pas un caractère exhaustif mais elle permet de donner un aperçu de leur variété et de leur diversité.

Exemple d'usage de l'autopartage

Crédit photo : Communauto

Type d'usager	Usage	Type d'autopartage
Particuliers	Compenser l'absence de véhicule pour une sortie à la journée ou un week-end à plusieurs ou à destination d'un lieu mal desservi par les transports collectifs. *Plusieurs heures à plusieurs jours régulièrement*	Usage particulièrement adapté à l'autopartage en boucle. L'autopartage en free-floating peut également se positionner sur ce type d'usage avec une tarification adaptée.
	Substituer ou compléter l'usage des transports en commun lorsqu'une voiture semble plus adaptée (pour transporter du matériel, des personnes, ou en cas de correspondances…) *Plusieurs heures occasionnellement*	Autopartage en free-floating L'autopartage en boucle peut également se positionner sur ce type d'usage pour des trajets de plus longue distance sur des réseaux de transport étendus.
	Compenser l'absence de seconde voiture dans le foyer pour réaliser un déplacement de durée limitée (courses, rendez-vous médical, accompagnement d'une personne non véhiculée…) ou tardif (fête, spectacle…). *Quelques heures régulièrement*	Autopartage en boucle Autopartage en free-floating
	Obtenir l'accès à un format de véhicule particulier (utilitaire par exemple) pour un besoin ponctuel (voyage à la déchetterie ou achat d'un meuble par exemple). *Quelques heures à une journée, ponctuellement*	Autopartage en boucle

Entreprises	Rendez-vous professionnels *Quelques heures à quelques jours, occasionnellement*	Autopartage en boucle pour un déplacement de distance moyenne à longue. L'autopartage en free-floating peut être utilisé pour un déplacement de courte à moyenne distance au cœur de l'agglomération.
	Transport de matériel nécessitant l'accès à un véhicule de format différents de ceux de la flotte d'entreprise ou à un véhicule supplémentaire *Quelques heures occasionnellement ou ponctuellement*	Autopartage en boucle
	Remplacement temporaire ou définitif d'un véhicule de la flotte indisponible *Plusieurs jours par mois, pour quelques heures à une journée*	

La diversité d'usages permise par l'autopartage est un point clé à l'origine de la diversité des offres observées. Il apparaît en effet clair que, par le type de véhicules, les contraintes (ou l'absence de contraintes) liées à l'utilisation et la réservation, ou même les formules tarifaires, les différents opérateurs cherchent à répondre à des besoins différents par des offres adaptées à un public cible.

Cette diversité s'identifie d'ailleurs clairement dans les choix effectués par les opérateurs et l'utilisation faite des véhicules par les usagers :

- L'enquête autopartage publiée par l'ADEME en 2019 identifie par exemple que 58% des usagers de Getaround Connect indiquent partir en week-end avec ce service contre seulement 27% des usagers de l'autopartage en boucle de Citiz, Communauto, Ubeeqo, Clem et Modulauto, alors qu'inversement, 34% des usagers de Getaround indiquent faire des courses ou achats avec ce service contre 53% des usagers de l'autopartage en boucle.
- Les déplacements sont en moyenne plus longs (en durée comme en distance) pour les usages en boucle, mais ces chiffres peuvent également être très variables d'un opérateur à un autre, d'une zone à une autre, d'un type de véhicule à l'autre... Le réseau Citiz, dans un bilan réalisé par Agence d'Urbanisme de la région Grenobloise, affichait par exemple en 2019 une durée moyenne de réservation d'environ 12 heures pour une distance moyenne de 59 km dans le cas d'un usage privé, contre 10 heures et 77 km pour un usage professionnel. L'opérateur Clem', spécialisé dans le déploiement de projets d'autopartage de véhicules électriques en milieu rural fait état aujourd'hui d'une moyenne de 35 km en 4 heures de réservation.

- Des différences dans les modalités d'accès aux véhicules, les véhicules eux-mêmes, et le contexte dans lequel est déployé l'autopartage sont à l'origine de ces différences. Sur un même territoire, les opérateurs choisissent eux-mêmes de se différencier pour offrir des avantages variés aux utilisateurs, à l'origine d'usages différents. On peut facilement le constater avec l'offre en région parisienne des opérateurs Communauto, Zity, ou ShareNow :
    - **Communauto** offre ainsi un service d'autopartage en boucle permettant d'avoir la garantie d'un véhicule disponible près de son domicile dans le futur et de pouvoir changer d'avis deux heures avant sans payer quoique ce soit ; pour une location d'une heure sans avoir de plein d'essence à faire ou pour partir en vacances ou en weekend toute l'année à un tarif fixé d'avance, avec l'un des trois types de véhicules proposés.
    - **Zity** propose de son côté un service de free-floating avec une tarification dynamique basée sur la demande. La flotte, composée de deux modèles de véhicules 100% électriques, offrant de grands coffres et dont une partie est équipée de sièges enfants, se veut particulièrement adaptée aux jeunes familles.
    - **ShareNow**, autre opérateur de free-floating opte pour un système de tarification similaire mais offrant également des possibilités de location longue durée. L'utilisation des véhicules électriques de format réduit (Smart 2 ou 4 places) proposés peut donc être envisagée de quelques minutes à 30 jours.

Ces quelques exemples et chiffres permettent d'envisager la **diversité des possibilités** offertes par l'autopartage, la diversification des usages et des usagers qui peut être à prévoir dans le futur, avec une pénétration plus importante de l'usage de l'autopartage sur le territoire et au sein de la population.

4.2 IMPACTS DES DIFFERENTS TYPES D'AUTOPARTAGE

De nombreuses enquêtes et études ont été réalisées pour évaluer les impacts pouvant être associés à l'autopartage.

Ces impacts sont bien établis et démontrés, mais le niveau d'impact constaté reste très dépendant des types de service, du contexte local et de spécificités nationales. Il n'est donc pas toujours possible d'extrapoler directement les résultats d'études réalisées dans d'autres pays.

Néanmoins, toutes les études s'accordent pour attribuer à l'autopartage un impact positif[22] sur :

- **La démotorisation des foyers** : les utilisateurs de l'autopartage sont moins équipés que la moyenne de la population, et plus susceptibles de se séparer d'un véhicule ou de renoncer à l'achat d'un véhicule.
- **Le report modal** vers d'autres modes de déplacement que la voiture individuelle (ou l'autopartage) : les utilisateurs de l'autopartage sont plus susceptibles de se déplacer en transports en commun, en vélo ou à pied que la population de référence.

[22] *De façon nette pour les services d'autopartage en boucle et de façon plus nuancée pour les services en free-floating.*

L'enquête nationale sur l'autopartage de 2019, réalisée auprès de plus de 3'000 utilisateurs de **l'autopartage en boucle**[23] dénombre ainsi :

- 23% d'usagers indiquant avoir modifié leur usage de la voiture particulière, ce qui correspond à une baisse de 31% du nombre de jours d'utilisation de la voiture[24].
- 40% d'usagers estimant avoir modifié leur usage des transports en commun, pour une augmentation globale de 6% du nombre de jours d'utilisation.
- 30% d'usagers déclarant avoir modifié leur usage du vélo, représentant sur l'ensemble des répondants une augmentation de 10% depuis la souscription à l'autopartage.
- 27% à avoir modifié leur usage de la marche pour une augmentation de 3% des trajets.
- 13% déclarent modifier leur usage du covoiturage, avec un impact de +9% sur le nombre de jours d'utilisation.
- 35% déclarent avoir modifié leur usage du train mais cette utilisation s'est renforcée pour certains répondants, et abaissée pour d'autres, conduisant à une évolution de +2% d'utilisation.

En termes de démotorisation, en France, 73% des utilisateurs de l'autopartage en boucle ne possèdent pas de véhicule. Dans la majorité des cas (68%) cela est dû à une démotorisation, qui peut être intervenue avant ou après l'inscription au système d'autopartage. La plupart des utilisateurs abandonnant un véhicule le font cependant après avoir souscrit au service (la démotorisation post-inscription représente en effet 73% des démotorisations).

Plusieurs études ayant cherché à déterminer quelle part de cette démotorisation était effectivement due à l'autopartage, l'attribution d'une réduction d'un nombre de véhicules à l'autopartage a pu être estimée : **une voiture d'autopartage remplace entre 5 et 8 véhicules personnels.**

Les usagers de l'autopartage en boucle[24] reportant en général leur usage du véhicule individuel vers d'autres modes, cela représente également plusieurs milliers de kilomètres en voiture par an évités.

Les services et les utilisateurs de l'autopartage étant en grande majorité localisés en zones urbaines, ces impacts concernent principalement les centres urbains. Nous nous emploierons également à aborder les différents impacts pouvant être attendus de l'autopartage au sein de différents types de territoires dans les parties suivantes.

Ces chiffres peuvent également être différenciés en fonction des types de service : plusieurs études mettent en effet en évidence des divergences d'impacts sur la démotorisation et le report modal en fonction des types de services (free-floating, boucle, ou autopartage combiné).

Les personnes utilisant exclusivement un ou plusieurs services de free-floating sont en général plus susceptibles de posséder une voiture et augmentent moins leurs usages d'autres modes de transport[25].

---

[23] *Non compris dans l'enquête les utilisateurs du service Getaround Connect.*

[24] *Les usagers utilisent moins la voiture du fait qu'ils monétarisent plus facilement chaque trajet que ce qu'ils feraient avec un véhicule leur appartenant. La facturation de chaque trajet incite plus la personne à questionner l'utilité du déplacement, la possibilité d'un recours à un mode plus économe (marche, vélo, TC…) ou à partager le coût du trajet en covoiturant. Les opérateurs constatent d'ailleurs que leurs clients génèrent individuellement un chiffre d'affaires décroissant les premières années suivant leur adhésion au service.*

[25] *Cf. par exemple les conclusions de l'étude STARS, « How to introduce carsharing in your city ? » d'avril 2020 et de l'étude du Karlsruhe Institute of Technology (KIT), "A study on free-floating Carsharing in Europe" de décembre 2019.*

Le service Getaround Connect, qui correspond à une forme particulière d'autopartage en boucle[26], présente des impacts spécifiques mis en évidence dans le cadre de l'enquête nationale de 2019.

Sa clientèle est plus masculine et plus jeune que dans les autres services d'autopartage en boucle (39 ans d'âge moyen contre 49 ans).

L'usage et les impacts du service Getaround Connect diffèrent également de l'autopartage en boucle traditionnel :

- En termes de fréquence et d'habitudes d'utilisation :
  - Getaround Connect est utilisé de manière hebdomadaire par 7% de sa clientèle, contre 18% en moyenne pour les services d'autopartage en boucle.
  - **Le recours à ce service est plus occasionnel :** respectivement 59% des clients l'utilisent moins d'une fois par mois, contre 37% dans les services traditionnels.
  - Les clients utilisent **plus souvent le service dans une autre ville que dans leur ville de résidence**. Cette pratique concerne, de manière régulière ou ponctuelle, plus d'un utilisateur sur deux (52%) contre moins d'un sur trois (31%).
- En termes de durées de location et distances parcourues :
  - **Les réservations sont plus souvent des réservations longues** : plus de la moitié sont supérieures à la journée et 11% durent de deux à quatre heures alors que ces locations de courte-durée représentent 56% des usages dans les autres services.
  - Les distances parcourues sont aussi **sensiblement plus longues** : elles sont supérieures à 50 kilomètres pour 75% des usages, contre seulement 39% dans les autres services.
- En termes de démotorisation :
  - L'impact sur la démotorisation est moins marqué : l'étude estime que le taux de remplacement de véhicules individuels par voiture en autopartage se situe entre 3,3 et 4,3 pour le service Getaround Connect, contre 5 à 8 pour les services traditionnels.

Plusieurs raisons peuvent expliquer ces différences :

- La **durée de location minimale**, au moment de la réalisation de l'enquête, était de 4 heures. Il est désormais possible d'accéder à la réservation à l'heure pour une part importante des véhicules disponibles. On peut rajouter sur ce point que, bien que la réservation de courte durée soit possible, **la tarification n'est pas directement proportionnelle au nombre d'heures réservées pour une durée faible** : le seuil minimal de la tarification reste élevé comparé aux tarifs pratiqués par les opérateurs d'autopartage en boucle (autour de 50% du prix de la journée).
- **La gestion de la tarification diffère également des pratiques des opérateurs d'autopartage en boucle**, particulièrement du fait de pratiques de « yield management » impliquant une variation du tarif en fonction de la demande et de la saisonnalité, qui rapproche sur ce point Getaround Connect des services de location traditionnelle. Les utilisateurs ne se voient pas non plus proposer de formule ou d'abonnement leur permettant d'accéder à des tarifs préférentiels. Et enfin, les frais de carburant constituent, pour les clients Getaround Connect, comme pour les clients de services de location classiques ou d'autopartage entre particuliers, une dépense calculée de manière séparée du prix de la location.

[26] *Les véhicules ne sont en général pas rattachés à une station matérialisée mais à une zone géographique d'attache.*

Les différentes études divergent quant à l'impact du free-floating sur la démotorisation : certaines études constatent un abandon de véhicules personnels par les utilisateurs de ces services quand d'autres identifient peu d'effet à l'autopartage en free-floating sur la démotorisation.

Le free-floating est souvent vu comme un produit d'appel intéressant pour attirer vers l'autopartage des utilisateurs qui pourront ensuite partager leurs déplacements entre services de free-floating et en boucle.

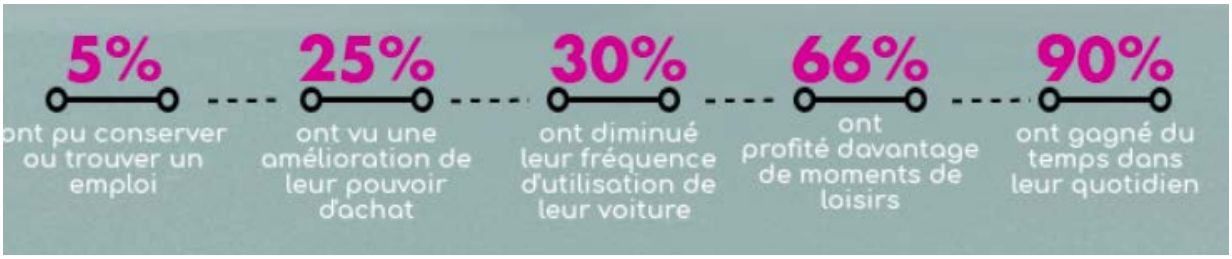
L'autopartage combiné présente d'ailleurs les chiffres les plus favorables en termes de démotorisation et peut avoir le potentiel de rassembler le meilleur des deux mondes.

Les opérateurs d'autopartage de véhicules électriques mettent également en avant les faibles taux d'émissions de leurs véhicules.

Avec deux à six fois moins d'émissions de CO_2 sur l'ensemble du cycle de vie par rapport à un véhicule thermique, et le potentiel de faire découvrir et faciliter l'adoption du véhicule électrique, l'utilisation du véhicule électrique dans l'autopartage peut présenter un bilan encore plus favorable, à condition de ne pas présenter une barrière à l'adoption et à la démotorisation des utilisateurs ou de pénaliser le modèle économique de l'opérateur au point d'empêcher son développement.

Avant sa liquidation judiciaire à l'été 2021 suite aux difficultés rencontrées par l'entreprise suite à la crise sanitaire, l'entreprise Totem Mobi avait communiqué sur les conclusions d'une étude d'impact du service, réalisée par l'Institut Im'prove en décembre 2017.

Malgré l'arrêt du service, il semble pertinent de présenter ces chiffres, qui montrent que **l'impact de l'autopartage ne se limite pas à la démotorisation, ou au report modal, mais peut également être d'ordre social** :



Résultats de l'étude d'impact de l'Institut Im'prove sur le service Totem Mobi à Marseille (2017)

4.3 POTENTIEL DE DEVELOPPEMENT

L'autopartage en France est **en croissance constante depuis plusieurs années**, **aussi bien géographiquement qu'en nombre de véhicules et d'usagers**. Il reste cependant une marge importante avant de rejoindre les pays les plus avancés, dans lesquels l'autopartage est d'ailleurs toujours en pleine croissance.

En Allemagne, l'un des leaders européens sur le déploiement de l'autopartage, on dénombre **26'620 véhicules d'autopartage (boucle et free-floating compris) pour plus de 2,8 millions d'inscrits**.

Sur ces 26'620 véhicules, 14'200 sont proposés par des opérateurs de services en free-floating, dont 1'200 font partie de services d'autopartage combiné, et 12'020 véhicules font partie de flottes d'opérateurs fonctionnant exclusivement en boucle.

En France, le baromètre lancé par l'Association des Acteurs de l'Autopartage dénombre **au total près de 11'550 véhicules** avec **une très forte majorité de véhicules en boucle** (80% de véhicules en boucle et 20% en free-floating ou trace directe avec station). Ces services rassemblent **294'000 usagers actifs.**

Le potentiel de développement est donc encore conséquent, puisqu'il n'y a pas de barrière évidente à un rapprochement avec les chiffres constatés en Allemagne.

En termes de déploiement géographique, la comparaison avec la Suisse, pays dans lequel toutes les villes de plus de 10'000 habitants disposent d'un service, renforce l'idée que le potentiel de l'autopartage est encore largement inexploité sur de nombreux territoires en France.

Ce potentiel peut s'exprimer dans les grandes agglomérations dans lesquelles il pourrait être attendu une présence d'un ou plusieurs services dans 100% des cas et dans lesquelles peuvent cohabiter des opérateurs en boucle et des opérateurs en free-floating.

Il peut également s'exprimer dans les territoires périurbains et ruraux, par la croissance de l'offre d'autopartage en dehors des grandes agglomérations.

Cette progression ne pourra se mettre en place qu'à condition d'un soutien déterminé de la puissance publique.

A de nombreux égards, le développement de l'autopartage souffre d'un manque de soutien direct et indirect qui ne permet pas à la filière de se développer au même niveau que ce qui peut être constaté chez ces voisins européens.

Une simplification des conditions d'exploitation pour les opérateurs et la création de contraintes fortes sur la possession, l'utilisation et le stationnement sur l'espace public de véhicules personnels pourraient pourtant permettre de lancer un cercle vertueux, qui mènerait à terme à une pénétration plus importante de ces services :

- Plus d'utilisateurs amenant des moyens et raisons pour les opérateurs de renforcer leur offre de véhicules.
- Plus de véhicules disponibles et donc des chances accrues pour les utilisateurs et personnes intéressées de trouver une voiture près de chez eux.
- Plus d'utilisations, plus d'adoptions et plus de besoins couverts par l'autopartage à terme, donc une offre de service toujours plus qualitative permettant de maximiser les impacts positifs de l'autopartage.
- Etc.

5 CADRE JURIDIQUE ET REGLEMENTAIRE

5.1 REPARTITION DES COMPETENCES

Depuis la loi MAPTAM du 27 janvier 2014**, les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) sont les autorités compétentes pour organiser l'autopartage sur leur territoire**.

En attribuant la compétence mobilité aux EPCI et aux Régions par défaut[27], la loi d'Orientation des Mobilités votée fin 2019 fait reposer l'organisation de l'autopartage sur ces entités, sauf dans le cas où un service était déjà en place.

Les autorités compétentes peuvent donc :

- Organiser et créer par elles-mêmes un service d'autopartage en cas d'inexistence, insuffisance ou inadaptation de l'offre privée.
- Délivrer un label « autopartage » aux véhicules dédiés à ces services (et remplissant les conditions établies par l'AOM pour l'obtention du label) : le label autopartage est notamment nécessaire pour pouvoir limiter l'accès aux places de stationnement aux seuls véhicules labellisés, mais également pour apporter un soutien ciblé aux opérateurs sélectionnés (soutien financier, création d'une offre combinée autopartage et transports collectifs, communication institutionnelle, etc.).

Les municipalités sont également impliquées dans l'organisation de l'autopartage dans le cadre de l'exercice de leur compétence de stationnement. Ce sont effectivement le plus souvent les communes qui doivent attribuer les emplacements sur voirie au(x) service(s) d'autopartage.

5.2 MISE ŒUVRE ET ORGANISATION DU SERVICE

5.2.1 CADRE LEGISLATIF

La loi SAPIN 2 du 9 décembre 2016, complétée par l'ordonnance n° 2017-562 du 19 avril 2017 impacte l'organisation de l'autopartage en boucle par l'obligation qu'elle implique de mise en concurrence pour l'occupation privée de l'espace public en vue d'une exploitation économique.

Concrètement, cela signifie que **la réservation et l'attribution des places à un ou plusieurs opérateurs d'autopartage en boucle** (qui constitueront les stations auxquelles ces véhicules seront rattachés) **doivent être soumises à une procédure de mise en concurrence**.

La loi ne précise toutefois pas la durée des Autorisations d'Occupation Temporaire du domaine public (AOT[28]) qui peuvent être ainsi délivrées.

La Ville de Paris avait par exemple choisi une durée de cinq ans pour les véhicules à motorisation hybride ou essence, et de sept ans pour les véhicules à motorisation électrique dans le cadre de son appel à candidatures en 2018.

Cette autorisation peut également être prolongée sans mise en concurrence dans la limite d'une durée ne restreignant pas la libre concurrence au-delà de « ce qui est nécessaire pour assurer l'amortissement des investissements projetés et une rémunération équitable et suffisante des capitaux investis cas ».

---

[27] *Les EPCI pouvant également, si elles le souhaitent, transférer leur compétence mobilité vers un Syndicat Mixte ou un Pôle d'Equilibre Territorial.*

[28] *Il existe formellement deux types d'AOT : la permission de voirie lorsqu'il y a emprise au sol (travaux) et le permis de stationnement lorsqu'il n'y a pas d'emprise au sol. Les deux cas de figure sont possibles pour l'autopartage. La permission de voirie est délivrée par le gestionnaire de voirie tandis que le permis de stationnement est délivré par l'autorité locale compétente chargée de la police de la circulation.*

Pour les services d'autopartage de véhicules en libre-service sans station d'attache (free-floating), la tarification du stationnement doit être séparée de la tarification du stationnement payant. **Cette séparation implique la délivrance par l'autorité compétente de titres d'occupation temporaire du domaine public (AOT) faisant l'objet d'une redevance**. La délivrance de cette AOT peut être conditionnée à un règlement permettant à la commune de s'assurer que les services proposés sur son territoire répondront bien aux objectifs poursuivis.

Le règlement mis en place pour la délivrance des AOT et le label « autopartage » sont deux outils à la disposition des communes et des AOM pour s'assurer des modalités d'accès et de fonctionnement du service d'autopartage sur son territoire.

Le label peut notamment être utilisé, comme cela a été fait par Île-de-France mobilités pour garantir une ouverture de l'accès aux services aux jeunes conducteurs.

Il est également possible pour une AOM de choisir d'organiser le service directement, soit en mandatant un opérateur dans le cadre d'un marché public, soit en intégrant une offre d'autopartage à l'offre de services gérés directement par l'exploitant du réseau de transports en commun.

Pour plus de détails, le ministère chargé des transports a publié en février 2021 un cahier de recommandations sur l'organisation des services de free-floating (non limité à l'autopartage de voitures), approfondissant les implications de la LOM pour l'organisation de ces services.

5.2.2 Conseils de mise en œuvre

Même si elle est parfaitement compréhensible dans son principe, la remise en concurrence régulière des stations est susceptible d'impacter négativement le développement de l'autopartage sur un territoire en redistribuant périodiquement les cartes.

Les utilisateurs des services d'autopartage en boucle prennent en effet des habitudes avec l'opérateur qu'ils ont choisi :

- Ils maîtrisent bien ses outils de réservation, ses véhicules, ses conditions générales d'utilisation, etc.
- Ils peuvent l'avoir choisi car il dispose de plusieurs véhicules près de chez eux et/ou de leur lieu de travail.
- Ils savent parfaitement où sont positionnées ses stations dans leur quartier ou à proximité immédiate.
- Ils sont en confiance, sont connus du personnel et disposent par leur ancienneté d'un crédit de confiance de la part de l'opérateur.
- Ils sont globalement à l'aide avec le service dont ils maîtrisent les rouages.

Rompre leurs habitudes par une redistribution significative du positionnement des stations fait prendre le risque d'en perdre un certain nombre en les obligeant à s'adapter à une nouvelle situation.

Même si l'exercice n'est pas aisé, il est pertinent que les collectivités intègrent autant que faire se peut cette problématique au moment de bâtir le cadre de consultation de la remise en concurrence.

Donner trop d'importance au critère prix peut également être contre-productif pour les raisons évoquées précédemment et du fait que le coût de la redevance est une composante du prix de revient d'un véhicule et qu'il peut contribuer, soit à renchérir les tarifs et donc à rendre le service moins attractif, soit à fragiliser le modèle économique des opérateurs.

6 MODALITES DE DEVELOPPEMENT

6.1 ANALYSE DU CONTEXTE ET DEFINITION DES OBJECTIFS

Les collectivités qui souhaitent agir en faveur de l'autopartage le font dans des contextes très variables, avec des enjeux différents et elles ne disposent pas toutes des mêmes atouts et n'ont pas à faire face aux mêmes contraintes. Les situations sont multiples, plus ou moins complexes et plus ou moins ciblées.

Avant de se lancer dans l'action, il est souvent utile de prendre un temps de réflexion pour bien analyser la situation, s'interroger sur la nature des besoins à satisfaire et partager ces réflexions avec les élus du territoire.

Dans un second, temps, il s'agira de définir des objectifs qui pourront être aussi bien sociétaux qu'environnementaux, et s'inscrire dans une politique de territoire définie à plus grande échelle : la démotorisation des foyers, le remplacement du 2ème ou du 3ème véhicule, l'augmentation de la fréquentation des transports publics, l'accession à un premier emploi ou le retour vers l'emploi, la sensibilisation à l'usage de véhicules propres (par l'intégration à la flotte ou l'utilisation exclusive de motorisations alternatives comme le 100% électrique), le remplacement du parc de véhicules des services de la collectivité, le développement d'une offre spécifique accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR) sont autant d'objectifs pouvant être poursuivis et qu'un service d'autopartage peut favoriser.

Le processus peut se gérer de façon informelle et rapide en interne ou nécessiter au contraire une réflexion plus structurée, plus collégiale et un conseil externe. Il arrive aussi que des collectivités engagent une concertation publique pour évaluer finement les besoins et les attentes de la population.

La formulation d'objectifs permet de clarifier les attendus de l'autopartage, donc de simplifier la définition des moyens alloués à la création ou l'accompagnement du service, des conditions d'exploitation du service, et de définir son évolution en fonction de sa réussite.

6.2 DEFINIR LES SECTEURS EN FONCTION DE LA COMPLEMENTARITE D'USAGES QU'ILS PERMETTRONT

Une fois les objectifs clarifiés, la couverture géographique attendue pour le service sur le territoire pourra être déterminée.

Pour cela, il est nécessaire de considérer surtout deux critères :

- Les secteurs favorables à une forte adoption et utilisation de l'autopartage :
  - Les secteurs mixtes emplois/logements, permettant d'assurer une diversité de besoins avec une proportion forte d'usages professionnels (de la part d'employeurs publics et privés) en journée en semaine et un usage le week-end et les soirées par les particuliers. Cette complémentarité d'usages peut permettre d'assurer la rentabilité de différents types de véhicules et donc de pérenniser le service. Un service d'autopartage peut être utilisé par une entreprise ou une administration pour remplacer tout ou partie de sa flotte. Ce cas, permettant de garantir un niveau d'utilisation minimum des véhicules est particulièrement intéressant, et ces emplacements peuvent donc être desservis en priorité, à condition que la station puisse également toucher un public de particuliers.
  - Les secteurs bien desservis par les transports en commun et les modes alternatifs : l'autopartage touche un public d'autant plus large qu'il y a de possibilités alternatives à la possession d'une voiture individuelle. Il est un parfait complément aux transports en commun ou au réseau cyclable, et un outil d'intermodalité, pouvant constituer l'argument final à une démotorisation.
  - Les secteurs présentant des contraintes sur le stationnement (en termes de nombre de places disponibles et de tarifs pour du stationnement résidentiel ou longue durée).
- La densité de bâti résidentiel et l'espacement des stations entre elles dans le cadre d'un service en boucle. Une étude réalisée sur le territoire grenoblois en 2021 a montré que la moitié des usagers réguliers (utilisant au moins une fois par mois en moyenne) habitait à moins de 320 mètres de la station. Cette notion de zone de chalandise réduite se retrouve également dans les recommandations de plusieurs opérateurs quant à la densité de stations. Bien que la distance puisse varier en fonction des services et en fonction des véhicules (la réservation d'un véhicule de type utilitaire double par exemple la distance moyenne réalisée pour accéder à la station), de chercher à construire un réseau de proche en proche, avec des stations pas trop éloignées les unes des autres.

La question de la couverture géographique est également importante dans le cas des services d'autopartage en free-floating.

En effet, la définition de la zone pouvant donner lieu à une prise et une restitution du véhicule conditionne fortement la rentabilité du système.

Il est recommandé d'organiser un dialogue avec les opérateurs afin de définir les zones pouvant être desservies, afin que les zones d'exploitation coïncident à la fois avec les objectifs du territoire et les impératifs économiques des opérateurs.

Il est conseillé aussi que les contours de la zone soient facilement appropriables par les usagers : délimitation au niveau de grands boulevards, de cours d'eau, de limites communales…

6.3 COHERENCE DE L'APPROCHE GLOBALE ET INTEGRATION A UNE OFFRE DE MOBILITE

Les impacts positifs de l'autopartage sont démultipliés par son intégration dans une offre multimodale globale (transports en commun, mobilité actives, covoiturage, taxis…) dont il constitue le maillon manquant pour qu'un ménage puisse envisager de se démotoriser car il est rarement envisageable de pouvoir totalement se passer de l'usage d'une voiture.

C'est pourquoi l'autopartage doit être autant que possible réfléchi et intégré aux offres existantes, et l'évolution de l'offre de mobilité doit prendre en compte l'existence et l'évolution prévue du service. Une intégration aussi poussée que possible à l'offre de transports publics est un facteur de succès pour l'autopartage mais est également bénéfique au réseau, en offrant à ses utilisateurs une nouvelle alternative à la possession d'une voiture individuelle, qui permet à terme de les fidéliser dans leur usage des transports en commun.

L'autopartage est très complémentaire des transports en commun et autres mobilités douces ou partagées à la fois en termes de :

- **Localisation** : plusieurs villes européennes (Brême, Hambourg, Vienne, etc.) ont mis en place avec succès des « hubs de mobilité » permettant de rassembler des modes vertueux et maximiser leur visibilité.
- **Usages** : l'autopartage peut complémenter l'offre de transport lorsqu'un trajet nécessite absolument l'usage d'une voiture, tout en permettant à l'usager d'éviter d'en faire l'acquisition, permettant ainsi de fidéliser l'usager.
- **Modalités d'utilisation** : l'autopartage doit autant que possible s'intégrer au cœur de l'offre de transport en commun pour permettre un usage aussi simple que possible. C'est le cas notamment à Strasbourg avec le « Pass mobilité ».

Lorsque cela est possible, il est idéal d'aborder l'ensemble de l'offre de mobilité par une approche unifiée, en considérant notamment parmi les solutions de mobilité l'usage de la voiture individuelle.

Ainsi, mêler organisation de l'autopartage et organisation du stationnement (voire de contraintes de circulation pour les véhicules personnels) est un moyen de maximiser les impacts potentiels.

C'est la conclusion principale de l'étude d'impact de l'autopartage confiée par la ville de Munich à TeamRed en 2015 : les places dégagées par la démotorisation des utilisateurs de l'autopartage doivent être supprimées et réutilisées afin d'entretenir une dynamique positive, soit pour attribuer d'autres places aux opérateurs d'autopartage, soit pour renforcer d'autres modes, par exemple avec du stationnement vélo ou en réaffectant de l'espace public aux piétons.

Cette ambition peut également se traduire dans les documents et opérations d'urbanisme, par une réduction des normes de stationnement en contrepartie de la création et du financement de stations d'autopartage.

6.4 IMPORTANCE DU SUIVI ET EVALUATION

La définition d'objectifs clairs et si possible chiffrés doit bien sûr s'accompagner ensuite d'un suivi d'indicateurs clés liés à ceux-ci. Ces objectifs peuvent être retranscrits en chiffres liés au développement de l'autopartage et au succès rencontré par l'offre ou les offres de service sur le territoire. Les opérateurs d'autopartage peuvent être chargés de régulièrement fournir des rapports renseignant la collectivité sur l'adoption et l'utilisation qui est faite de l'autopartage. Une approche annuelle permet de s'affranchir des effets de saisonnalité, et limite les traitements de toutes les parties.

Ces indicateurs peuvent être relatifs à :

- **L'adoption de l'autopartage** : nombre d'inscrits, nombre d'utilisateurs actifs, nombre de personnes ayant souscrit un abonnement, nombre d'utilisateurs uniques par voiture, nombre total de réservations…
- **L'utilisation** : durée moyenne/médiane des réservations et/ou d'utilisations, distance moyenne/médiane parcourue, prix moyen payé, répartition des utilisations entre usage professionnel et personnel, nombre de réservations par secteur ou station…
- **L'offre disponible** : nombre de véhicules, types de véhicules offerts, évolution des tarifs et offres commerciales récentes…

Afin de préciser ces données, des enquêtes qualitatives peuvent être également réalisées régulièrement afin d'identifier le profil des utilisateurs, leurs habitudes de mobilité, l'importance du report modal et de la démotorisation, et d'orienter la politique de mobilité.

Les opérateurs seront d'autant plus proactifs dans la collecte et le partage de ces données si cette démarche s'inscrit dans un processus d'adaptation de la politique de mobilité locale pour favoriser les modes alternatifs à la voiture individuelle, et de développement de l'autopartage en fonction du niveau de réalisation des objectifs fixés.

7 MODELES ECONOMIQUES ET DE GESTION

L'exploitation d'un véhicule d'autopartage représente un coût compris dans une fourchette allant de 650 € à 850 € par mois.

Dans les secteurs les plus denses, les opérateurs peuvent réussir à financer seuls le service par la perception des recettes commerciales d'exploitation, dès lors qu'ils atteignent une certaine masse critique et dans des conditions favorables. A titre d'exemple, à Paris, aucun opérateur privé n'est à ce jour parvenu à un équilibre économique, compte tenu notamment d'une absence de maîtrise sur son réseau de stations et d'un niveau de redevance très élevé.

Si une participation financière de la collectivité n'est pas requise en milieu dense, le développement de l'autopartage nécessite toujours un soutien déterminé de la collectivité.

Ailleurs, équilibrer économiquement le service nécessite plus ou moins systématiquement un soutien public, au moins dans la phase de lancement et de montée en charge qui peut durer plusieurs années (de 3 à 6 ans en général).

Il arrive que les opérateurs financent sur fonds propres ce déficit d'exploitation à condition que le déficit soit supportable et de durée limitée et que les perspectives de croissance et de rentabilité soient bonnes. Toutes ces conditions sont rarement réunies.

Cette réalité économique offre différentes options à une collectivité souhaitant organiser un service. Toutes ne sont pas disponibles sur tous les territoires, et toutes ne sont pas pertinentes en fonction des contextes locaux.

Ces options sont les suivantes :

- **Laisser faire la loi du marché** : dans les zones susceptibles d'offrir une rentabilité économique rapide du service (essentiellement les grandes agglomérations bénéficiant d'une offre de transports en commun qualitative et d'une population ayant déjà une utilisation modérée de la voiture), la collectivité peut sonder des opérateurs ou les laisser se manifester et organiser les modalités de partage de l'espace et les règles qui s'appliqueront en contrepartie de la mise à disposition de places sur l'espace public. Ceux-ci portent alors l'ensemble du risque que représente le lancement d'une offre et l'investissement dans les véhicules. Les nombreux échecs dans de grandes métropoles européennes soulignent néanmoins la fragilité du modèle économique de l'autopartage, contrastent avec le succès de l'autopartage là où la collectivité a adopté une stratégie claire et apporté un soutien en termes de communication et d'accès à la voirie.

- **Intégrer l'autopartage à une DSP, ou lancer un marché public pour confier l'organisation du service à un prestataire ou à délégataire**, selon un cahier des charges (ou un programme) défini : dans des zones où la rentabilité économique est moins évidente ou très compromise (agglomérations de taille moyenne, grandes agglomérations où l'usage de la voiture reste élevé, communes rurales), la collectivité peut agir de manière proactive pour faire apparaître une offre d'autopartage sur le territoire, en contractualisant avec un opérateur. Ce choix peut prendre la forme d'une délégation de service public ou d'un marché public faisant appel à des opérateurs qui proposeront leurs services à la collectivité, moyennant rémunération. Dans ce cas, le risque peut être partagé entre l'opérateur et la collectivité ou entièrement porté par la collectivité, mais celle-ci a une liberté totale dans la rédaction de son cahier des charges assurant une cohérence avec le besoin constaté, et une forte capacité à suivre et faire évoluer le service.

- **Soutenir le développement d'un service privé d'autopartage local par un partenariat public/privé** (non formalisé ou via une SCIC) : organiser et financer directement le service par un marché public ou une DSP n'est pas la seule manière pour une collectivité de soutenir financièrement le service d'autopartage. Celle-ci peut également assurer un soutien financier de l'opérateur, en particulier au lancement du service afin de sécuriser l'investissement consenti par celui-ci, et de couvrir une partie du risque le temps que le service trouve son public et sa rentabilité. Ce soutien peut se faire par la souscription d'un nombre mensuel d'heures d'utilisation de l'autopartage par la collectivité, représentant un montant fixe que le véhicule ait été utilisé par les services ou non. Il peut également se faire par une participation au capital et à la gouvernance dans le cadre d'une SCIC (Société Coopérative d'Intérêt Collectif). Ces modalités de soutien font l'objet d'une contractualisation, et peuvent être fixes, dégressives dans le temps ou dégressives en fonction des recettes collectées par l'opérateur.

- **Se positionner en tant qu'opérateur à travers une régie ou une SPL** : la mise en place et l'opération en toute autonomie par la collectivité d'un service d'autopartage est également une option tout à fait envisageable, qui permet à celle-ci de garder un contrôle total sur le service, en facilite le suivi et l'évolution. Peu de collectivités ont fait ce choix.

Dans tous les cas, que ce soit pour permettre la viabilité d'une offre d'autopartage privée sur un territoire, ou pour limiter le coût porté par la collectivité, assurer la rentabilité du service est toujours le meilleur moyen de pérenniser son existence.

Afin d'assurer cette rentabilité, plusieurs critères sont essentiels pour que les utilisateurs adoptent le service :

- **Facilité et lisibilité** : pour trouver un véhicule, pour s'inscrire et souscrire, pour comprendre l'offre tarifaire, etc.
- **Stabilité** : rassurer les usagers sur la disponibilité et l'état des véhicules, le respect des places de stationnement, etc.
- **Complémentarité** : assurer une cohérence entre l'offre et les besoins des utilisateurs.

Comme déjà évoqué précédemment, une collectivité souhaitant utiliser l'autopartage comme un moyen de promouvoir la mobilité électrique doit prendre en compte l'impact de cette orientation volontariste sur la rentabilité

du service, ce qui peut la conduire à accentuer son soutien pour permettre de pérenniser le service, surtout s'il s'agit d'un service d'autopartage en boucle.

Enfin, dans un souci d'exhaustivité, il vaut la peine de signaler que d'autres sources de revenus peuvent être recherchées.

L'exemple de Totem Mobi à Marseille, utilisant également les véhicules comme une régie publicitaire peut en particulier être cité : les véhicules et l'application Totem étaient utilisées comme un espace publicitaire générant un complément de recettes, et créant un « média urbain local ». Cette source additionnelle, traditionnellement peu exploitée par les opérateurs n'a toutefois pas permis au service de trouver sa rentabilité économique.

8 PERSPECTIVES D'EVOLUTION DE L'OFFRE

L'état actuel de l'offre d'autopartage en France est clairement amené à évoluer dans les prochaines années.

Plusieurs évolutions sont déjà en cours et peuvent être attendues sur le court ou moyen terme :

- Une flexibilité toujours renforcée pour les utilisateurs : certains opérateurs d'autopartage en boucle ont déjà créé en France ou dans d'autres pays une solution d'autopartage en free-floating combinée ; de leurs côtés, les opérateurs d'autopartage en free-floating souhaitent pouvoir répondre à un maximum de besoins en proposant, en plus d'offres à la minute, des locations moyenne ou longue durée. Il est possible que la limite entre opérateur d'autopartage en boucle et opérateur d'autopartage en free-floating devienne à l'avenir plus ténue.
- Un déploiement et un renforcement de l'offre dans les grandes métropoles françaises en particulier pour accompagner le déploiement des ZFE, avec des dispositifs tels que des offres tarifaires combinées autopartage + transports publics ou autopartage + location de vélo longue durée.
- Un recours de plus en plus marqué aux véhicules électriques dont la gamme s'élargit, dont les performances progressent et qui se substitueront de plus en plus aux véhicules thermiques. Rappelons à ce propos que la Commission Européenne envisage la fin de la vente des véhicules thermiques à l'horizon 2035 et que plusieurs constructeurs de renom (Fiat, Volvo, Ford Europe…) ont annoncé vouloir anticiper cette échéance.
- Un développement des services qui sortent des limites des centres urbains pour représenter le dernier maillon du système de mobilité, notamment en intermodalité avec les trains régionaux dans des approches systématiques comme cela a pu être observé aux Pays-Bas ou en Suisse, avec le soutien des collectivités là où la rentabilité économique ne peut être assurée.
- Une intégration des services d'autopartage à l'offre de mobilité globale toujours plus poussée, avec notamment le concept de Mobility-as-a-Service (MaaS) au centre de nombreuses discussions, où l'autopartage trouve une place particulière au sens pour permettre une démotorisation et accélérer le report modal vers les modes collectifs et actifs.
- Dans la lignée du MaaS, certains opérateurs continueront à progresser vers une intégration dans leur écosystème de différents services comme cela peut déjà être le cas de Free2Move ou de ShareNow qui sont susceptibles d'offrir des services de parking, de VTC, et d'autres dans une seule application.

9 PRESENTATION DE LA SUITE DU GUIDE

L'autopartage est aujourd'hui majoritairement répandu dans les grandes agglomérations en France, mais la diversité d'usages qu'il permet, sa complémentarité avec d'autres modes de mobilité et le peu d'infrastructure qu'il nécessite peut en faire un complément pertinent à l'offre existante sur de nombreux territoires. Son potentiel, ses modalités d'organisation, ses impacts varient cependant fortement d'un type de territoire à un autre.

Afin d'aborder cette diversité aussi concrètement que possible, et de proposer un guide abordant des sujets **directement opérationnels** sans se limiter à des généralités ou négliger certains territoires, nous avons fait le choix de décliner **une approche par type de territoire**.

La nécessité d'identifier des grandes typologies nous a amené à séparer les territoires en trois groupes :

- **Les zones denses :**
  - Caractéristiques générales :
    - Secteurs dans lesquels l'autopartage peut se rentabiliser sans nécessité d'un soutien financier conséquent de la part des collectivités.
    - Secteurs dans lesquels peuvent coexister plusieurs opérateurs.
  - Définition retenue pour le secteur :
    - Les villes centres des métropoles de plus de 500'000 habitants : Grand Paris, Aix Marseille, Lille, Lyon, Bordeaux, Toulouse, Nantes, Nice Côte d'Azur.
    - Les villes centres des métropoles de plus de 450'000 habitants avec une densité de population globale supérieure à 1'000 habitants/km^2 : Strasbourg, Montpellier.
    - Afin de refléter la complémentarité entre autopartage et transports en commun, et le terreau favorable au service que représente un réseau de transports en commun performant, à celles-ci s'ajoutent les villes centres des métropoles de plus de 400'000 habitants avec un réseau de transport en commun parmi les plus performants[29]: Grenoble et Rennes.

    Ces trois critères nous font donc classer les villes-centres des territoires suivants dans les zones denses, selon les données actuellement disponibles : la métropole du Grand Paris, la métropole Aix-Marseille-Provence, Lille métropole, la métropole de Lyon, Bordeaux métropole, Toulouse métropole, Nantes métropole, la métropole Nice Côte d'Azur, l'Eurométropole de Strasbourg, Montpellier méditerranée métropole, Grenoble Alpes métropole et Rennes métropole.

- **Les villes et agglomérations de taille moyenne :**
  - Caractéristiques générales :
    - Secteurs dans lesquels l'autopartage peut se développer avec un soutien financier des collectivités locales, au moins les premières années.
    - Secteurs dans lesquels les opérateurs s'implantent rarement spontanément, sauf cas particuliers liés à la présence à proximité d'une métropole.

[29] *Au-dessus de la moyenne des réseaux de plus de 300'000 habitants sur au moins l'un des trois critères liés à la densité et l'usage du Réseau de TC (km par habitant, voyages par habitant, voyages par kilomètre) dans l'annuaire statistique des transports collectifs urbains de province (édition 2017)* https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/transports-collectifs-urbains-province-evolution-2011-2016

- Définition retenue pour le secteur :
  - Les villes de 50’000 habitants et plus, et les agglomérations dont la ville principale dépasse 50'000 habitants[30].
  - Des villes comme Angers, Annecy, Belfort, Besançon, Charleville-Mézières, Colmar, La Rochelle, Poitiers ou Valence, où existe une offre d’autopartage, entrent dans cette catégorie.

- **<u>Les zones peu denses et rurales</u> :**
  - Caractéristiques générales :
    - Secteurs dans lesquels l’autopartage ne peut se développer, sauf rares exceptions, sans un soutien financier des collectivités locales, au moins les premières années.
  - Définition :
    - Cette catégorie regroupe donc tout le reste du territoire, c’est-à-dire tout le milieu rural, les franges des zones denses et les villes et communes de moins de 50’000 habitants.
    - Pour donner quelques exemples concrets, des villes telles qu’Aix-les-Bains (Savoie), Epinal (Vosges), Épernay (Marne), Le Puy-en-Velay (Haute-Loire), Lunéville (Meurthe-et-Moselle) ou Millau (Aveyron), où existe une offre d’autopartage, appartiennent à cette catégorie.

Il est possible d’accéder directement au type de territoire que vous souhaitez consulter par les liens ci-dessous :

- L’autopartage dans les zones denses.
- L’autopartage dans les villes et agglomérations de taille moyenne.
- L’autopartage dans les zones de faible densité.

[30] *Il peut arriver que les constats et recommandations relatifs à cette catégorie s’appliquent à des villes et agglomérations de moins de 50'000 habitants, si elles accueillent un grand nombre de touristes pendant une longue période (Villes du Sud, Villes thermales…).*

L'AUTOPARTAGE DANS LES ZONES DENSES

Ce chapitre a pour vocation d'aborder les spécificités des territoires les plus denses au regard de l'autopartage.

Rappel sur les caractéristiques de la zone :

Les zones denses telles que définies ici sont :

- Des secteurs dans lesquels l'autopartage peut se rentabiliser sans nécessité d'un soutien financier conséquent de la part des collectivités.
- Des secteurs dans lesquels peuvent coexister plusieurs opérateurs.

Concrètement, cette définition concerne à l'heure actuelle les territoires suivants (les évolutions démographiques et territoriales pouvant amener d'autres territoires à entrer dans cette catégorie à l'avenir) :

- Les villes centres des métropoles de plus de 500'000 habitants : Grand Paris, Aix Marseille, Lille, Lyon, Bordeaux, Toulouse, Nantes, Nice Côte d'Azur.
- Les villes centres des métropoles de plus de 450'000 habitants avec une densité de population globale supérieure à 1'000 habitants/km^2 : Strasbourg, Montpellier.
- Afin de refléter la complémentarité entre autopartage et transports en commun, et le terreau favorable au service que représente un réseau de transports en commun performant, à celles-ci s'ajoutent les villes centres des métropoles de plus de 400'000 habitants avec un réseau de transport en commun parmi les plus performants[31]: Grenoble et Rennes.

Ces trois critères nous ont amenés à classer les villes-centres des territoires suivants dans les zones denses, selon les données actuellement disponibles : **la métropole du Grand Paris, la métropole Aix-Marseille-Provence, Lille métropole, la métropole de Lyon, Bordeaux métropole, Toulouse métropole, Nantes métropole, la métropole Nice Côte d'Azur, l'Eurométropole de Strasbourg, Montpellier méditerranée métropole, Grenoble Alpes métropole et Rennes métropole.**

[31] *Au-dessus de la moyenne des réseaux de + de 300k habitants sur au moins l'un des trois critères liés à la densité et l'usage du Réseau de TC (km par habitant, voyages par habitant, voyages par kilomètre) dans l'annuaire statistique des transports collectifs urbains de province (édition 2017)* https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/transports-collectifs-urbains-province-evolution-2011-2016

1 OBJECTIFS ET ENJEUX

1.1 OBJECTIFS

L'autopartage dans les zones denses permet de répondre à plusieurs problématiques et objectifs de politiques publiques.

Du fait des fortes contraintes pouvant s'appliquer à la circulation en voiture, ainsi que des différentes alternatives mises à la disposition des habitants par l'ensemble des services de transport, publics comme privés, l'autopartage se présente comme un outil efficace pour organiser le report modal de la voiture vers les autres modes.

Dans ces zones, l'autopartage permet d'envisager :

- **Une démotorisation massive de foyers équipés.**
  Permettant de réaliser les mêmes trajets qu'une voiture individuelle, et impliquant un coût uniquement basé sur l'usage effectivement fait de la voiture, l'autopartage est une excellente alternative à la possession d'une ou plusieurs voitures.
- **Un gain d'espace public** grâce au remplacement de 5 à 8 véhicules par une seule voiture d'autopartage en boucle[32]. Ce gain de place(s) peut permettre de réorienter l'usage de cet espace public, pour créer des espaces de vie ou des infrastructures propices à l'usage des transports collectifs et des modes actifs.
- **Un report modal vers les transports en commun et les modes actifs.**
  L'autopartage est un système qui permet de réaliser des déplacements non réalisables en transports en commun tout en encourageant les utilisateurs à systématiquement considérer le coût d'un déplacement en voiture. En tant que tel, il est un parfait complément du système de transports et des modes actifs, en incitant les autopartageurs à n'utiliser la voiture que lorsque cela est strictement nécessaire. Il est d'ailleurs observé que la population des autopartageurs est une population particulièrement multimodale comparée à la population moyenne de leur lieu de résidence.
- **Un encouragement à la transition vers l'usage de véhicules propres.**
  Beaucoup d'opérateurs d'autopartages proposent dans leurs flottes quelques véhicules propres (voire une flotte 100% propre) comme des véhicules électriques. La disponibilité de ces véhicules est bien souvent une première occasion pour la population locale d'essayer ce type de véhicule et de se familiariser avec. L'utilisation de voitures électriques et leur promotion permet alors de casser les clichés qui leur sont associés. A l'heure de la mise en place des ZFE, l'autopartage est d'ailleurs une solution alternative pertinente proposée aux particuliers et professionnels dont les véhicules sont sujets à des restrictions.

Il est à noter également que l'autopartage peut utilement contribuer à déployer une offre de véhicules accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR) :

- Soit comme passagères en intégrant dans la flotte des véhicules spacieux équipés d'une rampe d'accès permettant de transporter une personne en situation de handicap se déplaçant en fauteuil roulant (transport de personnes âgées, paraplégiques, tétraplégiques, hémiplégiques…).
- Soit comme conductrices en intégrant à la flotte des véhicules dotés d'un poste de conduite adapté (cercle accélérateur, boite automatique…). Cette ambition est moins accessible car l'adaptation du poste de conduite est spécifique à chaque type de handicap et la conduite de ce type de véhicule peut requérir un permis spécial pour toute ou partie des usagers, ce qui en limite le potentiel d'usage.

[32] *Pour rappel, le service Getaround Connect est considéré comme une catégorie d'autopartage séparée, et permet de remplacer 3,3 à 4,3 voitures par voiture d'autopartage.*

1.2 ENJEUX ET BESOINS

Afin d'organiser le déploiement et de favoriser la réussite de l'offre d'autopartage, un enjeu majeur pour la collectivité est d'assurer que l'autopartage s'inscrit de manière cohérente dans une offre de mobilité déjà existante et dans les objectifs de politiques publiques définis. Pour cela, il est nécessaire de **clarifier pour les opérateurs les modalités de déploiement d'une offre sur le territoire** afin que leurs services s'inscrivent bien dans la dynamique souhaitée par la collectivité en termes de mobilité et puissent délivrer les impacts positifs attendus. La collectivité peut donc prendre la responsabilité lors de l'attribution des autorisations d'occupation du territoire aux opérateurs, et/ou de la rédaction de son label, de clairement exprimer ses attentes par un cahier des charges clair (qui doit avoir vocation à clarifier les modalités de déploiement et non à créer des difficultés supplémentaires aux opérateurs intéressés).

Ce souci de cohérence s'exprime de plusieurs manières :

- **Une cohérence territoriale**

  La collectivité peut s'assurer que l'offre des opérateurs ne sera pas exclusivement déployée sur une zone limitée du territoire, mais pourra au contraire représenter un service supplémentaire accessible à une partie conséquente de la population. Ces exigences géographiques doivent toutefois intégrer les réalités économiques et les objectifs de rentabilité des opérateurs. Un travail de collaboration avec les opérateurs peut être mené en amont pour identifier les zones sur lesquelles ils anticipent des difficultés.

- **Une cohérence économique**

  En plus de cibler des zones pouvant être exploitées de manière viable par les opérateurs, il peut être nécessaire de considérer le nombre d'opérateurs accueillis sur le territoire et les complémentarités ou concurrences créées entre les services. Afin de faire de l'autopartage un service pérenne, une limitation du nombre d'opérateurs pouvant opérer sur un territoire donné peut être opérée par une procédure de mise en concurrence n'autorisant qu'un nombre limité d'opérateurs à être sélectionnés.

  Dans cette même logique, il est opportun de garantir un maillage imbriqué des différents opérateurs pour ne pas créer de situation de monopole au bénéfice d'un unique opérateur sur un quartier donné.

- **Une cohérence d'offre avec la politique de mobilité**

  Par l'intégration à un système de MaaS et/ou par l'intégration de l'autopartage dans son système de mobilité (plan du réseau, autres documents à destination du grand public, localisation des stations au niveau des nœuds multimodaux, intégration de l'autopartage à une formule d'abonnement…), la collectivité peut rendre plus évidente la complémentarité entre l'autopartage et le réseau de transports. Cette intégration peut encourager les usagers des transports collectifs et des autres modes alternatifs à utiliser l'autopartage.

  Cette cohérence d'offre peut également être abordée par le prisme des tarifs sur lesquels la collectivité peut agir (sans pour autant avoir la possibilité d'imposer un tarif sauf si elle le gère elle-même ou par délégation) afin d'assurer une cohérence entre le service d'autopartage ciblé et la politique du territoire. Le label d'Île-de-France Mobilités par exemple requiert des opérateurs que le rapport entre le coût de location pour une journée et le coût pour une heure soit plafonné à 20%, de la même manière que la loi allemande sur l'autopartage, avec l'objectif de sélectionner des services qui maximisent la démotorisation et le report modal.

- **Une cohérence dans la communication**

  Chaque opérateur sera amené à communiquer sur son propre service. Il est donc du ressort de la collectivité d'assurer une communication institutionnelle concernant l'ensemble des services d'autopartage existants sur son territoire et des complémentarités avec le reste du système de mobilité.

En cohérence avec ses objectifs, une collectivité souhaitant voir se développer sur son territoire une offre d'autopartage électrique pour encourager les habitants à envisager la transition vers le véhicule électrique doit par exemple répondre avant tout au besoin de déploiement de bornes sur son territoire.

Ce déploiement permettra aux opérateurs d'intégrer des véhicules électriques à leur flotte, et permettra à terme à la collectivité d'intégrer des exigences concernant la présence de ces motorisations dans les flottes partagées. En l'absence d'un réseau suffisant, la collectivité peut toutefois envisager d'accepter l'adoption d'autres motorisations vertueuses, sans imposer le véhicule 100% électrique.

1.3 CIBLES ET TYPES DE DEPLACEMENTS VISES

Les types de déplacements réalisés en autopartage et les publics cibles dépendent fortement du type d'autopartage. Le constat général pour tous les types d'autopartage est que c'est en zones denses qu'une part significative de particuliers peut envisager le plus facilement une démotorisation du ménage, ou à défaut d'une réduction de son taux de motorisation (avec une seule voiture pour toute la famille), le nombre de déplacements effectués en transports en commun étant déjà important. Les différents services peuvent cibler aussi bien les déplacements professionnels que personnels.

Les **services d'autopartage en boucle** proposent des véhicules pour des durées variables allant d'une heure à plusieurs jours.

Les déplacements personnels sont en majorité des déplacements de plusieurs heures effectués le soir et le week-end, pour faire des courses, rendre visite à des proches, partir à la campagne…

Les déplacements personnels réalisés sont en majorité des déplacements de plusieurs heures effectués le soir ou le week-end, pour faire des courses, rendre visite à des proches, partir à la campagne...

Les déplacements professionnels sont essentiellement réalisés en journée et en semaine, ce qui les rend plus complémentaires que concurrents des déplacements réalisés à titre privé.

Les professionnels peuvent utiliser l'autopartage pour se rendre à un rendez-vous, transporter du matériel ou même effectuer un approvisionnement ou une livraison.

Une partie des professionnels qui recourent à l'autopartage n'ont pas (ou plus) de véhicules de service, ce qui leur évite d'avoir à se préoccuper de leur gestion (entretien, stationnement…). Les autres font le choix de conserver un parc réduit et de gérer les pointes d'activité avec l'autopartage, ce qui leur permet d'optimiser l'utilisation de leurs véhicules.

Les entreprises implantées en zones denses sont plus facilement que les autres utilisatrices de ce type de service car c'est dans ces zones que les contraintes foncières et de stationnement sont les plus fortes (tarifs, disponibilité…).

Les cabinets d'architectes ou les cabinets comptables font par exemple partie des utilisateurs de l'autopartage, les premiers car ils sont souvent implantés dans les centres-villes et qu'ils doivent se rendre sur des chantiers, les seconds du fait qu'ils se déplacent beaucoup pendant quelques mois et très peu le reste de l'année.

Les **services de free-floating** s'adressent à un public en moyenne légèrement plus jeune et permettent à leurs utilisateurs de réaliser des trajets aussi bien courts en aller-simple que plus longs en aller-retour (journée ou week-end). Les déplacements effectués via ces services sont également plus divers et intègrent des déplacements pendulaires, du domicile au lieu travail ou dans le cadre d'un voyage plus long (gare/aéroport). Même si l'autopartage en boucle peut amener à une entreprise la sécurité d'un véhicule à proximité, l'autopartage en free-floating est bien utilisé également dans un cadre professionnel, notamment pour assurer le déplacement vers un lieu de rendez-vous.

Dans les zones denses, l'autopartage sous toutes ses formes permet de répondre à des besoins ponctuels d'utilisation d'un véhicule, tout en évitant les coûts importants de possession d'une voiture liés au stationnement, et les pertes de temps liées à la recherche d'une place ou à la maintenance de son véhicule pour une utilisation

parfois très limitée du véhicule, à laquelle l'autopartage est parfaitement à même de répondre (pour des déplacements de loisirs par exemple).

On peut notamment citer l'opérateur Marguerite à Nantes qui propose, grâce à sa collaboration avec la collectivité, des avantages conséquents aux utilisateurs par rapport à l'usage de leur propre véhicule :

- Un emplacement réservé au retour.
- Le carburant inclus.
- Le stationnement gratuit dans toute la ville.
- Un accès autorisé aux aires piétonnes de la ville.

En dehors des habitants de la ville et des professionnels, l'autopartage a également le potentiel pour séduire une population de touristes de passage inscrits ou non à un service d'autopartage dans leur ville d'origine et pouvant profiter de l'existence de l'offre d'autopartage pour éviter bouchons et difficultés de stationnement. Ce potentiel touristique de l'autopartage reste encore à analyser et à exploiter plus largement, mais l'autopartage apparaît bien comme un outil pouvant permettre de limiter l'empreinte carbone du voyage en permettant aux visiteurs d'emprunter un autre mode que leur voiture du fait de la possibilité de réserver ou trouver et utiliser une voiture à leur arrivée.

2 SPECIFICITES TERRITORIALES EN MATIERE D'AUTOPARTAGE

2.1 TYPES DE SERVICES ADAPTES AU TERRITOIRE

Les zones denses sont les zones sur lesquelles les conditions sont les plus idéales pour envisager un fort développement de l'autopartage et une rentabilité d'un à plusieurs services.

Ces conditions permettent d'envisager tous types de services sur le territoire : l'autopartage en boucle avec station ou zone de dépôt, l'autopartage combiné, et bien sûr l'autopartage en free-floating y compris d'autres types de véhicules comme les deux-roues motorisés.

Bien que ce ne soit pas le cas dans toutes les métropoles identifiées, on observe souvent sur ces territoires une approche multi-opérateurs et/ou multi-services (cohabitation entre des services en free-floating, des services en boucle, et des services de partage de deux-roues motorisés).

Du fait de la mise en place des Zones à Faibles Emissions (ZFE) et des problématiques de qualité de l'air, les enjeux liés aux types de véhicules tendent à être plus prégnants : c'est notamment l'objet du dialogue entre la métropole et l'opérateur de d'assurer une progression des flottes vers des véhicules de moins en moins émissifs et d'un déploiement en cohérence avec les attentes des infrastructures de charge. Lorsque le réseau de bornes de charge est de qualité suffisante, une partie de la flotte peut être constituée de véhicules électriques. L'autonomie limitée des véhicules électriques, l'appréhension des utilisateurs vis-à-vis de leur utilisation signifient qu'une transition de l'ensemble de la flotte vers le 100% électrique, à moins qu'elle ne découle d'un choix de l'opérateur ou d'une évolution des attentes des utilisateurs serait probablement contre-productive. Les flottes mises à disposition doivent donc utiliser l'ensemble des technologies et dispositifs accessibles aujourd'hui sur le marché pour offrir des émissions maîtrisées tout en répondant aux attentes des usagers (motorisation propres ou hybrides, ou choix de véhicules classés peu émissifs par rapport à la moyenne de la gamme au regard des normes Euro, vignettes Crit'air, étiquette énergie).

Au-delà des questions de motorisation, pour toucher un public aussi large que possible, la gamme de véhicules disponibles doit permettre la diversité des usages présents sur le territoire, pour les déplacements personnels comme professionnels. Il y a donc un intérêt à accueillir sur le territoire un opérateur proposant une gamme diverse en termes de tailles de véhicules (citadines, berlines, monospaces, ludospaces, utilitaires…) et/ou plusieurs opérateurs proposant des gammes complémentaires.

Une flotte offrant des tailles de véhicules diverses pourra d'ailleurs être un motif de découverte et d'adhésion au service pour un particulier équipé, cherchant à accéder simplement à un autre type de véhicule pour un besoin ponctuel, qui pourra ensuite être amené à considérer les avantages de l'autopartage par rapport à l'utilisation de son véhicule personnel.

Il est à noter enfin que l'autopartage peut utilement contribuer à déployer une offre de véhicules accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR) :

- Soit comme passagères en intégrant dans la flotte des véhicules spacieux équipés d'une rampe d'accès permettant de transporter une personne en situation de handicap se déplaçant en fauteuil roulant (transport de personnes âgées, paraplégiques, tétraplégiques, hémiplégiques…).
- Soit comme conductrices en intégrant à la flotte des véhicules dotés d'un poste de conduite adapté (cercle accélérateur, boite automatique…). Cette ambition est moins accessible car la conduite de ce type de véhicule requiert un permis spécial, ce qui en limite le potentiel d'usage.

2.2 COMPLEMENTARITE MULTIMODALE

Pour tous les opérateurs, les territoires accueillant un ou plusieurs services, et les études sur le sujet, l'autopartage est un service résolument complémentaire des modes de déplacement partagés et actifs. Les opérateurs d'autopartage sont d'ailleurs particulièrement attentifs à la qualité du réseau de transports en commun d'un territoire, pour estimer son potentiel. En zones denses, l'autopartage se positionne en effet comme le dernier chaînon de l'offre de mobilité, comme un complément à l'offre existante.

Un enjeu clé de l'organisation de l'autopartage est de convaincre élus et usagers potentiels de cette complémentarité, et de faire comprendre son impact en termes de gain d'espace public et de report modal.

C'est pourquoi il est idéal de réapproprier cet espace gagné. Cela peut se faire au profit de l'autopartage directement, en appropriant régulièrement de nouveaux emplacements aux opérateurs. Mais de par la nature multimodale de l'autopartage et de ses usagers, l'utilisation de cet espace pour renforcer la place des modes actifs est également bénéfique à l'autopartage. Afin de tirer avantage de la complémentarité entre l'autopartage et d'autres modes vertueux, il est donc possible de planifier un remplacement de places de stationnement sur voirie par d'autres types de mobilier (espace piéton, stationnement vélo, point d'information sur les transports en commun…).

Afin de capitaliser sur cette complémentarité, différentes bonnes pratiques se dégagent :

- **Faciliter l'usage de l'autopartage pour les usagers des transports en commun :**
  - En assurant la compatibilité du badge de transport avec le système d'autopartage pour éviter aux usagers de demander un badge supplémentaire.
  - En intégrant une partie du parcours utilisateur dans l'application mobile ou à l'avenir de manière plus poussée dans un système intégré de MaaS.
  - En ajoutant une ou plusieurs offres tarifaires incluant l'accès au service d'autopartage parmi les offres d'abonnement au réseau.

- **Faciliter la visibilité de l'autopartage à proximité des stations de transports en commun :**
  - En installant une signalétique claire et visible de guidage vers les stations d'autopartage les plus proches, et en renseignant leur emplacement sur les plans du réseau, dans les stations et arrêts, etc.
  - En créant, à proximité immédiate des stations de transports des « hubs de mobilité » regroupant plusieurs services et infrastructures (TC, stationnement vélo, vélo en libre-service, taxi, covoiturage, autopartage en boucle et/ou free-floating…) comme plusieurs villes l'ont fait en Allemagne ou en Autriche avec succès.

- **Encourager les particuliers à se séparer d'un véhicule** en échange d'une « aide mobilité » utilisable sur un ensemble de services de mobilité dont l'autopartage (cf. par exemple la prime Bruxell'Air déployée par la Région de Bruxelles-Capitale).

2.3 LABELLISATION

2.3.1 PRINCIPE ET CADRE LEGISLATIF

L'article 54 de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (Grenelle 2) a créé le label « autopartage » qui permet aux véhicules détenteurs de ce label de bénéficier de places de stationnement réservées et, dans le cadre des plans de déplacements urbains/plans de mobilité, de tarifs préférentiels.

Deux décrets consécutifs publiés deux ans plus tard ont précisé les conditions d'attribution et de gestion de ce label : il s'agit du décret n°2012-280 du 28 février 2012 dont certains articles ont été modifiés ensuite par le décret n°2012-1196 du 26 octobre 2012.

Un arrêté également publié le 26 octobre 2012 est venu quant à lui préciser les documents à fournir par les opérateurs pour la demande initiale ou de renouvellement du label « autopartage » pour leur flotte de véhicules, ainsi que les pièces à transmettre pour l'attribution du label pour des véhicules supplémentaires. Par ailleurs, l'arrêté a fixé le modèle de la vignette « autopartage » à apposer sur les véhicules labellisés.

Avec l'entrée en vigueur en 2014 de la loi de modernisation de l'action publique territoriale et l'affirmation des métropoles (dite loi MAPTAM), ce sont maintenant explicitement les AOM qui ont la compétence pour délivrer le label « autopartage ».

Et conformément aux dispositions de l'article L.1231-14 du code des transports, elles ont toute latitude, au regard notamment des objectifs de réduction de la pollution et des gaz à effet de serre qu'elles déterminent, de fixer les caractéristiques techniques et les conditions d'usage des véhicules auxquelles est subordonnée la délivrance du label.

Pour ce qui concerne les autres modalités de gestion et de délivrance du label, les termes des décrets et de l'arrêté de 2012 restent en vigueur puisqu'ils n'ont jamais été abrogés.

2.3.2 INTERETS DU LABEL AUTOPARTAGE

La mise en place d'un « label autopartage » permet :

- De reconnaître au service une dimension d'intérêt général, justifiant l'attribution d'avantages matériels ou immatériels :
  - Réservation d'emplacements de stationnement sur l'espace public.
  - Gratuité temporaire ou permanente du stationnement sur voirie[33].
  - Circulation dans des zones interdites à d'autres véhicules[34].
  - Accompagnement financier.
  - Etc.
- D'imposer un niveau minimum de consistance et de qualité du service au regard des attentes et des objectifs de la collectivité vis-à-vis de l'autopartage (type de motorisation, accès aux jeunes conducteurs, encadrement tarifaire …).

[33] *C'est le cas par exemple à Metz et à Grenoble. Cette disposition a cependant été prise sans mise en place formelle d'un label autopartage.*

[34] *C'est le cas par exemple à La Rochelle où les véhicules d'autopartage peuvent emprunter les couloirs de bus. Cette disposition a cependant été prise sans mise en place formelle d'un label autopartage.*

2.3.3 CONTENU DU LABEL

Dans les décrets de 2012, il est notamment stipulé que :

- Les véhicules doivent présenter un taux d'émission de dioxyde de carbone n'excédant pas un seuil fixé par arrêté des ministres chargés des transports et du développement durable (fixé aujourd'hui à 110 grammes ou 120 grammes exclusivement pour les véhicules de 5 places et plus, à condition que les véhicules dépassant 110 grammes représentent moins de 25% de la flotte labellisée de l'opérateur) et respecter la dernière norme Euro en vigueur pour les véhicules thermiques. Cette disposition ne s'impose cependant plus aux collectivités en vertu des dispositions de l'article L.1231-14 du code des transports.
- L'opérateur doit tenir à jour un livret d'entretien de chaque véhicule et mettre à disposition des utilisateurs un document ou moyen informatique permettant aux utilisateurs de signaler les dysfonctionnements constatés.
- L'inscription doit être subordonnée à la présentation du permis de conduire, et le contrat doit comprendre des mentions concernant la durée de validité du contrat, sa date d'expiration, ainsi que toutes précisions concernant le fonctionnement du service.
- L'opérateur doit mettre à disposition des abonnés un système dématérialisé pour la réservation des véhicules, la facturation et le paiement.
- Le label est délivré pour une durée supérieure à 18 mois, et inférieure à 48 mois. Il peut toutefois être suspendu ou retiré, selon une procédure contradictoire, lorsque l'opérateur exploite le service dans des conditions non conformes à celles fixées.
- Le « label autopartage" est délivré par l'autorité organisatrice de la mobilité sur le territoire de laquelle les véhicules d'autopartage sont mis à disposition, après avis des maires des communes concernées. Dans le cas où plusieurs AOM reçoivent des demandes de la part d'un même opérateur, il leur est possible de convenir d'instruire et délivrer conjointement le label, ou de désigner l'une d'entre elles pour instruire et délivrer le label pour le compte des autres.

Ces conditions peuvent localement être complétées par d'autres dispositions voulues et fixées librement par l'AOM qui peut par exemple :

- Définir les modalités d'accès au service (par abonnement ou non).
- Limiter l'obtention du label aux véhicules accessibles en libre-service 24h/24 et 7j/7, et réservables pour de courtes durées (d'une heure ou plus).
- Définir les modalités de calcul des tarifs (par exemple en plafonnant le coût horaire en % du coût journalier, comme cela est fait par le Blaue Engel allemand, qui plafonne à 15% du coût journalier le coût horaire).
- Soumettre les véhicules n'émettant pas plus de 110 gCO_2/km à une exigence supplémentaire liée au ratio d'émissions de particules PM 2,5 afin d'exclure les véhicules diesels.
- Définir les conditions de production par les opérateurs d'un reporting régulier (données fournies, récurrence, …) pouvant aller jusqu'à la définition d'un format type de données comme par exemple le format GBFS utilisé par plusieurs AOM pour représenter les offres de mobilités partagées (vélos en libre-service en particulier).
- Pousser les opérateurs à encourager l'intermodalité par le développement d'une billettique intermodale et/ou une communication concertée avec les opérateurs concernés.
- Etc.

Le « label autopartage » se matérialise pour l'opérateur par l'obtention d'une vignette à apposer sur les véhicules labellisés.

Modèle de vignette en vigueur en Île-de-France

La labellisation, bien que bénéfique pour les opérateurs, du fait des avantages pouvant être octroyés aux véhicules labellisés et du dialogue régulier avec les institutions qu'elle instaure, peut également être un processus lourd pour les opérateurs.

Il est donc recommandé d'engager le dialogue avec les opérateurs dans le cadre de la constitution du label afin de maintenir sa vocation d'outil favorisant le développement de l'autopartage, et de ne pas le transformer en obstacle, et d'envisager des moyens d'alléger la démarche et les délais administratifs lorsque cela est possible.

2.3.4 ELABORATION DU LABEL

Pour procéder à la rédaction du label, il est donc nécessaire de prendre connaissance des deux décrets et de l'arrêté de 2012 et conseillé de prendre connaissance de labels déjà existants qui peuvent être source d'inspiration.

Pour toute question ou interrogation, il peut être utile de prendre contact avec l'AAA, avec des collectivités qui ont déjà mis en place un label (pour profiter de leur retour d'expérience), avec un représentant du CEREMA ou de l'ADEME et/ou avec un bureau d'études spécialisé qui pourra si besoin contribuer à l'écriture du label.

Dans le processus d'élaboration, il peut également être bienvenu de concerter les principales parties prenantes, c'est-à-dire notamment les opérateurs déjà présents sur le territoire, les collectivités compétentes (sur la voirie, sur le stationnement…) et toute autre personne ressource identifiée[35].

[35] *Représentant de la délégation régionale de l'ADEME, représentant du CEREMA, représentant d'une association locale de surveillance de la qualité de l'air…*

C’est par exemple la démarche qu’a suivie Île-de-France Mobilités lorsqu’elle a mis en place le label francilien d’autopartage.

AOM	Date de mise en œuvre
Île-de-France Mobilités	2019
Grand Lyon	2021
Nantes Métropole	2020
Métropole Nice Côte d’Azur	2019
Bordeaux Métropole	2015

Exemples de labels autopartage

2.4 ENJEUX DE PROGRAMMATION

Afin d’assurer la cohérence des services de mobilité proposés sur le territoire et la progression vers les objectifs politiques de la collectivité, les démarches de planification[36] représentent des outils à mettre à profit, permettant d’établir la vision à long-terme de la collectivité pour l’ensemble des services de mobilité du territoire, dont l’autopartage.

Cette utilisation des documents de programmation territoriale peut se faire à la phase d’étude, dans le cadre du lancement d’un projet, notamment pour mettre en évidence les enjeux ou donner des clés de dimensionnement du service.

Elle est également très pertinente par la suite, lorsque le service est existant, afin de clarifier les attentes concernant le ou les services d’autopartage, faciliter leur interopérabilité et fixer des objectifs de déploiement et de résultats à moyen et long terme.

Cette programmation peut être réalisée à différentes échelles, de la commune à l’AOM, et doit autant que possible prendre en compte les éléments existants concernant l’autopartage, a minima l’existence d’un label et ses conditions d’attribution. Elle peut également être l’occasion de la création d’un projet commun ou de temps de concertation entre EPCI et communes dans le cadre du déploiement de l’autopartage.

Si la programmation permet à la collectivité de travailler en autonomie ou avec d’autres parties prenantes à la définition de son projet à long terme, son exécution peut associer d’autres acteurs.

C’est en particulier le cas des promoteurs immobiliers, qui peuvent être impliqués dans la mise en service de projets d’autopartage. C’est leur intérêt depuis la parution de l’article L. 151-31 du code de l’urbanisme, permettant d’envisager une réduction du nombre de places de stationnement à créer en contrepartie de la mise en place de véhicules propres en autopartage :

« Lorsque le règlement impose la réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés, cette obligation est réduite de 15 % au minimum en contrepartie de la mise à disposition de véhicules électriques munis d'un dispositif de recharge adapté ou de véhicules propres en autopartage. »

[36] *Plan de mobilité (PDM), SCoT, PLUi-HD, PLU…*

Une collectivité souhaitant collaborer avec un promoteur immobilier doit toutefois prendre soin à encadrer les engagements pris par le promoteur de manière précise, car la loi ne propose pas à ce jour de cadre précis à la création de ce service.

La collectivité peut donc définir les conditions d'engagement et de participation nécessaires à l'application d'une réduction conséquente du nombre de places de stationnement pour un nouveau projet immobilier.

Territoire	Population totale	Année d'apparition	Nombre de véhicules partagés[37]	Nombre de stations
Paris **(75)**	2,16 millions d'habitants	1999	Environ 1'350 véhicules opérés en boucle dans le cadre du service Mobilib' et environ 1'600 en free-floating, soit un véhicule pour 730 habitants	Environ 450 stations, soit une station pour 4'800 habitants[38]
Lyon **(69)**	516'000 habitants	2013	250 véhicules, soit un véhicule pour 2'000 habitants	34 stations, soit une station pour 15'000 habitants
Bordeaux **(33)**	258'000 habitants	2001	117 véhicules soit un véhicule pour 2'100 habitants	43 stations sur voirie ou en parking public soit une station pour 5'750 habitants
Toulouse **(31)**	487'000 habitants	2008	140 véhicules, soit un véhicule pour 3'500 habitants	23 stations d'autopartage en boucle, soit une station pour environ 21'000 habitants

[37] *Sans compter les véhicules accessibles par le biais des plateformes d'autopartage entre particuliers, sauf à Paris s'agissant des 150 véhicules déployés par Geraround Connect qui font partie du service Mobilib'*

[38] *La Ville de Paris a calculé que 70% des usagers disposent d'une station Mobilib' à moins de 5 minutes à pied de chez eux et 97% à moins de 10 minutes.*

3 DEPLOIEMENT/DEVELOPPEMENT DU SERVICE

3.1 COEXISTENCE DE PLUSIEURS OPERATEURS

En zones denses, les services d'autopartage sont portés et financés par des opérateurs privés, sur un espace le plus souvent public. Sur les territoires attirant plusieurs opérateurs, la mise en concurrence inhérente à cette occupation privée de l'espace public peut signifier que plusieurs opérateurs coexisteront. **Le modèle économique de l'autopartage étant complexe, il est nécessaire de s'assurer que cette cohabitation ne fragilisera pas la viabilité de l'offre d'autopartage dans son ensemble**.

L'encadrement de cette concurrence doit donc être réfléchi de manière à laisser celle-ci ouverte sans mettre en danger la viabilité des services d'autopartage. Pour cela, il convient de garder en tête les contraintes qui s'imposent aux opérateurs au moment de définir les règles d'attribution et renouvellement des AOT, notamment : la lisibilité de leur offre, la visibilité de leur service, la fidélisation d'une base de clientèle et l'acquisition de nouveaux clients, la réplication de leur modèle de fonctionnement sur différentes zones, la rationalisation des coûts d'exploitation…

La prise en compte de ces contraintes peut s'exprimer en particulier en :

- Évitant pour les véhicules de free-floating le **cumul des redevances** : les véhicules de free-floating pouvant être amenés à se déplacer d'un territoire à l'autre et stationner indifféremment sur différentes communes contiguës, il est nécessaire d'identifier un mode de calcul de la redevance permettant d'éviter qu'un même véhicule soit comptabilisé sur plusieurs territoires.

  C'est ce qu'a pris soin de faire l'établissement Grand Paris Seine Ouest en fixant un mode de calcul de la redevance due aux communes basées sur une « photographie » de la situation à une date donnée, tous les mois, garantissant aux opérateurs qu'un même véhicule ne serait pas comptabilisé par plusieurs communes. Cela demande bien sûr une coordination entre territoires voisins, qui est nécessaire pour limiter les contraintes pesant sur les opérateurs et pérenniser le fonctionnement des services.

Collectivité concernée	Montants annuels	Commentaires
Ville de Paris	300 à 390 €/véhicule[39]	Tarif voté en 2020[40]
Métropole de Lyon	240 €/véhicule	-
Grand Paris Seine Ouest	180 €/véhicule[41]	Tarif voté en 2020
Ville de Strasbourg	58 €/véhicule	Tarif voté en 2015

- Garantissant **une durée d'exploitation suffisante d'un emplacement accordé pour l'autopartage en boucle**. Aujourd'hui, afin de s'assurer de respecter l'obligation de respect de la libre concurrence de la loi SAPIN 2, certains territoires organisent une nouvelle mise en concurrence et une nouvelle redistribution des places tous les trois ans ou moins, d'autres attribuent les places pour une durée de cinq ans (voire sept ans dans le cas de la ville de Paris pour un véhicule électrique). Le premier critère permettant aux opérateurs de services en boucle pour attirer leurs utilisateurs est la localisation des stations. Un tel remaniement régulier handicape donc fortement la fiabilité perçue par les utilisateurs et la lisibilité de l'offre des opérateurs. Bien

[39] *Les montants sont moins élevés pour les véhicules relevant des catégories L6e et L7e telles que définies dans l'article R.311-1 du code de la route.*

[40] *Délibération du conseil de Paris référencée 2020 DVD 49 et relative aux véhicules partagés en libre-service sans station d'attache.*

[41] *Les montants sont moins élevés pour les scooters et les motos (60 €/an).*

que facilitant théoriquement l'arrivée de nouveaux opérateurs, une durée limitée de validité des AOT risque d'amener une pérennité plus faible du service sur le territoire. Une autre option pourrait être de revoir les modalités d'attribution des places pour permettre aux opérateurs lauréats de conserver toutes ou partie des places qui leurs avaient été attribuées auparavant. A minima, pour permettre une cohabitation dans des conditions économiques soutenables lors de l'arrivée de nouveaux opérateurs, il peut être opportun d'augmenter du nombre de places dédiées à l'autopartage, plutôt que de partager les emplacements existants ou de diminuer le nombre d'emplacements attribués par opérateur.

- Évitant de créer dans le cadre de la labellisation ou de l'attribution des autorisations **des cahiers des charges trop restrictifs ou trop radicalement différents de l'existant** sur le fonctionnement demandé du système de réservation et de paiement. Les opérateurs d'autopartage, pour assurer la croissance de leur entreprise et limiter la complexité de l'exploitation de différents services sur différents territoires, doivent reproduire leur modèle de manière identique ou limiter autant que possible son adaptation. Les systèmes sont rendus aussi flexibles que possible afin de pouvoir répondre à une grande diversité de besoins et s'adapter aux spécificités locales, mais les solutions informatiques sur lesquelles ils s'appuient gardent une certaine rigidité. Il est donc recommandé de limiter les adaptations spécifiques demandées sur un territoire ou d'ouvrir un dialogue avec les opérateurs pour identifier le niveau de faisabilité des différentes adaptations sans pour autant limiter la libre concurrence.

3.2 DEPLOIEMENT DES STATIONS

3.2.1 CONCEPTION

Bien que le concept de stations semble faire appel uniquement à l'autopartage en boucle, il n'en est rien. Si l'utilisation de stations est bien sûr la base de nombreux services en boucle, les opérateurs en free-floating sont également friands d'espaces réservés à l'autopartage et identifiés comme tels, qui permettent d'amener plus de visibilité et de stabilité à l'offre d'autopartage.

Dans la conception des stations, qu'elles soient dédiées à un véhicule pour de l'autopartage en boucle, à un opérateur ou utilisable par tous les opérateurs dans le cas de l'autopartage en free-floating, il est utile de repartir des contraintes rappelées ci-dessus.

La conception même des stations, et leur localisation, doivent ainsi apporter une réponse aux enjeux de lisibilité, visibilité, stabilité auxquels font face les opérateurs.

Il est donc vivement recommandé que les stations soient :

- **Visibles** : selon la dernière Enquête Nationale sur l'Autopartage, 23% des utilisateurs ont découvert le service dans la rue au niveau d'un station.
  - **Par une présence en voirie** et non en parking en ouvrage.
  - Même si l'obtention de places en voirie peut être difficile sur certaines zones, et se heurter à une résistance des commerçants et riverains, la visibilité d'une station et son accessibilité sont des facteurs influençants fortement la découverte et l'adoption du service. Les stations en voirie permettent la promotion du service, en plus d'un meilleur confort d'utilisation.
  - **Par une présence soignée à proximité des principaux pôles générateurs de trafic** : gares, pôles d'échanges multimodaux, quartiers commerçants et passants, grandes artères…
  - Par la mise à disposition d'emplacements dédiés et signalés comme tels **par un marquage au sol et une signalétique verticale**. Pour plus de cohérence sur le territoire et une compréhension facilitée de la part des utilisateurs, cette signalétique gagne à être définie par le territoire, ou a minima être coconçue avec les opérateurs.

    L'installation de cette signalétique peut se heurter parfois à des restrictions imposées par les Architectes des Bâtiments de France. Il est donc conseillé de les impliquer tôt dans le processus afin d'identifier les écueils à éviter[42]. Une solution possible pour éviter la confusion entre signalisation d'une station

[42] *Difficulté rencontrée par exemple par les métropoles de Montpellier et de Toulouse.*

d’autopartage et publicité peut être de créer une marque et une signalétique spécifiques, permettant d’identifier du premier coup d’œil une station d’autopartage du territoire.

- **Par un flocage spécifique des véhicules**. Ce flocage peut être réalisé par la collectivité, en particulier si elle choisit de créer sa marque locale, ou par l’opérateur si le véhicule s’intègre à sa flotte mise à disposition de ses usagers régionalement ou nationalement. Un flocage intégral ou de grande taille permet de faire la promotion du service, que la voiture soit arrêtée ou en circulation, en éveillant la curiosité des personnes croisant sa route.

Station Mobilib à Paris

Crédit photo : Communauto

- **Protégées** : l’un des critères majeurs amenant les utilisateurs d’autopartage au service est la simplicité de gestion du stationnement associée.

  Lorsqu’une station d’autopartage en boucle est occupée indûment par un autre véhicule au retour de l’utilisateur, cela représente de son point de vue une promesse non tenue par le service.

  Le stationnement d’un véhicule sur la place d’autopartage représente donc un frein à la satisfaction des utilisateurs, mais également un surcoût conséquent du fait de la gestion de cette situation puis des démarches supplémentaires (assistance immédiate du client, prise de contact avec la fourrière, repositionnement du véhicule sur sa place, remboursement des frais occasionnés pour le client voire d’éventuelles amendes de stationnement).

  Pour les opérateurs d’autopartage en boucle il s’agit de la problématique principale à résoudre sur les territoires denses.

Bien que cette problématique ne soit complètement solutionnée sur aucun territoire français, plusieurs bonnes pratiques peuvent faire l'objet d'un soutien de la collectivité :

- **Un marquage très visible des places**, enlevant tout doute quant à l'utilisation de celles-ci. Sans cette mesure, malheureusement insuffisante pour prévenir tout à fait le problème, le stationnement abusif constaté au retour est quasiment systématique.
- **Offrir aux véhicules d'autopartage la possibilité de se stationner (gratuitement ou pour un tarif annuel convenu) sur l'ensemble de la voirie**, en dehors de leur place attitrée : sans résoudre tout à fait le problème de l'insatisfaction de l'usager ou du surcoût, cette solution permet a minima d'en diminuer la portée en limitant le surcoût pour l'opérateur et le mécontentement pour l'usager.
- **Assurer un contrôle fréquent des places**, préférentiellement par les Agents de Surveillance de la Voie Publique (ASVP) ou par la société chargée du contrôle du stationnement lorsque cette prestation est confiée à une entité privée. Cette solution n'est pas applicable à l'heure actuelle car ces sociétés ne sont pas habilitées à contrôler le stationnement gênant. Multiplier la fréquence des contrôles permettrait pourtant de sanctionner ces comportements afin de limiter leur occurrence par la suite.
- **Une installation d'arceaux** : bien souvent prise en charge par les opérateurs l'installation d'arceaux automatiques permet de limiter l'occupation des places, mais sans l'empêcher totalement. Elle représente également une solution coûteuse, tant à l'achat qu'en termes de maintenance, les arceaux étant souvent détériorés.

- **Situées à proximité d'autres modes de transport doux ou partagés**. A Vienne, Brême, Hambourg, et dans bien d'autres villes, des « hubs de mobilité » ont été créés afin de maximiser l'intermodalité et les passerelles entre services. En plus d'encourager l'intermodalité, ces pratiques permettent une nette augmentation de la fréquentation des services d'autopartage[43]. Ces hubs possèdent généralement les caractéristiques suivantes (en plus des conditions idoines de visibilité ci-dessus) :
  - Une protection des places d'autopartage par des arceaux.
  - Une proximité très forte aux stations de tram, métro ou bus à haut niveau de service (le hub est visible depuis la station).
  - Une offre de stationnement vélo longue durée sécurisé (par exemple des box), qui peut également se compléter d'arceaux pour du stationnement de moyenne durée.
  - Un point d'arrêt de taxis proche.
  - D'autres services de quartier, assurant la visibilité de la station et des différents services pour les riverains, comme des poubelles ou bennes à ordures, panneaux d'affichage…
  - Lorsque cela est existant sur le territoire, une station de vélo en libre-service, et/ou une zone de stationnement pour scooters, vélos ou trottinettes électriques en libre-service.

Selon les zones, dans les quartiers fortement résidentiels notamment, les stations peuvent être de plus petit format (n'abriter que 2 à 3 véhicules en autopartage plutôt que 4 à 12, avec un ou quelques services complémentaires absents).

Ces hubs sont destinés à **accroître la visibilité du bouquet de mobilité transports collectifs, vélo, services de free-floating et autopartage** en étant réunis en des lieux bien situés, parfaitement accessibles et dotés d'une signalétique claire.

[43] *Une étude menée en interne par Citiz a montré que les stations bien connectées au réseau de transports collectifs génèrent 50% d'usages en plus que les stations les moins bien connectées.*

Vue aérienne d'un hub Switchh à Hambourg en Allemagne

- Pour l'autopartage en boucle, être situées proches les unes des autres : considérant la zone de chalandise relativement limitée d'un véhicule d'autopartage, la proximité des stations est une bonne manière d'assurer la satisfaction des utilisateurs (qui peuvent ainsi avoir plusieurs véhicules à une distance restant raisonnable) et de maîtriser les coûts d'acquisition des clients. A titre d'exemple, à Nantes, l'opérateur local a constitué le maillage du réseau en prenant soin de respecter une distance de 500 mètres maximum entre les stations, qui comprennent un ou deux véhicules.
- La localisation des stations peut également être source de surcoûts conséquents pour les opérateurs. Ces surcoûts peuvent avoir pour origine des causes très variées, allant d'un véhicule positionné sous un arbre (ce qui nécessite des passages nettement plus réguliers des équipes de nettoyage) à des actes de vandalisme récurrents. Comme l'ont démontré les difficultés éprouvées par le service Autolib' à ce niveau, le vandalisme peut être un problème récurrent et difficile à affronter pour les opérateurs, pouvant les amener à abandonner une zone.
- Le cas particulier de l'autopartage de véhicules électriques amène à prévoir l'équipement des stations en bornes de charge, permettant aux véhicules de se recharger. Ces bornes n'ont pas lieu d'être des bornes de charge rapide. La puissance la plus indiquée est 7 kW par point de charge ou 22 kW pour l'ensemble de la borne. Ces puissances de charge permettent aux véhicules d'être rechargés pendant la nuit, lorsqu'ils sont généralement peu utilisés, afin d'assurer une autonomie maximum pour un usager souhaitant prendre le véhicule pour un long déplacement, impliquant une durée d'utilisation longue également.

Bien que les stations soient attribuées individuellement aux opérateurs d'autopartage en boucle, certaines stations ont tout simplement plus de potentiel, ou concrétisent mieux leur potentiel que d'autres. Afin de soutenir un développement continu de l'autopartage sur le territoire, les collectivités peuvent **octroyer de la flexibilité aux opérateurs**, en fixant les conditions selon lesquelles il pourra être autorisé de déplacer une station ou la fermer temporairement ou définitivement.

3.2.2 Mise en œuvre effective des stations

Le « label autopartage » permet de réserver des places aux véhicules labellisés, mais ne permet pas de réserver une place à un véhicule et à un opérateur donnés.

Cette disposition est cependant une condition nécessaire au bon fonctionnement d'un service d'autopartage en boucle qui permet la réservation d'un véhicule particulier plusieurs jours à l'avance, et qui doit donc garantir à l'usager qu'il pourra disposer de ce véhicule à l'heure dite dans un lieu prédéterminé.

Pour pouvoir réserver cette place et donc dédier une station à un opérateur et pouvoir l'aménager (pose d'un totem, d'un arceau…), il est nécessaire d'obtenir de l'autorité gestionnaire[44] la délivrance selon les cas d'un permis de stationnement (s'il n'y a pas d'emprise au sol) ou d'une permission de voirie qui constitue une autorisation d'occuper le domaine public avec emprise au sol.

[44] *La permission de voirie est délivrée par le gestionnaire de voirie, tandis que le permis de stationnement est délivré par l'autorité locale compétente chargée de la police de la circulation.*

3.3 MESURES D'ACCOMPAGNEMENT ET DE SOUTIEN

Ce serait une erreur de penser que la création du service et la mise à disposition des stations représente la fin de l'implication de la collectivité. Tout au long de la vie du service, la relation entre le ou les opérateurs est amenée à se développer pour amener l'autopartage à avoir l'impact le plus positif possible sur la mobilité des habitants, professionnels et visiteurs du territoire.

Les collectivités souhaitant tirer le meilleur du service d'autopartage sont encouragées à prendre connaissance de l'ensemble des mesures pouvant être prises pour accompagner le développement de l'autopartage et à choisir celles qui leur correspondent le mieux.

Ces mesures de soutien peuvent se diviser en quatre catégories :

- Le soutien indirect, par une politique de mobilité multimodale globale et ambitieuse incluant l'autopartage.
- Le soutien direct : aider le ou les opérateurs à atteindre la rentabilité ou sa capacité d'autofinancement en augmentant directement ses recettes ou en baissant ses charges. Ce soutien peut aussi être ciblé pour mettre en œuvre des dispositions voulues par la puissance publique.
- Le soutien promotionnel : faire connaître l'autopartage et les services existants sur le territoire.
- Le soutien organisationnel : fournir à l'opérateur un appui opérationnel dans le déploiement de nouvelles stations et dans le suivi du service.

3.3.1 CREATION D'UN ECOSYSTEME FAVORABLE

D'une manière générale, une collectivité contribue au développement potentiel de l'autopartage chaque fois qu'elle prend des mesures qui visent à créer et à renforcer localement un écosystème favorable, par exemple :

- En réduisant la place de la voiture en ville par des contraintes sur les conditions de stationnement (rareté, coût…), la vitesse, l'accès aux véhicules les plus polluants, etc.
- En développant les transports collectifs, en mettant en œuvre des aménagements cyclables et piétonniers, en déployant des services de mobilité…
- En coordonnant la mise en place des ZFE et développement d'une offre d'autopartage performante et adaptée aux besoins de la population.
- Etc.

Pour rassurer les opérateurs et l'ensemble des parties prenantes, il est aussi utile qu'elle affiche sa vision et ses ambitions à moyen et long terme en matière d'autopartage.

Elle peut aussi baliser le chemin en actant une augmentation régulière du nombre de stations et/ou en définissant par exemple des quotas de places dédiées à l'autopartage par quartier (ou équivalent).

3.3.2 UTILISATION DU SERVICE

Que la collectivité s'approprie et utilise le service pour ses besoins propres (déplacement de ses agents, techniciens et/ou élus) constitue un soutien efficace, surtout en phase de lancement car :

- Elle permet de faire connaître rapidement le service à un grand nombre d'habitants et d'influenceurs qui pourront ensuite l'utiliser pour leurs propres usages et parler autour d'eux de son existence, de sa praticité et de ses avantages. Il n'y a pas de moyen plus efficace de promotion que de faire tester le service dans un cadre professionnel, sans risque, avant de l'adopter dans un cadre personnel. Pour faciliter ce passage, il peut être envisagé de proposer directement aux bénéficiaires de pouvoir utiliser leur carte professionnelle pour des usages personnels, à leurs frais bien entendu. Cette disposition leur évite d'avoir à supporter des frais fixes d'abonnement au service, qui sont pris en charge par leur employeur, et de ne payer le service que s'ils s'en servent. Que les véhicules circulent d'emblée montre à tout le monde (population, élus…) que le service répond à un besoin et qu'il fonctionne correctement. Un ressenti plus négatif peut se répandre dans la situation inverse. Accessoirement, il est plus facile et plus économique pour l'opérateur de gérer un parc de véhicules qui tournent qu'un parc trop statique (déchargement de batterie, renchérissement des coûts d'entretien…).
- Elle contribue à générer du chiffre d'affaires dans une phase forcément un peu lente d'acquisition de clientèle. Ce faisant, on raccourcit la montée en charge et on limite le déficit des premiers mois de fonctionnement. Il est plus facile de faire la promotion d'un service qui existe déjà et qui est visible que d'entamer une démarche commerciale alors que le service n'est pas encore présent sur le territoire ou seulement de façon marginale (une seule ou un nombre très réduit de stations).
- Elle crédibilise le service en l'utilisant elle-même. C'est une référence sur laquelle l'opérateur peut s'appuyer pour démarcher d'autres employeurs publics et privés. La collectivité crédibilise aussi son engagement en faisant preuve d'exemplarité.
- Elle gagne en efficacité dans la gestion de son parc, en pouvant choisir de se séparer de véhicules anciens ou sous utilisés remplacés par l'usage de l'autopartage. C'est un montage gagnant/gagnant car il est finalement plus vertueux d'accompagner le développement d'un service en l'utilisant plutôt qu'en le subventionnant. Plusieurs collectivités se sont engagées en sens :
    - En prenant des engagements sur des niveaux mensuels d'usage : ça a été le cas par exemple de plusieurs collectivités membres du Pôle métropolitain du Genevois français ou de Valence Romans Déplacement.
    - En réduisant de façon très volontariste la taille de leurs parcs de véhicules de service, comme ça a été le cas par exemple de Dijon Métropole (250'000 habitants) qui a fait passer sa flotte de 450 à 200 véhicules en cinq ans au lancement de l'autopartage.

3.3.3 FACILITATION DU DEPLOIEMENT

Les opérateurs maîtrisent totalement la gestion courante du service (inscription, réservation, entretien et réparation des véhicules, facturation, recouvrement…).

Il est en revanche utile que les AOM agissent aux côtés des opérateurs et jouent un rôle facilitateur dans le déploiement du service qui requiert souvent l'intervention de tiers, et notamment des communes ou de promoteurs immobiliers s'agissant de l'implantation des stations.

L'expérience montre en effet que l'intervention de l'AOM facilite grandement l'obtention d'autorisations d'occupation du domaine public sur des emplacements à haut potentiel qui sont aussi souvent des emplacements prisés pour d'autres usages (commerce…).

Pour faire en sorte que le service soit économiquement attractif et puisse être rapidement rentable, il est utile également que l'AOM et les collectivités contribuent à limiter le prix de revient du service, par exemple en prenant à leur charge tout ou partie de l'équipement[45] et/ou de l'entretien courant des stations, en octroyant des avantages

[45] *Financement par exemple des éléments de signalisation (panneaux, peinture au sol…), du totem informatif, des boîtiers installés dans les véhicules…*

particuliers aux véhicules d'autopartage (en matière de circulation, de stationnement…) ou en appliquant des montants de redevance aussi bas que possible, dans le respect de la législation en vigueur..

Pour l'instant, dans les villes et agglomérations de taille moyenne, les services d'autopartage sont en effet très souvent en limite de rentabilité. Fixer des montants de redevance élevés n'est donc en général pas un bon calcul car il fragilise le modèle économique de l'opérateur.

Dans la même logique d'économie et d'optimisation des moyens, il peut être envisagé avec certains opérateurs d'insérer dans le parc de véhicules partagés des véhicules existants plutôt qu'uniquement des véhicules neufs.

Il existe de nombreux exemples de véhicules mis à disposition d'un opérateur par une AOM, par une collectivité, par des employeurs publics ou privés ou même par des particuliers.

Ce type de montage peut être opportun si la collectivité décide de réduire son parc en même temps qu'elle devient utilisatrice du service, ou si la collectivité dispose déjà ou peut acquérir des véhicules dans des conditions économiques plus favorables que celles qu'obtiendrait l'opérateur. C'est le cas notamment quand il s'agit de véhicules propres et/ou de véhicules dont l'achat est subventionné dans le cadre d'un dispositif spécifique de soutien.

Ces mises à disposition font l'objet d'un conventionnement entre l'opérateur et la structure qui met des véhicules à disposition. Un dispositif d'intéressement y est très souvent associé.

3.3.4 Soutiens directs et cibles

Dans le cas où le service a été mis en place par l'intermédiaire d'un marché ou d'une DSP, la contribution comme les prescriptions de déploiement sont encadrées contractuellement.

Dans les autres cas, si la collectivité a des souhaits particuliers, elle peut entamer un dialogue avec les opérateurs présents sur son territoire pour définir dans quelles conditions techniques, organisationnelles et économiques ils peuvent être satisfaits.

Cela peut concerner par exemple :

- La mise en place d'une tarification particulière en cas de pic de pollution.
- La mise en place d'une tarification à caractère social.
- Une accélération du déploiement par un développement massif de l'offre.
- Le déploiement du service dans des quartiers moins favorables à l'autopartage.
- Etc.

3.3.5 Promotion du service, en lien notamment avec les TC

D'une manière générale, il est utile que la collectivité intègre l'autopartage dans sa communication institutionnelle (site Internet…) et l'évoque régulièrement par des articles ou des brèves dans ses publications mensuelles ou trimestrielles.

Il est utile aussi qu'elle veille à ce que l'autopartage soit mentionné dans les outils de communication de son délégataire de transport public et qu'elle invite les EPCI ou les communes qui la composent à faire de même.

La collectivité peut aussi prendre des initiatives et mesures encore plus directement impactantes sur la pratique de l'autopartage :

- Déployer des offres multimodales packagées comme des abonnements combinés transports collectifs et autopartage (cf. par exemple Pass mobilité de l'Eurométropole de Strasbourg ou Pass écomobilité de Tisséo à Toulouse).
- Intégrer pleinement l'autopartage dans l'offre multimodale déployée sur le territoire que ce soit au niveau de son référencement (plan) ou au niveau des services associés (cf. par exemple l'intégration de l'offre de Citiz dans l'application « Ecomode » de Toulouse Métropole et bientôt dans l'application de MaaS de Tisséo).
- Créer un « crédit mobilité partagée » ou une « prime à la conversion » utilisable sur divers services, dont l'autopartage pour encourager la multimodalité (Ex : la prime Bruxell'Air).
- Encourager les promoteurs à déployer et à soutenir l'autopartage en échange d'une réduction du nombre de places de stationnement à construire.
- Etc.

3.4 PARTENARIATS POSSIBLES

L'autopartage doit si possible **s'inscrire dans une démarche cohérente à l'échelle de l'ensemble du système de mobilité** en matière de stationnement, de circulation, d'urbanisation, etc.

Assurer un bon niveau de coordination et de cohérence entre l'ensemble des acteurs et services concernés est un élément facilitant dans la réussite d'une action ou d'une politique de promotion de l'autopartage.

A l'échelle du territoire, les principaux partenariats utiles concernent d'une part les employeurs et d'autre part les professionnels de l'immobilier :

- Pour les employeurs, avec l'objectif de les inciter à utiliser le service, et pour les plus motivés, à soutenir le lancement du service, voire à contractualiser avec l'opérateur pour partager un ou plusieurs véhicules de leurs parcs.
- Pour les professionnels de l'immobilier (promoteurs…), avec l'objectif de les inciter à intégrer l'autopartage dans leurs projets.

Les communes sont également des partenaires utiles car elles peuvent être utilisatrices du service et contribuer à en faire la promotion auprès de la population. Ce partenariat est incontournable si l'intercommunalité en charge de l'autopartage n'a pas la compétence « voirie » et se doit donc de travailler de concert avec les communes pour implanter les stations.

Des échanges avec les intercommunalités voisines peuvent également être utiles pour contribuer à la mise en place d'une offre cohérente à l'échelle d'un bassin de vie ou d'emplois, ou pour se coordonner dans le déploiement d'une offre transverse, par exemple dans le cas où un service de free-floating souhaiterait se déployer sur plusieurs EPCI voisins

3.5 SUIVI ET EVALUATION DU SERVICE

Comme pour les autres modes de déplacement, il est utile que la collectivité mette en place un suivi dans le temps de son service d'autopartage (au sens large puisqu'il peut potentiellement englober plusieurs services et plusieurs opérateurs) :

- Pour garder trace des évolutions progressives des niveaux d'offres et de demandes.
- Pour pouvoir mesurer l'évolution globale des usages : fréquences d'utilisation, durées, kilométrages, profil des utilisateurs…
- Pour pouvoir mesurer l'évolution des usages par station ou zone géographique.
- Pour pouvoir évaluer l'impact de chaque service dans le temps, et orienter sa politique en conséquence.
- Etc.

En pratique, des standards sont progressivement adoptés par les opérateurs et les collectivités, pour permettre aux collectivités d'exploiter effectivement ces données et limiter le coût de traitement imposé à l'opérateur. L'export manuel par fichier Excel est amené à disparaître.

Il arrive aussi que cette obligation fasse partie intégrante du processus de labellisation, comme c'est le cas en Île-de-France par exemple. L'annexe 2 du label autopartage d'Île-de-France Mobilité donne d'ailleurs un exemple des indicateurs susceptibles de faire l'objet d'un suivi.

Ces indicateurs proviennent principalement de trois sources :

- Exploitation des données d'usages.
- Exploitation de données fournies par les utilisateurs au moment de leur inscription.
- Exploitation de résultats d'enquêtes menées auprès des inscrits au service.

Ce suivi des données peut se montrer crucial pour la collectivité, pour lui permettre d'évaluer le succès de sa politique d'autopartage, mais également pour l'opérateur pour faire la preuve de sa propre contribution.

En effet, un suivi fin des données permettra à la collectivité de mieux comprendre l'usage qui est fait de l'autopartage et d'évaluer si celui-ci répond bien aux objectifs poursuivis, et donc de réorienter sa politique ou la conforter le cas échéant. Pour les opérateurs, la fourniture de ces données de suivi peut donc être une opportunité de voir leur service se développer sur le territoire. Afin de rendre cette opportunité plus claire, il appartient à la collectivité de fixer des indicateurs et des niveaux d'ambition, dont dépendra l'évolution du service, en traçant une feuille de route qui peut être communiquée aux opérateurs. Par la suite, le maintien, la croissance ou l'adaptation du ou des services pourra être pilotée efficacement et de manière aussi transparente que possible, en fonction de l'évolution des indicateurs.

4 ENJEUX FINANCIERS

En zones denses, il n'est pas possible d'établir un ordre de grandeur précis du coût d'une politique publique de soutien à l'autopartage, du fait notamment que le coût pour la collectivité n'est pas directement lié à la rentabilité du service lui-même. Le coût pour la collectivité est en effet plus lié aux efforts qui seront menés dans le déploiement de la politique de mobilité, de coordination avec les différents acteurs notamment, plutôt qu'aux coûts directs d'exploitation des services.

Il convient toutefois pour la collectivité de connaître et prendre en compte les enjeux financiers qui sont ceux des opérateurs, afin de pouvoir orienter la politique et favoriser un développement indépendant des services. De nombreux facteurs impactent sensiblement le coût d'opération d'un service d'autopartage, dans un sens ou dans l'autre, et notamment :

- La configuration générale du territoire : nombre d'habitants, nombre d'emplois, densité, mixité emplois/logements, accessibilité et efficacité du système de mobilité…
- L'ampleur, le niveau d'ambition (nombre de véhicules déployés) et les caractéristiques principales de la stratégie de déploiement : une montée en charge progressive est ainsi moins coûteuse qu'une montée en charge rapide…
- La configuration du service d'autopartage (par exemple, le recours à des voitures thermiques est moins coûteux et plus à même de répondre à l'ensemble de la demande que le recours à un parc 100% électrique…).
- Le niveau de soutien accordé par la collectivité à l'opérateur et les montants de redevance associés à la mise à disposition des places : le soutien peut être minimal ou au contraire multiforme et ambitieux, tout comme la redevance peut être amenée à varier d'un territoire à l'autre, les redevances pouvant même risquer de se cumuler dans le cas du free-floating.
- La nature et l'ampleur des partenariats noués : plus nombreux sont les partenaires impliqués et plus la rentabilité peut être facile à trouver pour les opérateurs, mais plus le rôle de coordination de la collectivité peut s'en trouver sollicité.
- Etc.

Dans la grande majorité des configurations, les services s'autofinancent et un financement direct de la collectivité n'est pas nécessaire, les redevances constituant même un revenu. Toutefois, la nécessité pour la collectivité de s'impliquer continuellement pour créer des conditions d'exploitation du service permettant d'envisager une pérennité des services ne saurait être surestimée. Le revenu occasionné par les redevances peut notamment être réinvesti dans le temps consacré à la gestion des services, à la signalétique des stations, aux campagnes de communication ou encore à la coordination des différents acteurs du territoire impliqués.

Même au cours du déploiement du service, le niveau d'implication financier de la collectivité peut être variable. En fonction des territoires, les travaux à la charge de la ville peuvent être minimaux (marquage au sol et panneaux réglementaires par exemple, pour un total de 150 € à 200 € par place pour des conventions de trois à cinq ans en général) voire inexistants si même ces travaux sont confiés à l'opérateur.

Ce faible coût pour la collectivité signifie qu'il est facile de perdre de vue la réalité économique des principaux acteurs du marché, et de maintenir une implication minimale dans la vie du ou des services. Afin de transformer l'autopartage en un vrai maillon du système de mobilité, en un outil efficace de politique publique, il est recommandé aux collectivités de maintenir un dialogue aussi continu que possible avec les opérateurs afin de s'assurer de la bonne compréhension de la politique de mobilité, des objectifs recherchés, des conditions de croissance future du ou des services, et de la bonne collaboration de ceux-ci dans la fourniture des données nécessaires à l'évaluation du service.

Glossaire

AAA	Association des Acteurs de l'Autopartage
ADEME	Agence de la transition écologique
AMI	Appel à Manifestation d'Intérêt
AOM	Autorité Organisatrice de la Mobilité
AOT	Autorisation d'Occupation Temporaire (du domaine public)
ASVP	Agents de Surveillance de la Voie Publique
B2C	Business to Consumer[46]
BSR	Brevet de Sécurité Routière
CEREMA	Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
CSA	CarSharing Association
DSP	Délégation de Service Public
EPCI	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
GBFS	General Bikeshare Feed Specification[47]
LOM	Loi d'Orientation des Mobilités
MaaS	Mobility as a Service
PGD	Plan Global de Mobilité
PDM	Plan de Mobilité
PDMS	Plan de Mobilité Simplifié
PLD	Plan Local de Déplacements
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PLUI	Plan Local d'Urbanisme Intercommunal
PLUi-HD	Plan Local d'Urbanisme Intercommunal – Habitat Déplacements
PMR	Personnes à Mobilité Réduite
PNR	Parc Naturel Régional
SA	Société anonyme
SARL	Société à responsabilité limitée
SAS	Société par actions simplifiée
SCIC	Société Coopérative d'Intérêt Collectif
SCOT	Schéma de Cohérence Territoriale

[46] *L'abréviation B2C désigne l'ensemble des relations qui unissent les entreprises et les consommateurs finaux. Ce type de commerce recouvre donc les marchandises ou les prestations conçues pour le grand public.*

[47] *Depuis sa création en 2015, le GBFS est devenu le langage commun de la mobilité partagée. Cette spécification est désormais utilisée dans plusieurs centaines de villes réparties dans plus de 45 pays dans le monde.*

SPL	Société Publique Locale
TAD	Transport à la Demande
TC	Transports en Commun
TENMOD	Territoires de nouvelles mobilités durables
UGAP	Union des Groupements d'Achats Publics
VAE	Vélo à Assistance Électrique
VLS	Vélo en Libre-Service
VTC	Voiture de Transport avec Chauffeur
ZFE	Zone à Faibles Émissions
ZFE-m	Zone à Faibles Émissions mobilité

L'AUTOPARTAGE DANS LES VILLES ET AGGLOMERATIONS DE TAILLE MOYENNE

Ce chapitre a pour vocation d'aborder les spécificités des villes et des agglomérations de taille moyenne au regard de l'autopartage.

Rappel sur les caractéristiques de la zone :

Les villes et agglomérations de taille moyenne telles que définies ici sont :

- Des secteurs dans lesquels l'autopartage peut se développer avec un soutien financier des collectivités locales, au moins les premières années.
- Des secteurs dans lesquels les opérateurs s'implantent rarement spontanément, sauf cas particuliers liés à la présence à proximité d'une métropole.

Concrètement, ce secteur concerne les villes de 50'000 habitants et plus, et les agglomérations dont la ville principale dépasse 50'000 habitants[48].

Des villes comme Angers, Annecy, Belfort, Besançon, Charleville-Mézières, Colmar, La Rochelle, Poitiers ou Valence, où existe une offre d'autopartage, entrent dans cette catégorie.

[48] *Il peut arriver que les constats et recommandations relatifs à cette catégorie s'appliquent à des villes et agglomérations de moins de 50'000 habitants, si elles accueillent un grand nombre de touristes pendant une longue période (Villes du Sud, Villes thermales…).*

1 OBJECTIFS ET ENJEUX

1.1 OBJECTIFS

L'autopartage dans les villes et dans les agglomérations de taille moyenne permet de répondre à plusieurs problématiques et objectifs de politiques publiques.

Dans ces zones, l'autopartage permet d'envisager :

- **Une démotorisation totale ou partielle de foyers équipés.**
  Les villes et agglomérations de taille moyenne disposent en leur cœur de zones denses, « marchables », cyclables, suffisamment bien desservies en transports en commun pour que les foyers qui y résident puissent se démotoriser complètement. Dans les secteurs moins denses ou ruraux, se démotoriser totalement est moins facilement envisageable. Une démotorisation partielle est en revanche souvent possible quand le deuxième ou le troisième véhicule de la famille est sous utilisé, ce qui est le cas par exemple quand l'un des conjoints ne travaille plus ou n'a pas besoin de voiture pour aller travailler, ou au sein des familles qui comptent un ou plusieurs étudiants qui ne reviennent que ponctuellement dans le foyer familial.
- **Un gain d'espace public dans les secteurs les plus denses du territoire** grâce au remplacement de 5 à 8 véhicules par une seule voiture d'autopartage. La démotorisation liée à l'utilisation de l'autopartage permet de désencombrer le stationnement public saturé par le stationnement des véhicules privatifs immobiles sur 97% de leur durée de vie. Ce gain de place(s) peut permettre de réorienter l'usage de cet espace public, pour créer des espaces de vie ou des infrastructures propices à l'usage des TC et des modes actifs. L'enjeu est particulièrement prégnant dans les quartiers historiques et/ou touristiques.
- **Un encouragement à l'usage des transports en commun et des modes actifs.**
  L'autopartage permet de réaliser des déplacements non réalisables en transports en commun mais encourage les utilisateurs à systématiquement considérer le coût d'un déplacement en voiture. Il est un parfait complément du système de transports et des modes actifs, en incitant les autopartageurs à n'utiliser la voiture que lorsque cela est strictement nécessaire. Il est d'ailleurs observé que la population des autopartageurs est une population particulièrement multimodale comparée à la population moyenne de leur lieu de résidence. Cet enjeu est particulièrement prégnant au cœur des zones denses qui sont souvent « marchables », cyclables et bien desservies en transports en commun.
- **Un encouragement à la transition vers l'usage de véhicules propres.**
  Beaucoup d'opérateurs d'autopartage proposent dans leurs flottes quelques véhicules propres (voire une flotte 100% propre) comme des véhicules électriques. La disponibilité de ces véhicules est bien souvent une première occasion pour la population locale d'essayer ce type de véhicule et de se familiariser avec. L'utilisation de voitures électriques et leur promotion permet alors de casser les clichés qui leur sont associés. A l'heure de la mise en place des ZFE, l'autopartage est d'ailleurs une solution alternative pertinente proposée aux particuliers et professionnels dont les véhicules sont sujets à des restrictions.

1.2 ENJEUX ET BESOINS

Les enjeux dans les villes et agglomérations de taille moyenne peuvent être très différents selon les endroits.

Le plus souvent, l'enjeu pour la collectivité est de parvenir à initier l'offre et à attirer sur le territoire au moins un opérateur d'autopartage. Pour ce faire, il est souvent nécessaire de construire un partenariat public/privé et de soutenir financièrement le démarrage et les premières années de fonctionnement du service.

Cette première phase se concrétise fréquemment, de façon assez naturelle, dans les secteurs les plus denses du territoire.

Quand cette première étape a été franchie, les enjeux se concentrent plutôt sur les possibilités et les conditions d'extension du service, de façon quasi systématique sur le plan géographique (déployer l'offre en périphérie puis dans les communes rurales) et de façon moins systématique sur le plan social, avec l'objectif de démocratiser les usages.

1.3 CIBLES ET TYPES DE DEPLACEMENTS VISES

Les types de déplacements réalisés en autopartage et les publics cibles dépendent fortement du type d'autopartage.

Le constat général pour tous les types d'autopartage est que c'est d'abord dans les secteurs les plus denses du territoire qu'une part significative de particuliers peut envisager le plus facilement une démotorisation totale du ménage, ou à défaut une réduction de son taux de motorisation.

Les usages ciblés par l'autopartage sont aussi bien les usages personnels que professionnels.

Les déplacements personnels réalisés sont en majorité des déplacements de plusieurs heures effectués le soir ou le week-end, pour faire des courses, rendre visite à des proches, partir à la campagne ou en montagne...

Les déplacements professionnels sont essentiellement réalisés en journée et en semaine, ce qui les rend plus complémentaires que concurrents des déplacements réalisés à titre privé.

Les professionnels peuvent utiliser l'autopartage pour se rendre à un rendez-vous, transporter du matériel ou même effectuer un approvisionnement ou une livraison. Une partie des professionnels qui recourent à l'autopartage n'ont pas (ou plus) de véhicules de service, ce qui leur évite d'avoir à se préoccuper de leur gestion (entretien, stationnement…). Les autres font le choix de conserver un parc réduit et de gérer les pointes d'activité avec l'autopartage, ce qui leur permet d'optimiser l'utilisation de leurs véhicules.

Les entreprises implantées en zones denses sont plus facilement que les autres utilisatrices de ce type de service car c'est dans ces zones que les contraintes foncières et de stationnement sont les plus fortes (tarifs, disponibilité…). Les cabinets d'architectes ou les cabinets comptables font, par exemple, partie des utilisateurs de l'autopartage, les premiers car ils sont souvent implantés dans les centres-villes et qu'ils doivent se rendre sur des chantiers, les seconds du fait qu'ils se déplacent beaucoup pendant quelques mois et très peu le reste de l'année.

L'autopartage peut également séduire une population touristique de passage ou en séjour, surtout si le contexte fait que de nombreux touristes viennent en train ou en car et qu'ils ne sont pas véhiculés sur place. L'autopartage peut dans ce cas leur permettre d'effectuer en autonomie et à moindre coût des visites vers des sites uniquement accessibles en voiture. Les curistes par exemple peuvent être un public cible pour le service puisqu'ils restent sur place suffisamment longtemps et qu'ils ont du temps pour visiter.

Dans les zones périphériques, les principales cibles concernent les secteurs proches des gares, des pôles d'échange et des lignes structurantes de transports en commun, là où les habitants peuvent envisager de se démotoriser au moins partiellement parce qu'une grande partie de leurs déplacements peut être effectuée autrement qu'en voiture.

2 SPECIFICITES TERRITORIALES EN MATIERE D'AUTOPARTAGE

2.1 DES CONTEXTES PLUS OU MOINS FAVORABLES

Sous le même vocable de villes et agglomérations de taille moyenne, on retrouve des territoires de typologies différentes (géographie, taille de la ville centre, nombre d'habitants, compétences exercées, densités démographique et d'emplois…) dans lesquels l'autopartage pourra plus ou moins grandement répondre à des besoins et se développer à grande échelle.

L'un des critères les plus impactants si l'objectif est de déployer une offre élargie est la présence ou non d'un écosystème multimodal réduisant la dépendance à la voiture d'une part significative de la population : villes « marchables » et cyclables, réseau de transport en commun, connexion avec le train, etc.

Plus cet écosystème sera développé et plus facilement et massivement l'autopartage pourra se développer car ce type de service est surtout rentable et attractif pour les usagers lorsqu'il leur est possible de se déplacer efficacement le reste du temps à pied, à vélo et/ou en transport en commun, et de n'utiliser une voiture que ponctuellement.

Dans les environnements insuffisamment favorables, le service ne trouvera pas sa clientèle car recourir à l'autopartage coûte plus cher que posséder un véhicule personnel quand on a besoin de se déplacer beaucoup en voiture.

Cette approche ne vaut cependant pas dans tous les contextes et notamment pas dans le cas où l'objectif n'est pas la démotorisation mais la mise à disposition d'une offre alternative, en véhicule électrique avec une tarification attractive. Dans cette configuration, l'approche a un caractère plus social et environnemental qui peut s'épanouir dans des contextes moins multimodaux.

Compte tenu des mesures prises par l'ensemble des territoires en faveur des mobilités alternatives, pratiquement tous peuvent envisager aujourd'hui de lancer une offre d'autopartage.

Quand le contexte est favorable, l'ambition peut être élevée d'emblée. Quand il l'est moins, il est conseillé aux territoires de s'inscrire dans une ambition de moyen/long terme et dans un développement progressif.

Le développement de l'économie de la fonctionnalité fait de l'autopartage un mode de déplacement d'avenir mais posséder sa voiture est encore un réflexe ancré chez beaucoup. Il faut donc du temps pour que la population s'approprie ce type de service et en mesure tout l'intérêt.

Installer maintenant l'autopartage dans le paysage est donc un bon moyen de préparer l'avenir et d'anticiper la mutation future des usages.

2.2 TYPES DE SERVICES ADAPTES AU TERRITOIRE

L'autopartage en boucle est en règle générale le service le plus adapté aux villes et aux agglomérations de taille moyenne car c'est celui qui répond le mieux aux besoins et à la configuration de ce type de territoire et qui présente le meilleur rapport coût/efficacité.

L'autopartage en free-floating est moins adapté car ce type de service ne peut bien fonctionner qu'à l'intérieur d'une zone dense relativement étendue dans laquelle les mouvements de véhicules s'équilibrent naturellement du fait d'une répartition équilibrée de la population, des zones d'emplois et des pôles d'intérêts (commerces, administrations, établissements de santé…).

Il peut cependant y avoir des exceptions mais quand exception il y a, le free-floating vient compléter une offre en boucle préexistante, comme c'est le cas par exemple à Chambéry ou à La Rochelle.

L’autopartage en trace directe est très rare mais il existe. Il est notamment expérimenté depuis 2020 le long du sillon alpin (cf. ci-dessous).

En 2018, Citiz Alpes Loire a lancé dans la zone centrale de Grenoble un service d’autopartage en free-floating baptisé Yea !

Pendant les deux années suivantes, le service s’est développé à Grenoble par extension progressive du périmètre de service et par augmentation du nombre de véhicules partagés.

En juin 2020, Citiz Alpes Loire a fait évoluer le concept en implantant le même service à Annecy et à Chambéry et en offrant la possibilité aux usagers d’emprunter un véhicule dans une de ces villes et de le déposer dans une autre, moyennant un surcoût de 10 € ajouté au prix de la location traditionnelle.

Ce nouveau service a ensuite fait l’objet de plusieurs extensions si bien qu’en septembre 2021, il est également disponible à Valence TGV, dans de petites villes comme Saint-Martin d’Hères (39'000 habitants) ou Aix-les-Bains (30'000 habitants), dans des zones d’activités (Savoie Technolac en Savoie et Inovallée à Meylan en Isère) et même dans des communes rurales touristiques de montagne comme Villard-de-Lans (4'000 habitants), Lans-en-Vercors (2'600 habitants), Autrans (1'500 habitants) ou Lescheraines (800 habitants).

En termes de situation préalable au déploiement du service, c’est dans les villes et agglomérations de taille moyenne que les collectivités ont à faire face aux situations les plus diverses :

- **Territoires sans aucune offre d’autopartage en place :**
  - Le plus souvent, il n’y a pas d’offre structurée en place ou alors elle est limitée à celle proposée par les services d’autopartage entre particuliers, avec une qualité de service et un nombre de véhicules plus ou moins conséquents.
  - Quand le territoire n’est pas trop éloigné d’une métropole, il y a en général au moins un opérateur d’autopartage qui intervient à proximité et qui peut être intéressé par la possibilité d’élargir son activité.
  - Dans les autres cas, il n’y a pas d’opérateur d’autopartage actif à proximité, ce qui va nécessiter une approche particulière.

- **Territoires avec une offre d'autopartage en place :**
  - Quand il existe déjà une offre d'autopartage, il y a très rarement plus d'un opérateur en place car le niveau actuel de la demande ne permet pas à plusieurs opérateurs d'intervenir concurrentiellement dans des conditions économiques satisfaisantes pour eux.
  - L'offre déjà déployée peut résulter de l'initiative du territoire dans son ensemble, d'une ou plusieurs communes de ce territoire ou d'une autre instance publique (un PNR par exemple).
  - L'opérateur en place peut avoir été recruté suite à une procédure de mise en concurrence et ne gérer localement qu'un nombre réduit de véhicules.
  - Le plus souvent, cet opérateur est celui qui intervient historiquement dans la métropole la plus proche et qui s'est développé de proche en proche sur un périmètre élargi englobant des villes et des agglomérations de taille moyenne. C'est un cas de figure que l'on rencontre notamment dans le Grand Est ou en Auvergne-Rhône-Alpes[49] où les services locaux du réseau Citiz ont fait le choix de se développer géographiquement à grande échelle et sont implantés dans de nombreuses communes et agglomérations de taille moyenne.

Les villes et agglomérations de taille moyenne sont des territoires dans lesquels l'implication des collectivités est souvent requise, voire décisive, dans la création et le développement de l'autopartage car l'équilibre économique y est difficile à atteindre, notamment en phase de démarrage.

Dans ces territoires existent aussi des enjeux relatifs aux types de véhicules déployés. Ces enjeux sont un peu moins prégnants que dans les grandes métropoles mais ils ne sont jamais neutres et peuvent parfois être sensibles si la qualité de l'air est mauvaise localement.

Au-delà des questions de motorisation, pour toucher un public aussi large que possible, la gamme de véhicules disponibles doit permettre la diversité des usages, pour les déplacements personnels comme professionnels. Il y a donc un intérêt à accueillir sur le territoire un opérateur proposant une gamme diversifiée en termes de tailles de véhicules (citadines, berlines, monospaces, ludospaces, utilitaires…).

Cette diversité n'est pas toujours possible à assurer en phase de lancement et de montée en charge, mais elle est à prendre en compte car elle contribue fortement à l'attractivité du service.

Une flotte offrant des tailles de véhicules diverses pourra d'ailleurs être un motif de découverte et d'adhésion au service pour un particulier équipé, cherchant à accéder simplement à un autre type de véhicule pour un besoin ponctuel, qui pourra ensuite être amené à considérer les avantages de l'autopartage par rapport à l'utilisation de son véhicule personnel.

Il est à noter enfin que l'autopartage peut utilement contribuer à déployer une offre de véhicules accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR) :

- Soit comme passagères en intégrant dans la flotte des véhicules spacieux équipés d'une rampe d'accès permettant de transporter une personne en situation de handicap se déplaçant en fauteuil roulant (transport de personnes âgées, paraplégiques, tétraplégiques, hémiplégiques…).
- Soit comme conductrices en intégrant à la flotte des véhicules dotés d'un poste de conduite adapté (cercle accélérateur, boite automatique…). Cette ambition est moins accessible car l'adaptation du poste de conduite est spécifique à chaque type de handicap et la conduite de ce type de véhicule peut nécessiter un permis spécial pour toute ou partie des usagers, ce qui en limite le potentiel d'usage.

[49] *Citiz Grand Est est actuellement présent dans 40 villes en Alsace, en Lorraine et en Champagne-Ardenne tandis que Citiz Alpes-Loire est Citiz Alpes Loire est présent dans plus de 70 communes d'Isère, de Savoie, de Haute-Savoie, de la Drôme, de l'Ardèche, de la Loire, de la Haute-Loire et de l'Ain.*

2.3 LABELLISATION

2.3.1 PRINCIPE ET CADRE LEGISLATIF

L'article 54 de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (Grenelle 2) a créé le label « autopartage » qui permet aux véhicules détenteurs de ce label de bénéficier de places de stationnement réservées et, dans le cadre des plans de déplacements urbains/plans de mobilité, de tarifs préférentiels.

Deux décrets consécutifs publiés deux ans plus tard ont précisé les conditions d'attribution et de gestion de ce label : il s'agit du décret n°2012-280 du 28 février 2012 dont certains articles ont été modifiés ensuite par le décret n°2012-1196 du 26 octobre 2012.

Un arrêté également publié le 26 octobre 2012 est venu quant à lui préciser les documents à fournir par les opérateurs pour la demande initiale ou de renouvellement du label « autopartage » pour leur flotte de véhicules, ainsi que les pièces à transmettre pour l'attribution du label pour des véhicules supplémentaires. Par ailleurs, l'arrêté a fixé le modèle de la vignette « autopartage » à apposer sur les véhicules labellisés.

Avec l'entrée en vigueur en 2014 de la loi de modernisation de l'action publique territoriale et l'affirmation des métropoles (dite loi MAPTAM), ce sont maintenant explicitement les AOM qui ont la compétence pour délivrer le label « autopartage ».

Et conformément aux dispositions de l'article L.1231-14 du code des transports, elles ont toute latitude, au regard notamment des objectifs de réduction de la pollution et des gaz à effet de serre qu'elles déterminent, de fixer les caractéristiques techniques et les conditions d'usage des véhicules auxquelles est subordonnée la délivrance du label.

Pour ce qui concerne les autres modalités de gestion et de délivrance du label, les termes des décrets et de l'arrêté de 2012 restent en vigueur puisqu'ils n'ont jamais été abrogés.

2.3.2 INTERETS DU LABEL AUTOPARTAGE

La mise en place d'un « label autopartage » permet :

- De reconnaître au service une dimension d'intérêt général, justifiant de l'attribution d'avantages matériels ou immatériels :
  - Réservation d'emplacements de stationnement sur l'espace public.
  - Gratuité temporaire ou permanente du stationnement sur voirie[50].
  - Circulation dans des zones interdites à d'autres véhicules[51].
  - Accompagnement financier.
  - Etc.
- D'imposer un niveau minimum de consistance et de qualité du service au regard des attentes et des objectifs de la collectivité vis-à-vis de l'autopartage (type de motorisation, accès aux jeunes conducteurs, encadrement tarifaire …).

[50] *C'est le cas par exemple à Metz et à Grenoble (cette disposition a cependant été prise sans mise en place formelle d'un label autopartage).*

[51] *C'est le cas par exemple à La Rochelle où les véhicules d'autopartage peuvent emprunter les couloirs de bus (cette disposition a cependant été prise sans mise en place formelle d'un label autopartage).*

2.3.3 CONTENU DU LABEL

Dans les décrets de 2012, il est notamment stipulé que :

- Les véhicules doivent présenter un taux d'émission de dioxyde de carbone n'excédant pas un seuil fixé par arrêté des ministres chargés des transports et du développement durable (fixé aujourd'hui à 110 grammes ou 120 grammes exclusivement pour les véhicules de 5 places et plus, à condition que les véhicules dépassant 110 grammes représentent moins de 25% de la flotte labellisée de l'opérateur) et respecter la dernière norme Euro en vigueur pour les véhicules thermiques. Cette disposition ne s'impose cependant plus aux collectivités en vertu des dispositions de l'article L.1231-14 du code des transports.
- L'opérateur doit tenir à jour un livret d'entretien de chaque véhicule et mettre à disposition des utilisateurs un document ou moyen informatique permettant aux utilisateurs de signaler les dysfonctionnements constatés.
- L'inscription doit être subordonnée à la présentation du permis de conduire, et le contrat doit comprendre des mentions concernant la durée de validité du contrat, sa date d'expiration, ainsi que toutes précisions concernant le fonctionnement du service.
- L'opérateur doit mettre à disposition des abonnés un système dématérialisé pour la réservation des véhicules, la facturation et le paiement.
- Le label est délivré pour une durée supérieure à 18 mois, et inférieure à 48 mois. Il peut toutefois être suspendu ou retiré, selon une procédure contradictoire, lorsque l'opérateur exploite le service dans des conditions non conformes à celles fixées.
- Le « label autopartage" est délivré par l'autorité organisatrice de la mobilité sur le territoire de laquelle les véhicules d'autopartage sont mis à disposition, après avis des maires des communes concernées. Dans le cas où plusieurs AOM reçoivent des demandes de la part d'un même opérateur, il leur est possible de convenir d'instruire et délivrer conjointement le label, ou de désigner l'une d'entre elles pour instruire et délivrer le label pour le compte des autres.

Ces conditions peuvent localement être complétées par d'autres dispositions voulues et fixées librement par l'AOM qui peut par exemple :

- Définir les modalités d'accès au service (par abonnement ou non).
- Limiter l'obtention du label aux véhicules accessibles en libre-service 24h/24 et 7j/7, et réservables pour de courtes durées (d'une heure ou plus).
- Définir les modalités de calcul des tarifs (par exemple en plafonnant le coût horaire en % du coût journalier, comme cela est fait par le Blaue Engel allemand, qui plafonne à 15% du coût journalier le coût horaire).
- Soumettre les véhicules n'émettant pas plus de 110 gCO_2/km à une exigence supplémentaire liée au ratio d'émissions de particules PM 2,5 afin d'exclure les véhicules diesels.
- Définir les conditions de production par les opérateurs d'un reporting régulier (données fournies, récurrence…) pouvant aller jusqu'à la définition d'un format type de données comme par exemple le format GBFS utilisé par plusieurs AOM pour représenter les offres de mobilités partagées (vélos en libre-service en particulier).
- Pousser les opérateurs à encourager l'intermodalité par le développement d'une billettique intermodale et/ou une communication concertée avec les opérateurs concernés.
- Etc.

Le « label autopartage » se matérialise pour l'opérateur par l'obtention d'une vignette à apposer sur les véhicules labellisés.

Modèle de vignette en vigueur en Île-de-France

La labellisation, bien que bénéfique pour les opérateurs, du fait des avantages pouvant être octroyés aux véhicules labellisés et du dialogue régulier avec les institutions qu'elle instaure, peut également être un processus lourd pour les opérateurs.

Il est donc recommandé d'engager le dialogue avec les opérateurs dans le cadre de la constitution du label afin de maintenir sa vocation d'outil favorisant le développement de l'autopartage, et de ne pas le transformer en obstacle, et d'envisager des moyens d'alléger la démarche et les délais administratifs lorsque cela est possible.

A ce jour, très peu de villes et d'agglomérations de taille moyenne ont mis en place un « label autopartage ».

2.3.4 ELABORATION DU LABEL

Pour procéder à la rédaction du label, il est donc nécessaire de prendre connaissance des deux décrets et de l'arrêté de 2012 et conseillé de prendre connaissance de labels déjà existants qui peuvent être source d'inspiration.

Pour toute question ou interrogation, il peut être utile de prendre contact avec l'AAA, avec des collectivités qui ont déjà mis en place un label (pour profiter de leurs retours d'expérience), avec un représentant du CEREMA ou de l'ADEME et/ou avec un bureau d'études spécialisé qui pourra si besoin contribuer à l'écriture du label.

Dans le processus d'élaboration, il peut également être bienvenu de concerter les principales parties prenantes, c'est-à-dire notamment les opérateurs déjà présents sur le territoire, les collectivités compétentes (sur la voirie, sur le stationnement…) et toute autre personne ressource identifiée[52].

[52] *Représentant de la délégation régionale de l'ADEME, représentant du CEREMA, représentant d'une association locale de surveillance de la qualité de l'air…*

C’est par exemple la démarche qu’a suivie Île-de-France Mobilités lorsqu’elle a mis en place le label francilien d’autopartage.

AOM	Date de mise en œuvre
Île-de-France Mobilités	2019
Grand Lyon	2021
Nantes Métropole	2020
Métropole Nice Côte d’Azur	2019
Bordeaux Métropole	2015

Exemples de labels autopartage

2.4 ENJEUX DE PROGRAMMATION

Afin d’assurer la cohérence des services de mobilité proposés sur le territoire et la progression vers les objectifs politiques de la collectivité, les démarches de planification[53] représentent des outils à mettre à profit, permettant d’établir la vision à long-terme de la collectivité pour l’ensemble des services de mobilité du territoire, dont l’autopartage.

Cette utilisation des documents de programmation territoriale peut se faire à la phase d’étude, dans le cadre du lancement d’un projet, notamment pour mettre en évidence les enjeux ou donner des clés de dimensionnement du service.

Elle est également très pertinente par la suite, lorsque le service est existant, afin de clarifier les attentes concernant le ou les services d’autopartage, faciliter leur interopérabilité et fixer des objectifs de déploiement et de résultats à moyen et long terme.

Cette programmation peut être réalisée à différentes échelles, de la commune à l’AOM, et doit autant que possible prendre en compte les éléments existants concernant l’autopartage, a minima l’existence d’un label et ses conditions d’attribution.

Elle peut également être l’occasion de la création d’un projet commun ou de temps de concertation entre EPCI et communes dans le cadre du déploiement de l’autopartage.

Si la programmation permet à la collectivité de travailler en autonomie ou avec d’autres parties prenantes à la définition de son projet, son exécution peut associer d’autres acteurs.

C’est par exemple le cas des promoteurs immobiliers, qui peuvent être impliqués dans la mise en service de projets d’autopartage. C’est leur intérêt depuis la parution de l’article L. 151-31 du code de l’urbanisme, permettant d’envisager une réduction du nombre de places de stationnement à créer en contrepartie de la mise en place de véhicules propres en autopartage :

« Lorsque le règlement impose la réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés, cette obligation est réduite de 15 % au minimum en contrepartie de la mise à disposition de véhicules électriques munis d'un dispositif de recharge adapté ou de véhicules propres en autopartage. »

[53] *Plan de mobilité (PDM), plan de mobilité simplifié (PDMS), SCoT, PLUi-HD, PLU…*

Une collectivité souhaitant collaborer avec un promoteur immobilier doit toutefois prendre soin à encadrer les engagements pris par le promoteur de manière précise, car la loi ne propose pas à ce jour de cadre précis à la création de ce service. La collectivité peut donc définir les conditions d'engagement et de participation nécessaires à l'application d'une réduction conséquente du nombre de places de stationnement pour un nouveau projet immobilier.

A l'heure actuelle, les niveaux de déploiement sont encore très variables d'une collectivité à l'autre car les services sont plus ou moins récents, couvrent des secteurs plus ou moins larges et répondent à des objectifs plus ou moins volontaristes.

Parmi les collectivités les plus engagées, on relève d'ores et déjà des niveaux d'équipement supérieurs à un véhicule pour 2'000 habitants :

Territoire	Population totale	Année de création du service	Nombre de véhicules partagés	Nombre de stations
Grand Annecy **(74)**	204'000 habitants au total	2010	25 véhicules, soit un véhicule pour 8'100 habitants	23 stations, soit une station pour 8'900 habitants
Syndicat Mixte des Transports en Commun du Territoire de Belfort (90)	145'000 habitants au total dont 80'000 en zone urbaine	2014	75 véhicules, soit un véhicule pour 1'900 habitants	62 stations, soit une station pour 2'300 habitants
Ardenne Métropole (08)	130'000 habitants au total dont 109'00 dans les communes desservies	2020	32 véhicules, soit un véhicule pour 4'000 habitants	32 stations, soit une station pour 4'000 habitants
Grand Chambéry **(73)**	126'000 habitants au total	2008	26 véhicules, soit un véhicule pour 4'800 habitants	23 stations, soit une station pour 5'500 habitants

3 COMMENT LANCER UN SERVICE EX NIHILO ?

Ce chapitre s'adresse spécifiquement aux villes et aux agglomérations de taille moyenne qui souhaitent développer l'autopartage sur leur territoire alors qu'il n'y a pas de service existant ou seulement un service embryonnaire.

3.1 ETABLIR UNE FEUILLE DE ROUTE

Dans cette configuration, il est conseillé, mais pas indispensable, de mener une étude d'opportunité et de faisabilité à vocation opérationnelle.

C'est la démarche qu'ont lancé de nombreuses collectivités comme par exemple le Pôle métropolitain du Genevois Français dans l'Ain et la Haute-Savoie (420'000 habitants), Valence-Romans Déplacements (255'000 habitants) dans la Drôme ou plus récemment le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise dans le Puy de Dôme (292'000 habitants) ou la Région Réunion (860'000 habitants).

Les enjeux et objectifs de ce type d'étude sont les suivants[54] :

- Faire de la pédagogie vis-à-vis des élus pour qu'ils comprennent bien ce qu'est l'autopartage et les impacts positifs que son développement peut avoir pour le territoire (démotorisation…).
- Identifier les opportunités, contraintes, opportunités et menaces propres au territoire (existence d'alternatives à la voiture, intérêt de principe des principaux acteurs publics et privés…).
- Identifier et évaluer le potentiel de développement du service sur le territoire et les secteurs géographiques les plus propices.
- Contribuer à mobiliser des acteurs et des employeurs publics et privés susceptibles de s'impliquer dans le développement et/ou dans l'utilisation du service.
- Proposer différentes stratégies de lancement et de développement du service :
  - Cibles, usages et tarification visés.
  - Type de service susceptible d'être mis en œuvre, et avec quel(s) type(s) de véhicule(s).
  - Modalités et vitesse souhaitées de déploiement.
  - Mode de gestion du service qui peut être exploité en régie, délégué ou totalement externalisé.
  - Objectifs à court, moyen et long terme.
  - Type et niveau de soutien de la collectivité (financier, organisationnel…).
  - Etc.
- Valider une stratégie et un plan d'actions opérationnel.

En cas de validation par les élus, il est conseillé d'engager rapidement le lancement du service pour concrétiser la dynamique créée par l'étude.

Le coût d'une telle étude dépend de la taille de la collectivité, de la complexité territoriale et du niveau de concertation attendu.

Il se situe en général entre 20 k€ HT et 35 k€ HT si le choix est fait d'en confier la réalisation à un prestataire externe.

Jusqu'à présent, la plupart des collectivités qui en ont lancé ont pu bénéficier de subventions, provenant en général de l'ADEME.

[54] *Avec bien entendu des variantes et des spécificités propres à chaque territoire.*

3.2 EXEMPLES DE STRATEGIES POSSIBLES

A l'échelle de villes et d'agglomérations de taille moyenne, l'objectif de long terme est presque toujours la constitution d'une offre structurée dépassant le déploiement d'une ou d'un nombre très réduit de véhicules partagés.

L'un des chemins pour y parvenir consiste à déployer dès le départ une offre massive, pour installer très vite le service dans le paysage et concerner d'emblée une grande partie de la population, c'est-à-dire celle résidant dans les plus grandes villes et parfois dans une partie des communes rurales du territoire.

C'est le chemin qui a été suivi par exemple par le Syndicat Mixte des Transports en Commun du Territoire de Belfort et dans une moindre mesure, avec un peu plus de progressivité, par Ardenne Métropole.

Dans cette configuration, l'offre précède la demande, ce qui oblige la collectivité à financer un déficit d'exploitation pendant plusieurs d'années, voire de façon récurrente.

L'importance de ce déficit dépend notamment :

- Du niveau de déploiement du service (nombre…) et du type de véhicules déployés (véhicules électriques, hybrides ou thermiques).
- Des choix de positionnement des véhicules : un déploiement trop lâche et trop disséminé a tendance à trouver plus difficilement son public et à générer des recettes commerciales significatives du fait que la communication est plus compliquée à mener et que l'effet réseau joue moins naturellement. Il peut néanmoins y avoir des exceptions.
- De la tarification choisie qui générera plus ou moins d'usages et plus ou moins de recettes commerciales par usage.

Jusqu'à présent, peu de collectivités ont fait le choix d'un déploiement massif au démarrage et la plupart ont suivi l'autre chemin qui consiste à privilégier un développement progressif et itératif de l'offre et de la demande qui a l'avantage d'être moins engageant (plus facile pour la collectivité de faire machine arrière) et moins coûteux, et l'inconvénient de générer une montée en charge plus lente.

Dans cette configuration, le choix qui est fait par les collectivités est en général :

- De démarrer avec quelques voitures[55] positionnées dans des lieux stratégiques susceptibles de générer rapidement de la demande : centres-villes, abords de gares et de pôles d'échanges structurants, proximité de gros employeurs publics et privés prêts à utiliser le service pour les déplacements professionnels de leurs agents (dont idéalement ceux de la collectivité elle-même[56]). L'implication de ces employeurs motivés est en effet le meilleur moyen de faire connaître et essayer le service, de générer du chiffre d'affaires, d'enclencher le bouche à oreilles et de donner de la visibilité au service.
- De mettre en place un engagement financier de la collectivité pour limiter les risques de l'opérateur et potentiellement pour cofinancer la promotion du service auprès des particuliers. Il est plus utile, plus vertueux et moins coûteux pour elle que l'engagement financier de la collectivité soit un engagement d'usage plutôt qu'une subvention. Un dispositif d'intéressement de la collectivité peut également être mis en place.
- De déployer un plan de promotion du service associant l'opérateur et un agent de la collectivité, pendant au moins un an et idéalement sur plusieurs années. C'est ce qu'ont fait par exemple Valence-Romans Déplacement ou Grand Besançon Métropole qui a affecté un chargé d'études à cette tâche pendant l'année de lancement du service.
- De réserver un budget annuel fixe de la collectivité qui lui permet de financer N voitures au démarrage et N + x voitures au bout de 2-3 ans, la croissance des recettes usagers permettant de financer le lancement d'autres stations/véhicules.
- De créer un cadre collaboratif avec des acteurs et forces vives du territoire (gros employeurs, gestionnaires de zones d'activité, bailleurs, promoteurs immobiliers…). C'est ce qu'a fait par exemple Angers Loire Métropole

[55] *Valence Romans Déplacement a ainsi démarré avec six véhicules, Grand Besançon Métropole avec une dizaine de véhicules, Angers Loire Métropole avec 15 véhicules répartis dans six stations.*

[56] *C'est ce qu'a fait par exemple Angers Loire Métropole qui a volontairement réduit sa flotte interne de véhicules quand le service d'autopartage a été lancé sur son territoire.*

qui a sensibilisé les bailleurs et promoteurs immobiliers en leur rappelant qu'ils avaient la possibilité grâce à l'autopartage de réduire le niveau d'obligation de construction de places de stationnement en ouvrage et en mettant en place avec eux des contrats d'engagement d'usages. La durée de cet engagement est très variable selon les territoires. Elle est en général aujourd'hui de 2 à 5 ans. Certains territoires, comme Angers Loire Métropole, envisagent de la porter à 8 voire 10 ans.

Pour réduire le prix de revient du service, il peut également être envisagé de ne pas constituer seulement le réseau de véhicules partagés avec des véhicules dédiés achetés exprès, mais d'affecter aussi au service des véhicules existants mis à disposition par la collectivité, par des partenaires publics ou privés (mairies, employeurs privés…) ou même par des particuliers, à l'instar de ce que pratique Citiz Alpes-Loire qui a initié ce montage il y a déjà plusieurs années.

3.3 OPTIONS DE MISE EN ŒUVRE

Les modalités et options de mise en œuvre sont nombreuses mais certaines sont beaucoup plus usitées que d'autres :

- La première possibilité est de déployer le service en régie sous forme de service public de mobilité. A l'exception notable du Syndicat Mixte des Transports en Commun du Territoire de Belfort et de Vitalis qui est la Régie des Transports Poitevins, très peu de collectivités ont fait ce choix qui est néanmoins une option puisqu'il est tout à fait possible pour une collectivité de devenir elle-même opératrice et d'acquérir la technologie nécessaire auprès de fournisseurs de solutions tels que Mobility Tech Green ou Vulog.

  Une variante de la régie est la constitution d'une Société Publique Locale (SPL) qui est une société à capital intégralement public qui peut nouer des relations contractuelles avec les collectivités territoriales actionnaires en dehors des obligations de mise en concurrence. C'est le choix qui a été fait par exemple par Angers Loire Métropole (300'000 habitants) dont la SPL gère à la fois l'autopartage et le stationnement (entre autres[57]).

  Faire le choix d'opérer en régie ou en SPL ne signifie pas pour autant travailler de manière isolée. La Régie des Transports Poitevins et la SPL angevine font par exemple partie du réseau Citiz tandis que le Syndicat Mixte des Transports en Commun du Territoire de Belfort est membre à part entière de l'AAA.

- La collectivité peut également déployer le service classiquement sous forme de marché public ou par le truchement d'un appel à projets :
  - Le marché public est plutôt bien adapté quand le besoin est cadré et qu'il existe un ou plusieurs opérateurs à proximité pour se positionner et soumettre une offre techniquement et économiquement attractive. C'est le mode de contractualisation choisi par exemple par Vienne Condrieu Agglomération (90'000 habitants) en Isère qui dispose actuellement sur son territoire de quatre véhicules d'autopartage et dont le positionnement géographique permettait potentiellement à plusieurs opérateurs de présenter des offres compétitives (proximité de Lyon et de Grenoble).
  - L'appel à projets donne beaucoup plus de souplesse à la collectivité et aux opérateurs intéressés. La collectivité définit ainsi ses attentes et les opérateurs font des propositions en conséquence avec une grande marge de manœuvre quant aux caractéristiques et aux conditions de déploiement du service. C'est le mode de consultation choisi par exemple en 2009 par Grand Besançon Métropole (194'000 habitants) dans le Doubs et en 2015 par le Pôle métropolitain du Genevois Français (420'000 habitants). La souplesse du régime juridique de l'appel à projets requiert une attention particulière et une rédaction prudente pour limiter le risque de requalification en contrat de la commande publique. La difficulté réside dans le fait de savoir si la personne publique à l'initiative du projet exerce une influence telle ou définit le projet avec une précision telle, ou encore entend exercer un contrôle tel qu'elle ne peut plus être regardée comme en ayant simplement été à l'initiative, mais bien comme ayant recherché à satisfaire un besoin propre.

[57] *Le capital de la SPL Alter Anjou Loire Territoire est détenu conjointement par la Communauté Urbaine Angers Loire Métropole qui est majoritaire et par la Ville d'Angers. La SPL intervient également dans l'aménagement, le développement économique, la construction et l'exploitation d'équipements publics, etc.*

- Une troisième option est de déployer le service par le biais d'une délégation de service public (DSP) dédiée ou incluse dans un contrat de transport urbain. C'est le mode de sélection et de contractualisation choisi par exemple par la Communauté d'Agglomération de La Rochelle[58] (170'000 habitants) en Charente-Maritime, par la Communauté d'Agglomération Tarbes Lourdes Pyrénées (125'000 habitants) dans les Hautes Pyrénées ou par la Communauté Urbaine d'Arras (110'000 habitants) dans le Pas-de-Calais.

  L'inclusion de l'autopartage dans une DSP de transport urbain présente l'inconvénient de limiter la concurrence et de ne pas mettre la thématique « autopartage » au centre des échanges puisque l'essentiel des discussions et des enjeux sont liés au réseau de transport en commun. La DSP dédiée est plus adaptée, plus ouverte à la concurrence et a l'avantage de laisser une marge de manœuvre conceptuelle à l'opérateur et de prévoir une phase de dialogue et de négociation.

  Ce type de procédure fait néanmoins courir à la collectivité le risque d'un arrêt assez brutal du service si le délégataire n'atteint pas ses objectifs et s'il préfère jeter l'éponge plutôt que de supporter des pertes trop importantes. En 2018, les DSP d'Autolib à Paris et d'Autobleue à Nice se sont terminées de cette façon.

- L'option la plus courante aujourd'hui, promue en particulier par le réseau Citiz, est la constitution d'une Société Coopérative d'Intérêt Collectif (SCIC) qui est une forme juridique d'entreprise qui permet d'associer toutes les parties prenantes d'un territoire comme les collectivités concernées, l'opérateur, les utilisateurs, les salariés, voire aussi des entreprises utilisatrices ou du secteur de la mobilité et potentiellement d'autres acteurs. La SCIC, qui peut prendre plusieurs formes commerciales (SA, SAS ou SARL), est une société avec un capital variable, facilement modifiable, ce qui lui permet d'intégrer facilement de nouvelles collectivités et de nouveaux utilisateurs au fur et à mesure de son développement. La plupart des opérateurs locaux du réseau Citiz sont structurés sous forme de SCIC : Citiz Grand Est, Citiz Alpes-Loire, Citiz Occitanie, Citiz Bourgogne-Franche Comté, Citiz Bordeaux, etc. L'un des avantages de cette structuration est qu'elle permet l'intégration progressive d'AOM à grande échelle, souvent à un niveau régional. Quand une collectivité souhaite développer l'autopartage sur son territoire, qu'elle soit grande ou petite, elle peut ainsi intégrer la SCIC de son secteur en acquérant des parts sociales. Ce faisant, elle bénéficie d'un service très ancré localement, c'est-à-dire qu'un habitant de son territoire pourra utiliser n'importe quelle voiture d'autopartage gérée par la SCIC et qu'inversement, tous les clients de la SCIC pourront accéder aux voitures implantées sur le territoire. Un autre avantage de cette structuration est qu'elle permet d'installer le service dans la durée et de stabiliser autant qu'il est possible la relation client puisqu'il n'y a pas le risque de changer régulièrement d'opérateur, d'interlocuteurs, de mode opératoire, de positionnement des stations…

[58] *A notre connaissance, la Communauté d'Agglomération de La Rochelle est pour l'instant la seule qui a fait le choix de déployer le service par le biais d'une DSP dédiée.*

4 DEPLOIEMENT/DEVELOPPEMENT DU SERVICE

4.1 DEPLOIEMENT DES STATIONS

4.1.1 CONCEPTION

Le positionnement et la conception des stations ont un impact significatif sur l'efficacité du service et sa propension à capter de nouveaux clients puis à les fidéliser.

Il est donc vivement recommandé que les stations soient :

- **Visibles** car cette visibilité facilite leur repérage et contribue activement à la promotion[59] du service :
  - **Par une présence en voirie et non en parking en ouvrage**.

    Même si l'obtention de places en voirie peut être difficile sur certaines zones, et se heurter à une résistance des commerçants et riverains, la visibilité d'une station et son accessibilité sont des facteurs influençants fortement la découverte et l'adoption du service. Les stations en voirie permettent la promotion du service, en plus d'un meilleur confort d'utilisation.

  - **Par une présence soignée à proximité des principaux pôles générateurs de trafic** : gares, pôles d'échanges multimodaux, quartiers commerçants et passants, grandes artères…
  - **Par la mise à disposition d'emplacements dédiés et signalés** comme tels par un marquage au sol et une signalétique verticale. Pour plus de cohérence sur le territoire et une compréhension facilitée de la part des utilisateurs, cette signalétique gagne à être définie par le territoire, ou a minima coconçue avec les opérateurs.

    L'installation de cette signalétique, bien que très bénéfique aux services, peut se heurter à des restrictions imposées par les Architectes des Bâtiments de France. Il est donc conseillé de les impliquer tôt dans le processus afin d'identifier les écueils à éviter[60]. Une solution possible pour éviter la confusion entre signalisation d'une station d'autopartage et publicité peut être de créer une marque et une signalétique spécifiques, permettant d'identifier du premier coup d'œil une station d'autopartage du territoire.

  - **Par un flocage spécifique des véhicules**. Ce flocage peut être réalisé par la collectivité, en particulier si elle choisit de créer sa marque locale, ou par l'opérateur si le véhicule s'intègre à sa flotte mise à disposition de ses usagers régionalement ou nationalement. Un flocage intégral ou de grande taille permet de faire la promotion du service, que la voiture soit arrêtée ou en circulation, en éveillant la curiosité des personnes croisant sa route.

---

[59] *Selon la dernière Enquête Nationale sur l'Autopartage, 23% des utilisateurs ont découvert le service dans la rue, au niveau d'une station.*

[60] *Difficulté rencontrée notamment par les métropoles de Toulouse et Montpellier dans leur volonté de renforcer la visibilité des services présents sur leur territoire.*

Station Citiz devant la gare de Romans sur Isère

Crédit photo : Inddigo

- **Complémentaires** pour pouvoir constituer progressivement un véritable réseau et offrir aux usagers des solutions de repli si la voiture qu'il utilisent habituellement n'est pas disponible :
  - Comme beaucoup de clients accèdent aux véhicules à pied (surtout dans les zones denses), il est intéressant de positionner les différentes stations de telle sorte, qu'aussi systématiquement que possible, il y ait moins de 800 mètres[61] à parcourir entre deux stations voisines.
  - A défaut, il est possible de compenser en installant deux véhicules, ou plus, dans les stations les plus isolées (dans une zone d'activité par exemple) de façon à limiter le risque de ne pouvoir satisfaire une demande et de générer de l'insatisfaction chez un client. Dans la durée, c'est le rôle de l'opérateur d'adapter au mieux l'offre à la demande s'il constate un déséquilibre récurrent.
  - Bien entendu, plus le réseau se densifie et plus cette complémentarité est facile à assurer. Dans les réseaux suffisamment matures, les opérateurs cherchent d'ailleurs à proposer également à leurs clients des véhicules de plusieurs types (citadines, routières polyvalentes…) bien répartis géographiquement de façon à leur donner la possibilité de choisir le véhicule le mieux adapté à leur besoin du jour (une citadine pour un petit déplacement effectué seul, un monospace pour partir en week-end en famille, un ludospace pour un voyage à la déchetterie…).

[61] *Et plutôt moins, de l'ordre de 500 mètres, dans les centres villes.*

- **Pratiques** pour les repérer facilement, pour en faciliter l'accès par différents modes, pour les quitter aisément avec la voiture d'autopartage et se stationner pareillement au retour :
  - Affecter aux véhicules d'autopartage des emplacements stratégiques aussi près que possible des pôles qu'elles desservent (gares, pôles d'échanges, nœuds intermodaux…).
  - Faciliter autant de possible l'intermodalité tous modes, en proposant par exemple une offre de stationnement vélo longue durée sécurisé (par exemple des box), qui peut également se compléter d'arceaux pour du stationnement de moyenne durée, voire d'une station VLS.
  - Positionner la station à un endroit à partir duquel l'usager pourra emprunter facilement différentes directions et où il pourra revenir au retour sans avoir à suivre un parcours routier trop compliqué.
  - Dans les lieux complexes en particulier (gares), mettre en place une signalisation directionnelle pour guider les usagers intermodaux jusqu'à la station ; à défaut, veiller à ce qu'elle soit bien repérée sur les plans et panneaux d'information.
  - Veiller enfin à ce que la station soit accessible aux personnes à mobilité réduite.

- **Protégée** afin d'éviter en particulier qu'elles ne soient squattées par d'autres véhicules car, dans les milieux urbains et contraints, l'un des critères amenant les clients au service est la simplicité de gestion du stationnement. Lorsqu'une station d'autopartage en boucle est occupée indûment par un autre véhicule au retour de l'utilisateur, c'est pour l'usager une promesse non tenue par le service. Le stationnement d'un véhicule sur la place d'autopartage représente donc un frein à la satisfaction des utilisateurs, mais également un surcoût conséquent du fait de la gestion de cette situation puis des démarches supplémentaires (assistance immédiate du client, prise de contact avec la fourrière, repositionnement du véhicule sur sa place, remboursement des frais occasionnés pour le client, voire d'éventuelles amendes de stationnement).

  Plusieurs mesures complémentaires les unes des autres peuvent être prises pour éviter que ce type de désagrément ne survienne trop fréquemment :
  - Un marquage très visible des stations de façon à dissuader au maximum d'éventuels contrevenants.
  - Assurer un contrôle fréquent des places, préférentiellement par les Agents de Surveillance de la Voie Publique (ASVP) ou par la société chargée du contrôle du stationnement. Cette solution n'est pas applicable à l'heure actuelle car ces sociétés ne sont pas habilitées à contrôler que le paiement du stationnement et non le stationnement gênant[62]. Multiplier la fréquence des contrôles permettrait pourtant de sanctionner ces comportements afin de limiter leur occurrence par la suite.
  - Si une station fait l'objet d'une pratique de stationnement illicite, en protéger l'accès par l'installation d'arceaux manuels ou activables à distance. Il est conseillé de réserver ce type d'aménagement aux seules stations problématiques car installer des arceaux coûte assez cher (en investissement, en maintenance et en réparation) et avoir à les gérer à l'aller et au retour n'est pas aisé pour les utilisateurs du service.
  - Offrir aux véhicules d'autopartage la possibilité de se stationner (gratuitement ou pour un tarif annuel convenu) sur l'ensemble de la voirie, en dehors de leur place attitrée : sans résoudre tout à fait le problème de l'insatisfaction de l'usager ou du surcoût, cette solution permet a minima d'en diminuer la portée en limitant le surcoût pour l'opérateur et le mécontentement pour l'usager.

[62] *Seules la gendarmerie et la police peuvent mener ce type de contrôles. Elles en réalisent mais rarement, avec une fréquence de passage trop peu élevée pour dissuader les contrevenants.*

Le cas particulier de l'autopartage de véhicules électriques amène à prévoir l'équipement des stations en bornes de charge, permettant aux véhicules de se recharger. Ces bornes n'ont pas lieu d'être des bornes de charge rapide. La puissance la plus indiquée est 7 kW par point de charge ou 22 kW pour l'ensemble de la station. Ces puissances de charge permettent aux véhicules d'être rechargés pendant la nuit, lorsqu'ils sont généralement peu utilisés, afin d'assurer une autonomie maximum pour un usager souhaitant prendre le véhicule pour un long déplacement, impliquant une durée d'utilisation longue également.

De manière générale, il est conseillé aux collectivités de prévoir de la flexibilité dans le déploiement du réseau de stations d'autopartage :

- Dans de nombreux cas, cette flexibilité ne sera pas nécessaire car la station trouvera sa clientèle et qu'il serait au contraire contre-productif de la déplacer ou de la supprimer.
- Mais il faut aussi parfois savoir prendre le risque de tester un emplacement et garder la possibilité de s'en retirer si la demande ne se concrétise pas ou si la station ne peut pas être exploitée dans de bonnes conditions (stationnement illicite sur les emplacements réservés, vandalisme récurrent sur le véhicule…).

Mise en œuvre d'une station d'autopartage dans le centre de Valence

Crédit photo : Inddigo

4.1.2 MISE EN ŒUVRE EFFECTIVE DES STATIONS

Le « label autopartage » permet de réserver des places aux véhicules labellisés, mais ne permet pas de réserver une place à un véhicule et à un opérateur donnés.

Cette disposition est cependant une condition nécessaire au bon fonctionnement d'un service d'autopartage en boucle qui permet la réservation d'un véhicule particulier plusieurs jours à l'avance, et qui doit donc garantir à l'usager qu'il pourra disposer de ce véhicule à l'heure dite dans un lieu prédéterminé.

Pour pouvoir réserver cette place et donc dédier une station à un opérateur et pouvoir l'aménager (pose d'un totem, d'un arceau…), il est nécessaire d'obtenir de l'autorité gestionnaire[63] la délivrance selon les cas d'un permis de stationnement (s'il n'y a pas d'emprise au sol) ou d'une permission de voirie qui constitue une autorisation d'occuper le domaine public avec emprise au sol.

4.2 MESURES D'ACCOMPAGNEMENT ET DE SOUTIEN

Un service d'autopartage ne peut pas être lancé et se développer sans un accompagnement minimal de la puissance publique, ne serait-ce que pour favoriser son implantation (mise en œuvre des stations…), contribuer à sa promotion et s'inscrire dans un écosystème favorable.

Dans les villes et agglomérations de taille moyenne, du fait que l'équilibre économique est plus difficile à atteindre que dans les grandes métropoles, il est nécessaire que le soutien de la puissance publique aille au-delà d'un accompagnement bienveillant.

Nous évoquons ci-après les principales mesures d'accompagnement et de soutien bénéfiques susceptibles d'être prises. Toutes ne sont pas absolument indispensables mais plus le soutien sera fort et multiformes et plus vite et plus facilement le service pourra croître.

Le contexte local est également à prendre en compte au cas par cas pour ajuster au mieux le dispositif de soutien.

4.2.1 CREATION D'UN ECOSYSTEME FAVORABLE

D'une manière générale, une collectivité contribue au développement potentiel de l'autopartage chaque fois qu'elle prend des mesures qui visent à créer et à renforcer localement un écosystème favorable, par exemple :

- En réduisant la place de la voiture en ville par des contraintes sur les conditions de stationnement (rareté, coût…), la vitesse, etc.
- En développant les transports collectifs, en mettant en œuvre des aménagements cyclables et piétonniers, en déployant des services de mobilité…
- Etc.

[63] *La permission de voirie est délivrée par le gestionnaire de voirie, tandis que le permis de stationnement est délivré par l'autorité locale compétente chargée de la police de la circulation.*

4.2.2 UTILISATION DU SERVICE

Que la collectivité s'approprie et utilise le service pour ses besoins propres (déplacement de ses agents, techniciens et/ou élus) constitue un soutien efficace, surtout en phase de lancement car :

- Elle permet de faire connaître rapidement le service à un grand nombre d'habitants et d'influenceurs qui pourront ensuite l'utiliser pour leurs propres usages et parler autour d'eux de son existence, de sa praticité et de ses avantages. Il n'y a pas de moyen plus efficace de promotion que de faire tester le service dans un cadre professionnel, sans risque, avant de l'adopter dans un cadre personnel. Pour faciliter ce passage, il peut être envisagé de proposer directement aux bénéficiaires de pouvoir utiliser leur carte professionnelle pour des usages personnels, à leurs frais bien entendu. Cette disposition leur évite d'avoir à supporter des frais fixes d'abonnement au service, qui sont pris en charge par leur employeur, et de ne payer le service que s'ils s'en servent. Que les véhicules circulent d'emblée montre à tout le monde (population, élus…) que le service répond à un besoin et qu'il fonctionne correctement. Un ressenti plus négatif peut se répandre dans la situation inverse. Accessoirement, il est plus facile et plus économique pour l'opérateur de gérer un parc de véhicules qui tournent qu'un parc trop statique (déchargement de batterie, renchérissement des coûts d'entretien…).
- Elle contribue à générer du chiffre d'affaires dans une phase forcément un peu lente d'acquisition de clientèle. Ce faisant, on raccourcit la montée en charge et on limite le déficit des premiers mois de fonctionnement. Il est plus facile de faire la promotion d'un service qui existe déjà et qui est visible que d'entamer une démarche commerciale alors que le service n'est pas encore présent sur le territoire ou seulement de façon marginale (une seule ou un nombre très réduit de stations).
- Elle crédibilise le service en l'utilisant elle-même. C'est une référence sur laquelle l'opérateur peut s'appuyer pour démarcher d'autres employeurs publics et privés. La collectivité crédibilise aussi son engagement en faisant preuve d'exemplarité.
- Elle gagne en efficacité dans la gestion de son parc, en pouvant choisir de se séparer de véhicules anciens ou sous utilisés remplacés par l'usage de l'autopartage. C'est un montage gagnant/gagnant car il est finalement plus vertueux d'accompagner le développement d'un service en l'utilisant plutôt qu'en le subventionnant. Plusieurs collectivités se sont engagées en sens :
    - En prenant des engagements sur des niveaux mensuels d'usage : ça a été le cas par exemple de plusieurs collectivités membres du Pôle métropolitain du Genevois français ou de Valence Romans Déplacement.
    - En réduisant de façon très volontariste la taille de leurs parcs de véhicules de service, comme ça a été le cas par exemple de Dijon Métropole (250'000 habitants) qui a fait passer sa flotte de 450 à 200 véhicules en cinq ans au lancement de l'autopartage.

4.2.3 FACILITATION DU DEPLOIEMENT

Les opérateurs maîtrisent totalement la gestion courante du service (inscription, réservation, entretien et réparation des véhicules, facturation, recouvrement…).

Il est en revanche utile que les AOM agissent aux côtés des opérateurs et jouent un rôle facilitateur dans le déploiement du service qui requiert souvent l'intervention de tiers, et notamment des communes ou de promoteurs immobiliers s'agissant de l'implantation des stations.

L'expérience montre en effet que l'intervention de l'AOM facilite grandement l'obtention d'autorisations d'occupation du domaine public sur des emplacements à haut potentiel qui sont aussi souvent des emplacements prisés pour d'autres usages (commerce…).

Pour faire en sorte que le service soit économiquement attractif et puisse être rapidement rentable, il est utile également que l'AOM et les collectivités contribuent à limiter le prix de revient du service, par exemple en prenant à leur charge tout ou partie de l'équipement[64] et/ou de l'entretien courant des stations, en octroyant des avantages particuliers aux véhicules d'autopartage (en matière de circulation, de stationnement…) ou en appliquant des montants de redevance aussi bas que possible, dans le respect de la législation en vigueur..

[64] *Financement par exemple des éléments de signalisation (panneaux, peinture au sol…), du totem informatif, des boîtiers installés dans les véhicules…*

Pour l'instant, dans les villes et agglomérations de taille moyenne, les services d'autopartage sont en effet très souvent en limite de rentabilité. Fixer des montants de redevance élevés n'est donc en général pas un bon calcul car il fragilise le modèle économique de l'opérateur.

Dans la même logique d'économie et d'optimisation des moyens, il peut être envisagé avec certains opérateurs d'insérer dans le parc de véhicules partagés des véhicules existants plutôt qu'uniquement des véhicules neufs.

Il existe de nombreux exemples de véhicules mis à disposition d'un opérateur par une AOM, par une collectivité, par des employeurs publics ou privés ou même par des particuliers.

Ce type de montage peut être opportun si la collectivité décide de réduire son parc en même temps qu'elle devient utilisatrice du service, ou si la collectivité dispose déjà ou peut acquérir des véhicules dans des conditions économiques plus favorables que celles qu'obtiendrait l'opérateur. C'est le cas notamment quand il s'agit de véhicules propres et/ou de véhicules dont l'achat est subventionné dans le cadre d'un dispositif spécifique de soutien.

Ces mises à disposition font l'objet d'un conventionnement entre l'opérateur et la structure qui met des véhicules à disposition. Un dispositif d'intéressement y est très souvent associé.

4.2.4 Soutiens directs et cibles

Dans le cas où le service a été mis en place par l'intermédiaire d'un marché ou d'une DSP, la contribution comme les prescriptions de déploiement sont encadrées contractuellement.

Dans les autres cas, si la collectivité a des souhaits particuliers, elle peut entamer un dialogue avec les opérateurs présents sur son territoire pour définir dans quelles conditions techniques, organisationnelles et économiques ils peuvent être satisfaits.

Cela peut concerner par exemple :

- Le déploiement du service dans des secteurs moins favorables à l'autopartage.
- Une accélération du déploiement par un développement massif de l'offre.
- La mise en place d'une tarification à caractère social.
- La mise en place d'une tarification particulière en cas de pic de pollution.
- Etc.

4.2.5 Promotion du service, en lien notamment avec les TC

D'une manière générale, il est utile que la collectivité intègre l'autopartage dans sa communication institutionnelle (site Internet…) et l'évoque régulièrement par des articles ou des brèves dans ses publications mensuelles ou trimestrielles.

Il est utile aussi qu'elle veille à ce que l'autopartage soit mentionné dans les outils de communication de son délégataire de transport public et qu'elle invite les EPCI ou les communes qui la composent à faire de même.

La collectivité peut aussi prendre des initiatives et mesures encore plus directement impactantes sur la pratique de l'autopartage :

- Déployer des offres multimodales packagées comme des abonnements combinés transports collectifs et autopartage (cf. par exemple Pass mobilité de l'Eurométropole de Strasbourg ou Pass écomobilité de Tisséo à Toulouse).
- Intégrer pleinement l'autopartage dans l'offre multimodale déployée sur le territoire que ce soit au niveau de son référencement (plan) ou au niveau des services associés (cf. par exemple l'intégration de l'offre de Citiz dans l'application « Ecomode » de Toulouse Métropole et bientôt dans l'application de MaaS de Tisséo).

- Créer un « crédit mobilité partagée » ou une « prime à la conversion » utilisable sur divers services, dont l'autopartage pour encourager la multimodalité (Ex : la prime Bruxell'Air).
- Encourager les promoteurs à déployer et à soutenir l'autopartage en échange d'une réduction du nombre de places de stationnement à construire.
- Etc.

4.3 PARTENARIATS POSSIBLES

La mise en réseau d'un service d'autopartage n'est pas une absolue nécessité : une collectivité peut donc envisager de développer un service sur son territoire sans connexion avec les services existants dans les collectivités voisines ou dans la même Région.

Cette interconnexion fait néanmoins souvent sens car elle offre la possibilité à un abonné d'un territoire donné d'utiliser l'autopartage de façon simple et sans surcoût d'abonnement dans d'autres villes de son bassin de vie, au gré de ses déplacements personnels ou professionnels, ou en intermodalité avec le train.

Quand une collectivité décide de lancer un service d'autopartage, il est donc utile qu'elle se pose la question de l'intérêt ou non pour elle de cette interconnexion, et qu'elle se rapproche de sa Région pour prendre conseil et connaître les initiatives prises localement en ce sens.

A son échelle à elle, les principaux partenariats utiles concernent d'une part les employeurs et d'autre part les professionnels de l'immobilier :

- Pour les employeurs, avec l'objectif de les inciter à utiliser le service, et pour les plus motivés, à soutenir le lancement du service, voire à contractualiser avec l'opérateur pour partager un ou plusieurs véhicules de leurs parcs.
- Pour les professionnels de l'immobilier (promoteurs…), avec l'objectif de les inciter à intégrer l'autopartage dans leurs projets.

Les communes sont également des partenaires utiles car elles peuvent être utilisatrices du service et contribuer à en faire la promotion auprès de la population. Ce partenariat est incontournable si l'intercommunalité en charge de l'autopartage n'a pas la compétence « voirie » et se doit donc de travailler de concert avec les communes pour implanter les stations.

4.4 SUIVI ET EVALUATION DU SERVICE

Comme pour les autres modes de déplacement, il est utile que la collectivité mette en place un suivi dans le temps de son service d'autopartage (au sens large puisqu'il peut potentiellement englober plusieurs services et plusieurs opérateurs) :

- Pour garder trace des évolutions progressives des niveaux d'offres et de demandes.
- Pour pouvoir mesurer l'évolution globale des usages : fréquences d'utilisation, durées, kilométrages, profil des utilisateurs…
- Pour pouvoir mesurer l'évolution des usages par station.
- Pour pouvoir évaluer l'impact de chaque service dans le temps, et orienter sa politique en conséquence.
- Etc.

En pratique, du fait que c'est lui qui est en possession des données, ce suivi nécessite l'implication et la collaboration de l'opérateur en place[65].

Il est conseillé aux collectivités de définir et de préciser par écrit leurs attentes en la matière, ce qui se concrétisera de différentes manières selon la nature de la relation entre l'opérateur et la collectivité : inscription dans le CCTP d'un marché public ou dans le projet de convention d'une DSP, article dédié dans le cas d'un simple conventionnement, etc.

Il arrive aussi que cette obligation fasse partie intégrante du processus de labellisation, comme c'est le cas en Île-de-France par exemple.

L'annexe 2 de ce label donne d'ailleurs un exemple d'indicateurs susceptibles de faire l'objet d'un suivi.

Ces indicateurs proviennent principalement de trois sources :

- Exploitation des données d'usages.
- Exploitation de données fournies par les utilisateurs au moment de leur inscription.
- Exploitation de résultats d'enquêtes menées auprès des inscrits au service.

5 ENJEUX FINANCIERS

Il n'est pas possible d'établir un ordre de grandeur précis du coût d'une politique publique de soutien à l'autopartage car de nombreux facteurs impactent sensiblement ce coût, dans un sens ou dans l'autre, et notamment :

- La configuration générale du territoire : nombre d'habitants, nombre d'emplois, densité, mixité emplois/logements, écosystème de mobilité…
- L'ampleur, le niveau d'ambition (nombre de véhicules déployés) et les caractéristiques principales de la politique menée : une montée en charge progressive est ainsi moins coûteuse qu'une montée en charge rapide…
- La configuration du service d'autopartage (par exemple, le recours à des voitures thermiques est moins coûteux que le recours à un parc 100% électrique…).
- Le montage choisi et le niveau de soutien accordé à l'opérateur : ce soutien peut être minimal ou au contraire multiforme et ambitieux.
- La nature et l'ampleur des partenariats noués : plus nombreux sont les partenaires impliqués et moins la collectivité porteuse est elle-même mise à contribution.
- Etc.

La configuration dans laquelle il est demandé à l'opérateur de déployer plusieurs véhicules électriques dans des communes assez petites avec une tarification très attractive est l'une de celle qui nécessite un fort soutien financier de la collectivité, pour financer les investissements à réaliser (bornes de recharge, véhicules…) et le déficit d'exploitation de l'opérateur (nombre assez réduit d'usages et tarification en deçà du prix de revient).

A l'inverse, le soutien financier qu'aurait à apporter une intercommunalité de taille conséquente qui ferait le choix d'un déploiement progressif du service avec des véhicules thermiques issus en partie de sa propre flotte, serait réduit, en général en deçà de 300 € HT par véhicule et par mois, et uniquement pendant la phase de montée en charge.

[65] *Il est à noter que des standards sont progressivement adoptés par les opérateurs et les collectivités, pour permettre aux collectivités d'exploiter effectivement ces données et limiter le coût de traitement imposé à l'opérateur. L'export manuel par fichier Excel est donc amené à disparaître.*

Dans la grande majorité des configurations, le reste à charge de la collectivité représente des montants assez peu engageants car, avec les niveaux de tarification usuels, les recettes commerciales couvrent exceptionnellement moins de 50% du prix de revient du service et rarement moins de 75%.

Cela signifie que le soutien requis, qui permet à l'opérateur d'assurer son équilibre financier et de pouvoir s'inscrire dans la durée, représente rarement plus du quart du prix de revient, ce qui constitue un ratio élevé pour un service de mobilité[66], d'autant plus que ce déséquilibre économique ne concerne pas forcément tous les véhicules du parc mais seulement les premiers et ceux nouvellement déployés.

Il est à noter aussi que le soutien apporté par les collectivités peut n'être que partiellement un soutien financier direct (de type subvention) puisqu'il peut souvent prendre la forme d'un engagement d'usage.

En phase de lancement notamment, il arrive que des collectivités bénéficient d'aides financières externes, par exemple pour la communication (ADEME), si le lancement du service s'inscrit dans un programme global d'actions (transition énergétique, politique globale de mobilité…) ou si le service revêt des dimensions innovantes.

Pouvoir émarger à ces dispositifs nécessite en général de candidater à un appel à projets. Certains de ces appels à projet créent des fenêtres ponctuelles d'opportunités, d'autres ont un caractère plus récurrent comme les appels à projets ou à manifestation d'intérêt « mobilité durable » de l'ADEME (par exemple l'AMI TENMOD[67]).

Les plates-formes de France Mobilités et de l'ADEME effectuent une veille plus ou moins exhaustive sur ces appels à projets.

Des dispositifs de financement sont également accessibles, comme le Mobi Prêt proposé par la Banque des Territoires

[66] *A mettre en perspective par exemple avec ce que coûte à la collectivité un déplacement en transport en commun ou à la demande (autour de 30 € HT par voyageur transporté pour un ratio de couverture du coût du service de 5 à 10% dans les villes moyennes).*

[67] *Nom générique des AMI « France Mobilités – Territoires de nouvelles mobilités durables » qui ont été axés en 2021 sur la stratégie et la planification de la mobilité et sur l'expérimentation et l'évaluation de solutions de mobilité.*

Glossaire

AAA	Association des Acteurs de l'Autopartage
ADEME	Agence de la transition écologique
AMI	Appel à Manifestation d'Intérêt
AOM	Autorité Organisatrice de la Mobilité
AOT	Autorisation d'Occupation Temporaire (du domaine public)
ASVP	Agents de Surveillance de la Voie Publique
B2C	Business to Consumer[68]
BSR	Brevet de Sécurité Routière
CEREMA	Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
CSA	CarSharing Association
DSP	Délégation de Service Public
EPCI	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
GBFS	General Bikeshare Feed Specification[69]
LOM	Loi d'Orientation des Mobilités
MaaS	Mobility as a Service
PGD	Plan Global de Mobilité
PDM	Plan de Mobilité
PDMS	Plan de Mobilité Simplifié
PLD	Plan Local de Déplacements
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PLUI	Plan Local d'Urbanisme Intercommunal
PLUi-HD	Plan Local d'Urbanisme Intercommunal – Habitat Déplacements
PMR	Personnes à Mobilité Réduite
PNR	Parc Naturel Régional
SA	Société anonyme
SARL	Société à responsabilité limitée
SAS	Société par actions simplifiée
SCIC	Société Coopérative d'Intérêt Collectif
SCOT	Schéma de Cohérence Territoriale

[68] *L'abréviation B2C désigne l'ensemble des relations qui unissent les entreprises et les consommateurs finaux. Ce type de commerce recouvre donc les marchandises ou les prestations conçues pour le grand public.*

[69] *Depuis sa création en 2015, le GBFS est devenu le langage commun de la mobilité partagée. Cette spécification est désormais utilisée dans plusieurs centaines de villes réparties dans plus de 45 pays dans le monde.*

SPL	Société Publique Locale
TAD	Transport à la Demande
TC	Transports en Commun
TENMOD	Territoires de nouvelles mobilités durables
UGAP	Union des Groupements d'Achats Publics
VAE	Vélo à Assistance Électrique
VLS	Vélo en Libre-Service
VTC	Voiture de Transport avec Chauffeur
ZFE	Zone à Faibles Émissions
ZFE-m	Zone à Faibles Émissions mobilité

L'AUTOPARTAGE DANS LES ZONES DE FAIBLE DENSITE

Ce chapitre a pour vocation d'aborder les spécificités des territoires moins denses vis-à-vis de la mise en place d'une offre de service d'autopartage.

Rappel sur les caractéristiques de la zone :

Les zones de faible densité telles que définies ici sont **les secteurs dans lesquels l'autopartage ne peut se développer sans soutien financier des collectivités locales**, au moins sur les premières années d'opération, sauf rares exceptions.

Concrètement, cette catégorie regroupe **l'ensemble des zones rurales, les villes de moins de 50'000 habitants, et peut également concerner les franges des zones denses**.

Pour donner quelques exemples concrets, des villes telles qu'Aix-les-Bains (Savoie), Epinal (Vosges), Épernay (Marne), Le Puy-en-Velay (Haute-Loire), Lunéville (Meurthe-et-Moselle), Millau (Aveyron) appartiennent à cette catégorie.

L'autopartage peut également être déployé dans de petites communes comme en témoignent les exemples d'Allègre (1'000 habitants, Haute-Loire), de Bluffy (400 habitants, Haute-Savoie), des Déserts (800 habitants, Savoie), de Dizy (1'500 habitants, Marne), de Lumbres (3'700 habitants, Pas de Calais), de Pélussin (3'700 habitants, Loire) ou de Tinchebray-Bocage (5'000 habitants, Orne).

Sur ces territoires qui s'inscrivent dans des zones où l'usage de la voiture individuelle est quasiment incontournable, la voiture partagée peut également trouver sa place.

1 OBJECTIFS ET ENJEUX

1.1 OBJECTIFS

La création d'une offre d'autopartage sur une zone peu dense répond à des objectifs bien spécifiques aux problématiques de ces territoires.

Bien que les enjeux environnementaux soient souvent à l'origine de la démarche, il n'est pas ici question de provoquer une démotorisation totale des foyers ni même nécessairement de les amener à ne posséder qu'un seul véhicule. L'autopartage peut être proposé aux habitants du territoire comme une alternative à la possession d'une deuxième (voire d'une troisième) voiture, pour répondre aux besoins occasionnels de mobilité individuelle, et peut constituer un moyen de transport sur le territoire pour des visiteurs qui peuvent ainsi arriver par d'autres moyens de transport. Loin d'être une action isolée, l'autopartage en zones de faible densité s'intègre souvent dans un projet de territoire global, dans une dynamique positive en termes de démarche environnementale. Avec l'autopartage, le territoire peut offrir une première alternative familière à l'usage pour tous les déplacements de sa voiture individuelle : utiliser une voiture en autopartage, c'est déjà prendre le parti de ne pas utiliser sa voiture, un premier pas vers des pratiques plus multimodales.

Sur les territoires peu denses, cette vision environnementale de la démarche peut également entraîner l'utilisation de véhicules propres, souvent des véhicules 100% électriques. Le service d'autopartage contribue alors directement à la découverte de ces véhicules par le public local, et à la dynamisation de l'écosystème de la mobilité électrique locale. Les véhicules électriques en autopartage mettent notamment à profit des infrastructures de charge très souvent sous-utilisées, qui peuvent être utilisées comme station d'attache ou utilisées au cours d'une réservation par un utilisateur souhaitant prolonger son autonomie.

Très logiquement, l'objectif de gain d'espace ne se retrouve que très peu sur ces zones (il n'est d'ailleurs pas pertinent en dehors des territoires touristiques sur lesquelles les contraintes de la voirie et de la surpopulation en saison induisent des contraintes de stationnement), mais l'autopartage y revêt très souvent **une dimension sociale**.

En tant que service de mobilité innovant, flexible, permettant de retrouver les avantages de la voiture individuelle tout en limitant les coûts, l'autopartage a en effet le potentiel de constituer **une solution de mobilité automobile pour des publics défavorisés et en déficit de mobilité sur des territoires où la voiture reste incontournable**. Le service peut notamment être piloté en lien avec plusieurs services ou partenaires de la collectivité, par exemple les pôles d'insertion, pour accompagner le retour vers l'emploi d'actifs non motorisés ou constituer une aide pour des foyers aux faibles revenus. A ce titre, l'autopartage permet de compenser les limites de l'offre de transports en commun, qui ne peut offrir la même flexibilité qu'une voiture, et qui peut se heurter à un coût d'opération élevé.

Dans un contexte où de nombreuses collectivités observent un vieillissement de leur population, l'autopartage peut également se présenter comme un maillon d'une chaîne de services visant à faciliter la mobilité des personnes âgées : on note ainsi plusieurs cas d'utilisation (pouvant être informelle ou pilotée par la collectivité en synergie avec d'autres services) des véhicules d'autopartage pour du covoiturage ou du transport solidaire.

Il est à noter également que l'autopartage peut utilement contribuer à déployer une offre de véhicules accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR) :

- Soit comme passagères en intégrant dans la flotte des véhicules spacieux équipés d'une rampe d'accès permettant de transporter une personne en situation de handicap se déplaçant en fauteuil roulant (transport de personnes âgées, paraplégiques, tétraplégiques, hémiplégiques…).
- Soit comme conductrices en intégrant à la flotte des véhicules dotés d'un poste de conduite adapté (cercle accélérateur, boite automatique…). Cette ambition est moins accessible car l'adaptation du poste de conduite est spécifique à chaque type de handicap et la conduite de ce type de véhicule peut nécessiter un permis spécial pour toute ou partie des usagers, ce qui en limite le potentiel d'usage.

Enfin, comme sur d'autres zones, l'autopartage peut parfaitement se substituer à des véhicules de flottes pour répondre aux besoins de déplacement des agents et des élus. Sur des territoires où les flottes de véhicules peuvent se montrer réduites ou sous-utilisées, cette utilisation se montre d'autant plus pertinente.

1.2 ENJEUX ET BESOINS

L'enjeu principal pour le territoire dans le développement d'une offre d'autopartage reste de piloter le déploiement de l'offre en attirant ou sélectionnant un opérateur. Les opérateurs d'autopartage, focalisés sur la possibilité de rentabiliser leur service, ne sont pas naturellement amenés à lancer un service en autonomie. S'ils peuvent se montrer moteurs dans le déploiement de l'autopartage, par exemple en démarchant la collectivité, la collectivité restera nécessairement l'instigateur majeur de la matérialisation de cette offre sur le territoire.

Dans la mesure où il est clair que les conditions économiques ne seront pas remplies (ou du moins pas sur le court-terme) pour qu'un service s'autofinance tout à fait, il revient à la collectivité d'identifier les conditions de soutien à l'autopartage qu'elle souhaite offrir, et le niveau de contrôle dont elle souhaite bénéficier par rapport aux choix de l'opérateur.

En fonction du portage financier de la solution et en fonction de sa propre volonté, l'implication de la collectivité peut aller d'un simple dialogue avec l'opérateur pour le suivi du projet à un cahier des charges précis imposé au prestataire.

L'implication de la collectivité dans le projet peut lui permettre d'amener sa fine connaissance du territoire pour demander des adaptations du système d'autopartage permettant d'adresser au mieux les besoins de la population locale, des professionnels et visiteurs du territoire. En particulier, il peut être pertinent pour une inclusivité maximale du service de prévoir des modalités d'accès au service ne nécessitant pas d'accès à internet ou d'application mobile, en intégrant la possibilité d'un accès à un guichet pour des populations déconnectées.

Le choix des véhicules revêt également une grande importance dans l'adoption et l'utilisation de l'autopartage. Une flotte diversifiée de véhicules peut permettre de toucher un public aussi large que possible. Une famille suffisamment équipée pourra par exemple ne pas éprouver d'intérêt pour un véhicule de type citadine ou berline, mais s'inscrire pour accéder occasionnellement à un véhicule utilitaire, ce qui pourra renforcer à terme la pénétration dans la population.

Un enjeu supplémentaire de l'autopartage dans les zones peu denses est l'intermodalité. Il s'agit plus ici de faciliter l'accès au véhicule d'autopartage que de renforcer l'usage du système de transports. Les distances et la faible densité d'habitations signifie que la station doit être placée en un point facilement accessible, si possible proche d'autres moyens de transport, en des lieux fréquentés (arrêt de bus, point de stationnement de vélos, point central de la ville ou du bourg).

Enfin, un service piloté par un opérateur peut se trouver sur certains territoires en cohabitation avec une offre d'autopartage plus ou moins informelle entre particuliers. Ces deux services peuvent se montrer complémentaires, l'autopartage en libre-service pouvant répondre à certains besoins de cette population déjà habituée à l'autopartage, tout en s'adressant également à un public plus large. Il est également possible que l'autopartage vienne se substituer à cette offre. C'est notamment le cas observé sur la petite commune de Villerouge-Terménès (Aude) dans laquelle un projet d'autopartage entre voisins dont a eu vent le maire a été concrétisé par la commune en un service ouvert à tous.

1.3 CIBLES ET TYPES DE DEPLACEMENTS VISES

Sur les zones de faible densité, peut-être plus encore qu'ailleurs, l'autopartage peut (voire même doit) s'adresser tant aux particuliers qu'aux professionnels.

Les particuliers l'utilisent généralement pour répondre à des besoins ponctuels d'utilisation d'un véhicule. L'utilisation en remplacement d'un second véhicule, permet un usage moins intensif que celui du premier véhicule, cohérent avec la notion de partage : un usage rare mais pouvant être soutenu dans une période limitée dans le temps en cas de panne du premier véhicule ; un usage occasionnel lorsque les besoins de mobilité des membres du foyer se superposent (pour une course, ou une activité d'un enfant lorsque le premier véhicule est déjà utilisé notamment). Les véhicules peuvent également, suivant les formats de véhicules proposés être utilisés par des individus, groupes ou familles pour une sortie le week-end ou en vacances, ou dans le cas de véhicules utilitaires pour transporter occasionnellement du matériel (déménagement, déchets verts, achats…).

Dans le cas spécifique des services d'autopartage 100% électrique, s'y ajoute un cas d'utilisation possible : la substitution de déplacements effectués en voiture thermique. Par conviction ou par plaisir, ces véhicules peuvent également parfois être utilisés pour remplacer un véhicule personnel, ou pour essayer la technologie 100% électrique.

Pour des publics défavorisés, lorsqu'une offre sociale est proposée, il peut arriver que l'utilisation du véhicule soit, sur une durée de quelques semaines à quelques mois, plus longue et répétée (pour accompagner pendant un temps un retour vers l'emploi par exemple). Ce type d'utilisation est cependant un risque autant qu'une opportunité pour un service d'autopartage : si la taille de la flotte est trop limitée, les personnes cherchant à accéder au véhicule mais se retrouvant confrontés à un véhicule trop peu disponible risquent de s'éloigner du service. Ce type de problématique peut être considéré dans le dimensionnement initial de la flotte puis dans le suivi du service. Il est préférable d'éviter de créer dès le lancement du service des règles visant à limiter ces cas d'usage fréquents du véhicule, afin de ne pas complexifier le service et sa croissance dans les premiers mois.

Enfin, l'autopartage peut également représenter une offre pertinente pour un dernier profil de particuliers : les touristes. Une offre pensée pour ceux-ci peut permettre de mettre à profit des modes d'accès alternatifs à la voiture individuelle et écologique comme le train pour présenter une porte d'entrée sur le territoire à de nouveaux publics, par exemple des personnes non motorisées, et pour limiter l'impact des déplacements jusqu'au territoire. Ce public n'est toutefois pas aisé à toucher, car cela implique de faire connaître le service en amont de leur venue sur le territoire, ce qui nécessite une collaboration avec d'autres services et acteurs, parfois au-delà de l'échelle du territoire.

En zones de faible densité, les usages professionnels peuvent également offrir le potentiel d'équilibrer le bilan économique du service, à condition d'identifier au préalable les professionnels pouvant se montrer intéressés, et de constituer une flotte répondant à leurs besoins, placée sur des stations facilement visibles et atteignables également par le grand public. Les types de professionnels auxquels le service peut s'adresser s'en trouvent donc cependant limités :

- L'utilisation par les institutions publiques, qu'il s'agisse de l'organisatrice du service ou d'autres institutions du territoire, est dans de nombreux cas l'axe majeur à explorer pour constituer une « clientèle professionnelle permettant d'envisager un service autofinancé.

  Deux grands modes opérationnels se distinguent pour l'usage de l'autopartage par les collectivités et institutions :

  - La mise en partage par une collectivité de toute ou partie de sa flotte de véhicules existante (cas par exemple du Conseil Départemental de l'Orne sur sa flotte de véhicules électriques, ou du Parc Naturel Régional du Pilat) : cette approche permet de prendre avantage de véhicules existants mais sous utilisés pour lancer rapidement et à moindre coût un nouveau service de mobilité.
  - L'utilisation par la collectivité d'une flotte de véhicules dédiés à l'autopartage stationnés sur la voie publique à proximité de leurs bâtiments (cas par exemple du PNR des Grandes Causses, ou des communes du Pôle Métropolitain Le Mans - Sarthe) : cette approche permet à la collectivité de soutenir la pérennité du service sur le territoire tout en répondant à ses propres besoins de mobilité par des véhicules en débordement ou remplacement de ceux de sa flotte.

- Les collectivités et institutions publiques ne sont bien sûr pas les seuls professionnels pouvant trouver leur intérêt dans l'utilisation du service : les associations locales, et les PME à proximité des stations peuvent également se positionner en utilisateurs réguliers des véhicules. Il est également possible d'envisager l'installation de stations au cœur de zones d'activité, uniquement après avoir instauré un dialogue avec les entreprises de la zone pour s'assurer de leur intérêt pour le service et de leur engagement.

L'opérateur **Clem'**, spécialisé dans les opérations d'autopartage en zones rurales a communiqué les résultats d'une enquête réalisée auprès de ses utilisateurs, qui permet d'en apprendre plus sur les types d'usages et les profils d'utilisateurs sur ces zones.

En termes de types d'usage, plus d'un quart des utilisations sont liées à des courses, alors que les trajets de loisirs en journée ou week-end représentent une proportion quasiment égale (24%). Les autres motifs se distinguant sont l'utilisation pour des rendez-vous personnels (18%) et des sorties le soir (12%).

Les profils des conducteurs correspondent bien à ceux identifiés sur d'autres zones puisque les 36-45 ans restent la catégorie majoritaire avec 25% des utilisateurs. Cette tranche d'âge est vraiment au centre de la pyramide, puis que les tranches d'âge sont d'autant moins concernées par la pratique qu'elles en sont éloignées (21% pour les 45-55 ans et pour les 26-35 ans, 14% pour les 18-25 ans, 13% pour les 56-65 ans, et 6% de plus de 65 ans).

En termes de rapport à l'emploi, 76% des utilisateurs sont actifs, 12% sont en recherche d'emploi, 6% sont des étudiants et 6% sont des retraités.

Crédit photo : Clem'

2 SPECIFICITES TERRITORIALES EN MATIERE D'AUTOPARTAGE

2.1 DES CONTEXTES PLUS OU MOINS FAVORABLES

Les territoires abordés dans cette partie regroupent des situations très diverses. Il peut sembler incongru de rassembler les cas d'agglomérations de 30'000 à 50'000 habitants, de villes de quelques milliers d'habitant ou quelques dizaines de milliers mais accueillant l'équivalent de leur population ou plus en saison, ou encore de petites communes rurales et isolées.

Cette catégorie a pour vocation de traiter le cas de ces nombreux territoires dépendant très fortement de la voiture, avec une forte proportion des ménages motorisés voire multi-motorisés. Pour autant, il reste indiscutable qu'elle rassemble des territoires bien différents, et qu'il existe sur ces territoires des problématiques spécifiques, et des configurations plus ou moins favorables à l'existence d'un service d'autopartage.

Afin d'identifier le niveau de potentiel au regard de l'organisation et du succès d'une offre d'autopartage, il peut être pertinent de s'intéresser aux critères suivants :

- L'urbanisme et l'organisation zonale :
  - Une répartition de l'habitat offrant des poches d'habitats plus regroupés peut présenter l'avantage d'offrir une localisation instinctive des stations.
  - Une organisation urbaine avec une zone centrale bien identifiée, délimitée et bénéficiant d'une forte visibilité est également une bonne occasion pour expérimenter ou lancer directement un service sur la zone la plus favorable.
- L'existence ou non d'une gare, et son positionnement par rapport au centre-bourg ou aux pôles d'attraction. La présence d'une gare est en effet un atout majeur pour l'organisation d'une offre d'autopartage, car celle-ci renforce nettement la possibilité d'accueillir des utilisateurs extérieurs au territoire. Cette population n'est toutefois pas suffisante pour entretenir un service à elle seule, sauf exceptions liées à la proximité d'un pôle urbain très attractif, et une gare fortement excentrée ne doit donc pas être considérée comme un lieu incontournable pour l'implantation d'une station.
- L'existence ou non d'une fréquentation touristique forte du territoire, susceptible d'amener un surplus d'utilisations en saison. Cette éventualité est particulièrement à rapprocher de l'existence ou non de moyens d'accès au territoire pour une population non motorisée (trains, bus), et d'éventuelles statistiques de fréquentation touristique du territoire. La présence d'une population touristique non motorisée sur le territoire est une opportunité pour l'autopartage mais également pour le territoire et les territoires voisins pouvant être exploitée par la création d'un service d'autopartage, qui facilitera la mobilité des visiteurs une fois sur place.
- L'existence ou non d'un ou plusieurs services à proximité, qui pourrait faciliter l'identification d'un opérateur, et son intérêt pour une nouvelle implantation.
- L'existence ou non de projets (ou de services) de partage plus ou moins formel de véhicules entre habitants, sur lesquels il serait possible de capitaliser.
- L'existence de pôles générateurs de déplacement générant du trafic et de la visibilité et en particulier de services municipaux auprès desquels une station pourrait être implantée. L'intérêt de la part des agents et l'acceptabilité de l'utilisation d'un tel service en remplacement de véhicules de la flotte peut également être sondée en amont.

L'ensemble de ces critères permet d'identifier le niveau de potentiel « naturel » du territoire. Une volonté politique forte sur un territoire, se reflétant dans la localisation des véhicules, les choix concernant la flotte de véhicules de la collectivité, la communication, peut cependant être la clé du succès d'un service, y compris sur des territoires ne bénéficiant pas ou peu de ces critères.

2.2 TYPES DE SERVICES ADAPTES AU TERRITOIRE

Sur des zones de faible densité, l'unique forme d'autopartage pouvant être envisagée en l'état actuel des technologies et des contraintes d'opération est l'autopartage en boucle. Les réseaux déployés restent très souvent ancrés de manière très locale, avec un réseau de stations et un nombre de véhicules par station limité. Il n'est pas rare de trouver des stations d'un seul véhicule ou deux, bien que les opérateurs recommandent de proposer toujours autant que possible des stations d'un minimum de deux véhicules, suite au constat qu'une station d'un seul véhicule représente un réel frein psychologique pour de nombreux utilisateurs, estimant qu'il est trop probable que celui-ci ne soit pas présent lorsque le besoin s'en fait sentir.

Ces services impliquent toujours ou presque les collectivités directement dans l'organisation et le fonctionnement du système, avec notamment un engagement financier requis, car l'équilibre économique est quasiment impossible à atteindre.

Cet engagement peut revêtir diverses formes : soit la fourniture de véhicules à mettre en autopartage, soit la souscription d'une prestation complète auprès d'un opérateur directement financé par la collectivité (qui pourra alors être amené à reverser toute ou partie des recettes), soit l'adhésion au service avec un engagement sur un crédit d'utilisation mensuel (payé qu'il soit utilisé ou non).

Deux options s'imposent en termes de types de véhicules :

- L'usage de véhicules thermiques uniquement : afin de faciliter l'accès au service, et ne pas créer de frein à l'usage, des véhicules familiers et permettant tout type de déplacement sont proposés mais ne s'inscriront que peu dans une démarche environnementale sur ces territoires, du fait d'un plus faible potentiel de démotorisation
- L'usage de véhicules électriques pour toute ou partie de la flotte : ce choix est généralement lié à la politique environnementale de l'autorité organisatrice et a pour but d'encourager l'essai et à terme l'adoption, le développement de la mobilité électrique sur le territoire. Par ailleurs, s'ils n'offrent pas la même flexibilité d'usage, notamment pour des réservations de plusieurs jours, les véhicules électriques actuels (type citadine / berline) permettent d'effectuer l'immense majorité des déplacements du quotidien. Les longs déplacements demandent en revanche un niveau de préparation et de motivation peu fréquent chez des utilisateurs occasionnels.

Un mix de véhicules (avec par exemple un véhicule utilitaire ou un petit véhicule sans permis) peut toutefois être étudié afin de rencontrer l'adhésion d'une proportion importante de la population et multiplier les usages.

2.3 LABELLISATION

2.3.1 PRINCIPE ET CADRE LEGISLATIF

L'article 54 de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (Grenelle 2) a créé le label « autopartage » qui permet aux véhicules détenteurs de ce label de bénéficier de places de stationnement réservées et, dans le cadre des plans de déplacements urbains/plans de mobilité, de tarifs préférentiels.

Deux décrets consécutifs publiés deux ans plus tard ont précisé les conditions d'attribution et de gestion de ce label : il s'agit du décret n°2012-280 du 28 février 2012 dont certains articles ont été modifiés ensuite par le décret n°2012-1196 du 26 octobre 2012.

Un arrêté également publié le 26 octobre 2012 est venu quant à lui préciser les documents à fournir par les opérateurs pour la demande initiale ou de renouvellement du label « autopartage » pour leur flotte de véhicules, ainsi que les pièces à transmettre pour l'attribution du label pour des véhicules supplémentaires. Par ailleurs, l'arrêté a fixé le modèle de la vignette « autopartage » à apposer sur les véhicules labellisés.

Avec l'entrée en vigueur en 2014 de la loi de modernisation de l'action publique territoriale et l'affirmation des métropoles (dite loi MAPTAM), ce sont maintenant explicitement les AOM qui ont la compétence pour délivrer le label « autopartage ».

Et conformément aux dispositions de l'article L.1231-14 du code des transports, elles ont toute latitude, au regard notamment des objectifs de réduction de la pollution et des gaz à effet de serre qu'elles déterminent, de fixer les caractéristiques techniques et les conditions d'usage des véhicules auxquelles est subordonnée la délivrance du label.

Pour ce qui concerne les autres modalités de gestion et de délivrance du label, les termes des décrets et de l'arrêté de 2012 restent en vigueur puisqu'ils n'ont jamais été abrogés.

2.3.2 INTERETS DU LABEL AUTOPARTAGE

La mise en place d'un « label autopartage » permet :

- De reconnaître au service une dimension d'intérêt général, justifiant de l'attribution d'avantages matériels ou immatériels :
  - Réservation d'emplacements de stationnement sur l'espace public.
  - Gratuité temporaire ou permanente du stationnement sur voirie[70].
  - Circulation dans des zones interdites à d'autres véhicules[71].
  - Accompagnement financier.
  - Etc.
- D'imposer un niveau minimum de consistance et de qualité du service au regard des attentes et des objectifs de la collectivité vis-à-vis de l'autopartage (type de motorisation, accès aux jeunes conducteurs, encadrement tarifaire …).

[70] *C'est le cas par exemple à Metz et à Grenoble (cette disposition a cependant été prise sans mise en place formelle d'un label autopartage).*

[71] *C'est le cas par exemple à La Rochelle où les véhicules d'autopartage peuvent emprunter les couloirs de bus (cette disposition a cependant été prise sans mise en place formelle d'un label autopartage).*

2.3.3 CONTENU DU LABEL

Dans les décrets de 2012, il est notamment stipulé que :

- Les véhicules doivent présenter un taux d'émission de dioxyde de carbone n'excédant pas un seuil fixé par arrêté des ministres chargés des transports et du développement durable (fixé aujourd'hui à 110 grammes ou 120 grammes exclusivement pour les véhicules de 5 places et plus, à condition que les véhicules dépassant 110 grammes représentent moins de 25% de la flotte labellisée de l'opérateur) et respecter la dernière norme Euro en vigueur pour les véhicules thermiques. Cette disposition ne s'impose cependant plus aux collectivités en vertu des dispositions de l'article L.1231-14 du code des transports.
- L'opérateur doit tenir à jour un livret d'entretien de chaque véhicule et mettre à disposition des utilisateurs un document ou moyen informatique permettant aux utilisateurs de signaler les dysfonctionnements constatés.
- L'inscription doit être subordonnée à la présentation du permis de conduire, et le contrat doit comprendre des mentions concernant la durée de validité du contrat, sa date d'expiration, ainsi que toutes précisions concernant le fonctionnement du service.
- L'opérateur doit mettre à disposition des abonnés un système dématérialisé pour la réservation des véhicules, la facturation et le paiement.
- Le label est délivré pour une durée supérieure à 18 mois, et inférieure à 48 mois. Il peut toutefois être suspendu ou retiré, selon une procédure contradictoire, lorsque l'opérateur exploite le service dans des conditions non conformes à celles fixées.
- Le « label autopartage » est délivré par l'autorité organisatrice de la mobilité sur le territoire de laquelle les véhicules d'autopartage sont mis à disposition, après avis des maires des communes concernées. Dans le cas où plusieurs AOM reçoivent des demandes de la part d'un même opérateur, il leur est possible de convenir d'instruire et délivrer conjointement le label, ou de désigner l'une d'entre elles pour instruire et délivrer le label pour le compte des autres.

Ces conditions peuvent localement être complétées par d'autres dispositions voulues et fixées librement par l'AOM qui peut par exemple :

- Définir les modalités d'accès au service (par abonnement ou non).
- Limiter l'obtention du label aux véhicules accessibles en libre-service 24h/24 et 7j/7, et réservables pour de courtes durées (d'une heure ou plus).
- Définir les modalités de calcul des tarifs (par exemple en plafonnant le coût horaire en % du coût journalier, comme cela est fait par le Blaue Engel allemand, qui plafonne à 15% du coût journalier le coût horaire).
- Soumettre les véhicules n'émettant pas plus de 110 gCO_2/km à une exigence supplémentaire liée au ratio d'émissions de particules PM 2,5 afin d'exclure les véhicules diesels.
- Définir les conditions de production par les opérateurs d'un reporting régulier (données fournies, récurrence, …) pouvant aller jusqu'à la définition d'un format type de données comme par exemple le format GBFS utilisé par plusieurs AOM pour représenter les offres de mobilités partagées (vélos en libre-service en particulier).
- Pousser les opérateurs à encourager l'intermodalité par le développement d'une billettique intermodale et/ou une communication concertée avec les opérateurs concernés.
- Etc.

Le « label autopartage » se matérialise pour l'opérateur par l'obtention d'une vignette à apposer sur les véhicules labellisés.

Modèle de vignette en vigueur en Île-de-France

La labellisation, bien que bénéfique pour les opérateurs, du fait des avantages pouvant être octroyés aux véhicules labellisés et du dialogue régulier avec les institutions qu'elle instaure, peut également être un processus lourd pour les opérateurs.

Il est donc recommandé d'engager le dialogue avec les opérateurs dans le cadre de la constitution du label afin de maintenir sa vocation d'outil favorisant le développement de l'autopartage, et de ne pas le transformer en obstacle, et d'envisager des moyens d'alléger la démarche et les délais administratifs lorsque cela est possible.

La labellisation répondant bien souvent sur les zones plus denses à des problématiques de stationnement, l'intérêt de sa mise en place peut sembler moins évident sur les zones peu denses. On ne relève d'ailleurs pas d'exemple de label créé sur des territoires caractérisés dans leur ensemble comme « peu denses », même si des labels existants comme celui d'Ile-de-France-Mobilités s'appliquent sur l'ensemble du territoire régional et couvre donc des zones de faible densité comme des zones denses.

Il n'est pourtant pas exclu de voir apparaître à terme des labels autopartage sur des territoires exclusivement ou à majorité peu denses, car cela peut amener plusieurs avantages :

- Permettre de dédier des places de stationnement et les protéger sur des zones où l'activité touristique implique une forte pression sur le stationnement en saison.
- Clarifier les règles d'accueil et éventuellement de soutien financier aux opérateurs qui seraient intéressés par une implantation sur toute ou partie du territoire.
- Assurer une cohérence des services déployés à l'échelle d'un large territoire (par exemple dans le cas où une Région est AOM, ou dans le cas d'une communauté d'agglomération regroupant des situations très diverses).

2.3.4 ELABORATION DU LABEL

Pour procéder à la rédaction du label, il est donc nécessaire de prendre connaissance des deux décrets et de l'arrêté de 2012 et conseillé de prendre connaissance de labels déjà existants qui peuvent être source d'inspiration.

Pour toute question ou interrogation, il peut être utile de prendre contact avec l'AAA, avec des collectivités qui ont déjà mis en place un label (pour profiter de leur retour d'expérience), avec un représentant du CEREMA ou de l'ADEME et/ou avec un bureau d'études spécialisé qui pourra si besoin contribuer à l'écriture du label.

Dans le processus d'élaboration, il peut également être bienvenu de concerter les principales parties prenantes, c'est-à-dire notamment les opérateurs déjà présents sur le territoire, les collectivités compétentes (sur la voirie, sur le stationnement…) et toute autre personne ressource identifiée[72].

C'est par exemple la démarche qu'a suivie Île-de-France Mobilités lorsqu'elle a mis en place le label francilien d'autopartage.

2.4 ENJEUX DE PROGRAMMATION

Afin d'assurer la cohérence des services de mobilité proposés sur le territoire et la progression vers les objectifs politiques de la collectivité, les démarches de planification[73] représentent des outils à mettre à profit, permettant d'établir une vision à long-terme partagée entre les différents acteurs du territoire pour l'ensemble des services de mobilité, dont l'autopartage.

Cette utilisation des documents de programmation territoriale peut se faire à la phase d'étude, dans le cadre du lancement d'un projet, notamment pour mettre en évidence les enjeux ou donner des clés de dimensionnement du service.

Elle est également très pertinente par la suite, lorsque le service est existant, afin de clarifier les attentes concernant le ou les services d'autopartage, faciliter leur interopérabilité et fixer des objectifs de déploiement et de résultats à moyen et long terme.

Cette programmation peut être réalisée à différentes échelles, de la commune à l'AOM, et doit autant que possible prendre en compte les éléments existants concernant l'autopartage, a minima l'existence d'un label et ses conditions d'attribution. Elle peut également être l'occasion de la création d'un projet commun ou de temps de concertation entre EPCI et communes dans le cadre du déploiement de l'autopartage.

Si la programmation permet à la collectivité de travailler en autonomie ou avec d'autres parties prenantes à la définition de son projet, son exécution peut associer d'autres acteurs.

C'est par exemple le cas des promoteurs immobiliers, qui peuvent être impliqués dans la mise en service de projets d'autopartage. C'est leur intérêt depuis la parution de l'article L. 151-31 du code de l'urbanisme, permettant d'envisager une réduction du nombre de places de stationnement à créer en contrepartie de la mise en place de véhicules propres en autopartage :

> *« Lorsque le règlement impose la réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés, cette obligation est réduite de 15 % au minimum en contrepartie de la mise à disposition de véhicules électriques munis d'un dispositif de recharge adapté ou de véhicules propres en autopartage. »*

[72] *Représentant de la délégation régionale de l'ADEME, représentant du CEREMA, représentant d'une association locale de surveillance de la qualité de l'air…*

[73] *Plan de mobilité (PDM), plan de mobilité simplifié (PDMS), SCoT, PLUi-HD, PLU…*

Une collectivité souhaitant collaborer avec un promoteur immobilier doit toutefois prendre soin à encadrer les engagements pris par le promoteur de manière précise, car la loi ne propose pas à ce jour de cadre précis à la création de ce service. La collectivité peut donc définir les conditions d'engagement et de participation nécessaires à l'application d'une réduction conséquente du nombre de places de stationnement pour un nouveau projet immobilier.

Les niveaux de déploiement sont encore très variables d'une collectivité à l'autre car les services sont plus ou moins récents, couvrent des secteurs plus ou moins larges et répondent à des objectifs plus ou moins volontaristes.

Le nombre de véhicules est le plus souvent compris entre 1 et 4 par commune, et même sur les territoires les plus avancés, le ratio d'équipement reste très variable. Il dépend en effet fortement de la taille de la commune, de petites communes n'hésitant pas à se lancer, avec un ratio d'équipement par habitant en conséquence très élevé :

Territoire	Population totale	Année de création du service	Nombre de véhicules partagés	Nombre de stations
Tinchebray Bocage (61)	5'000 habitants au total dont 4430 pour les 5 communes déléguées desservies	2015	6 véhicules, soit un véhicule pour 740 habitants	5 stations, soit une station pour 890 habitants
Pôle Métropolitain Le Mans Sarthe (72)	350'000 habitants au total dont 143'000 pour la ville centre, non concernée par le service, et 37'000 pour les 14 communes concernées	2018	26 véhicules, soit un véhicule pour 1'400 habitants	14 stations, soit une station pour 2'600 habitants
Villerouge-Terménès (11)	140 habitants	2018	1 véhicule, soit un pour 140 habitants	1 station, soit une pour 140 habitants
Pays Voironnais (38)	94'000 habitants dont 21'000 sur la ville-centre de Voiron, seule desservie pour l'instant	2014	4 véhicules, soit un véhicule pour 5'250 habitants	3 stations, soit une station pour 7'000 habitants
Arlysère (73)	60'000 habitants, dont 19'000 sur la commune d'Albertville, seule desservie pour l'instant	2019	2 véhicules, soit un véhicule pour 9'500 habitants	2 stations, soit une station pour 9'500 habitants

3 COMMENT LANCER UN SERVICE EX NIHILO ?

Ce chapitre s'adresse spécifiquement aux villes et aux EPCI faisant face à une densité de population très limitée sur tout ou partie de leur territoire, et qui souhaitent y développer l'autopartage alors qu'il n'y a pas de service existant ou seulement un service embryonnaire.

3.1 ETABLIR UNE FEUILLE DE ROUTE

Dans cette configuration, il est conseillé de mener une étude d'opportunité et de faisabilité à vocation opérationnelle.

C'est la démarche qu'ont lancé de nombreuses collectivités comme par exemple le Pôle métropolitain du Genevois Français dans l'Ain et la Haute-Savoie (420'000 habitants), Valence-Romans Déplacements (255'000 habitants) dans la Drôme ou plus récemment le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise dans le Puy de Dôme (292'000 habitants) ou la Région Réunion (860'000 habitants).

Les enjeux et objectifs de ce type d'étude sont les suivants[74] :

- Faire de la pédagogie vis-à-vis des élus pour qu'ils comprennent bien ce qu'est l'autopartage et les impacts positifs que son développement peut avoir pour le territoire (remplacement du 2e véhicule, amélioration de la mobilité de populations défavorisées…).
- Identifier les opportunités, contraintes, opportunités et menaces propres au territoire (existence d'alternatives à la voiture, intérêt de principe des principaux acteurs publics et privés…).
- Identifier et évaluer le potentiel de développement du service sur le territoire et les secteurs géographiques les plus propices.
- Contribuer à mobiliser des acteurs et des employeurs publics et privés susceptibles de s'impliquer dans le développement et/ou dans l'utilisation du service.
- Proposer différentes stratégies de lancement et de développement du service :
    - Cibles, usages et tarification visés.
    - Type de service susceptible d'être mis en œuvre, et avec quel(s) type(s) de véhicule(s).
    - Modalités et vitesse souhaitées de déploiement.
    - Mode de gestion du service qui peut être exploité en régie, délégué ou totalement externalisé.
    - Objectifs à court, moyen et long terme.
    - Type et niveau de soutien de la collectivité (financier, organisationnel…).
    - Etc.
- Valider une stratégie et un plan d'actions opérationnel.

En cas de validation par les élus, il est conseillé d'engager rapidement le lancement du service pour concrétiser la dynamique créée par l'étude.

Le coût d'une telle étude dépend de la taille de la collectivité, de la complexité territoriale et du niveau de concertation attendu. Il se situe en général entre 5 k€ HT et 20 k€ HT si le choix est fait d'en confier la réalisation à un prestataire externe.

Jusqu'à présent, la plupart des collectivités qui en ont lancé ont pu bénéficier de subventions, provenant en général de l'ADEME (par exemple à travers les Appels à Manifestation d'Intérêt TENMOD[75]).

---

[74] *Avec bien entendu des variantes et des spécificités propres à chaque territoire.*

[75] *Nom générique des AMI « France Mobilités – Territoires de nouvelles mobilités durables » qui ont été axés en 2021 sur la stratégie et la planification de la mobilité et sur l'expérimentation et l'évaluation de solutions de mobilité.*

L’étude n’est pas nécessairement portée par l’acteur qui prend par la suite la charge du service, mais peut également être portée par des partenaires à identifier localement. Il peut s’agir de la communauté de communes ou d’agglomération lorsqu’une commune est moteur pour la création d’un service d’autopartage et souhaite l’expérimenter sur son territoire, d’un Pôle d’Equilibre Territorial, d’un Parc Naturel Régional…

A défaut d’étude, il est recommandé que les agents et élus réalisent a minima le travail de définition des enjeux et objectifs du projet le plus précisément possible. Les objectifs doivent être liés à l’un des aspects évoqués précédemment mais doivent généralement se concentrer sur un ou quelques aspects.

La mise en place d’une concertation avec les habitants et les associations locales, même en dehors de toute étude formalisée est également un bon moyen d’identifier les opportunités et de définir des modalités d’accès et d’usage des véhicules. Citiz Alpes Loire a d’ailleurs à plusieurs reprises constaté l’accompagnement d’associations de citoyens motivés par une collectivité prenant en charge une partie des frais ou ouvrant sa flotte est une base particulièrement favorable au service d’autopartage.

Cette démarche prend d’autant plus de sens que, sur les zones peu denses, la nécessaire participation de la collectivité dans le développement et financement du service implique une plus forte capacité à travailler avec le prestataire ou partenaire choisi pour adapter le service aux objectifs poursuivis.

On note en effet plusieurs exemples de projets et/ou interfaces personnalisés :

- L’opérateur Clem’ propose par exemple une approche personnalisable, aussi bien dans le choix du matériel, le paramétrage de la solution (tarifs, horaires d’ouverture du service, inscription et réservation au guichet ou en ligne, …) que dans la communication et les interfaces associées (la collectivité pouvant choisir un nom de service et créer une application personnalisée).
- Le réseau Citiz propose également de s’adapter au besoin du territoire, notamment dans son modèle économique, avec une recherche de partenaires pouvant s’engager sur l’usage d’un véhicule ou pouvant offrir un véhicule à mettre en partage. Le service « Ma Chère Auto » de Citiz encourage par exemple particuliers et professionnels à céder (temporairement ou non) leur véhicule à Citiz en contrepartie de l’utilisation des véhicules de la flotte moyennant des frais de carburants.
- Le projet mené par Modulauto sur la Communauté de Communes du Grand Pic Saint Loup est également un bon exemple d’adaptation du service au besoin de la collectivité en zone peu dense. Comme d’autres opérateurs sur d’autres zones, souvent rurales, Modulauto a fait du service d’autopartage une solution de mobilité pour une personne sans solution de déplacements mobilisable pendant deux semaines en cas de nécessité (en partenariat avec la mission locale : entretien d’embauche ; premiers déplacements pour un nouvel emploi ; formation).

3.2 EXEMPLES DE STRATEGIES POSSIBLES

A l'échelle des territoires peu denses, le principal objectif est généralement la pérennisation du service sur le périmètre initial, pour envisager un déploiement plus large (en dehors du cœur de la ville centre) par la suite.

Certains territoires ambitieux choisissent de déployer dès le démarrage (ou de manière phasée mais actée dès l'origine) une offre massive afin de concerner dès le lancement une part conséquente des habitants et zones géographiques du territoire. C'est le chemin qui a été suivi par exemple par la communauté de communes du territoire de Lunéville à Baccarat, le territoire d'Ardenne Métropole, ou encore à l'échelle d'une commune la ville de Vire Normandie.

Dans cette configuration, l'offre précède la demande, ce qui oblige la collectivité à financer un déficit d'exploitation pendant plusieurs d'années, voire de façon récurrente.

L'importance de ce déficit dépend notamment :

- Du niveau de déploiement du service (nombre et types de véhicules…).
- Des choix de positionnement des véhicules : un manque de visibilité, un accès difficile au véhicule (pour des personnes non motorisées), la limitation du nombre de véhicules par station à un seul, sont autant de critères qui peuvent réduire l'usage de chaque voiture, et donc les recettes commerciales.
- De la tarification choisie qui générera plus ou moins d'usages et plus ou moins de recettes commerciales par usage.

Jusqu'à présent, peu de collectivités ont fait le choix d'un déploiement massif au démarrage et la plupart ont suivi l'autre chemin qui consiste à privilégier un développement progressif et itératif de l'offre et de la demande. Ce mode de déploiement a l'avantage d'être moins engageant (plus facile pour la collectivité de faire machine arrière) et moins coûteux. L'inconvénient est en revanche de générer une montée en charge plus lente, voire parfois inexistante quand les conditions à remplir pour envisager une croissance du service ne sont pas définies, et la dynamique autour de celui-ci peut en arriver à s'essouffler.

Dans cette configuration, le choix qui est fait par les collectivités qui sont parvenues à créer et entretenir une dynamique positive autour du déploiement de l'autopartage :

- De démarrer avec une à quelques voitures positionnées dans des lieux stratégiques susceptibles de générer rapidement de la demande : centres-villes, abords de gares et de pôles d'échanges structurants, proximité de gros employeurs publics et privés prêts à utiliser le service pour les déplacements professionnels de leurs agents (dont idéalement ceux de la collectivité elle-même[76]). L'implication d'employeurs motivés est en effet un excellent moyen de faire connaître et essayer le service, de générer du chiffre d'affaires, d'enclencher le bouche-à-oreille et de donner de la visibilité au service.
- De mutualiser une ou plusieurs voitures de leur flotte afin de créer ou compléter la flotte mise à disposition des particuliers. Cela peut par exemple concerner un ou des véhicules électriques sous-utilisés dans la flotte de la collectivité avant d'être étendu à d'autres véhicules par la suite. La mutualisation de véhicules existants peut permettre de réduire le prix de revient du service, voire même lancer un service en utilisant exclusivement des ressources existantes et sous-utilisées.

  Afin de compléter une flotte existante il peut être également envisageable de ne pas partager que des véhicules dédiés ou fournis par la collectivité, mais de mettre à profit des véhicules mis à disposition par des partenaires publics, privés ou même des particuliers.

[76] *C'est ce qu'a fait par exemple Angers Loire Métropole qui a volontairement réduit sa flotte interne de véhicules quand le service d'autopartage a été lancé sur son territoire.*

- De mettre en place un engagement financier de la collectivité pour limiter les risques de l'opérateur et potentiellement pour cofinancer la promotion du service auprès des particuliers. Cet engagement peut prendre la forme d'un engagement d'usage (ce qui permet de positionner la collectivité comme premier utilisateur et de donner l'exemple) ou une subvention, voire un financement de l'ensemble des frais d'opération du service donnant lieu à un reversement de l'ensemble des recettes.
- De déployer un plan de promotion et communication sur le service associant l'opérateur et un agent de la collectivité, pendant au moins un an et idéalement sur plusieurs années.
- De réserver un budget annuel fixe de la collectivité qui lui permet de financer N voitures au démarrage et N + x voitures après environ 2 ans, la croissance des recettes usagers permettant de financer le lancement d'autres stations/véhicules.

Une façon de déployer le service de manière progressive souvent privilégiée par des territoires ruraux dans lesquels une forte incertitude réside quant à la capacité de l'autopartage à trouver son public est le lancement d'une expérimentation de durée limitée portée par la commune. Celle-ci peut, à l'issue de la durée définie (de préférence d'au-moins un an pour permettre une montée en charge), être arrêtée, confortée, ou développée. C'est la façon d'opérer choisie par la communauté de communes du Pays de Lumbres dans le département du Pas-de-Calais qui a lancé son projet avec une station d'autopartage d'un véhicule sur deux communes différentes, ce qui a permis de tester le service et son adéquation avec les besoins des habitants et associations locales, avant de pérenniser le projet sur ces deux stations puis de l'étendre en créant sept stations de mobilité mêlant autopartage et location de VAE.

3.3 OPTIONS DE MISE EN ŒUVRE

Les modalités et options de mise en œuvre sont nombreuses mais certaines sont beaucoup plus usitées que d'autres :

- La première possibilité est de déployer le service **en régie** sous forme de service public de mobilité. A l'exception notable du Syndicat Mixte des Transports en Commun du Territoire de Belfort et de la régie des Transports de Poitiers, très peu de collectivités ont fait ce choix qui est néanmoins une option puisqu'il est tout à fait possible pour une collectivité de devenir elle-même opératrice et d'acquérir la technologie nécessaire auprès de fournisseurs de solutions tels que Mobility Tech Green ou Vulog, à condition de réserver des moyens humains au suivi quotidien du projet et à la gestion des véhicules.
- La collectivité peut également déployer le service classiquement sous forme de **marché public** ou par le truchement d'un **appel à projets** :
    - Le marché public est bien adapté lorsque la collectivité souhaite avoir un contrôle avancé sur le fonctionnement du service, le besoin est cadré et qu'il existe un ou plusieurs opérateurs à proximité pour se positionner et soumettre une offre techniquement et économiquement attractive. Dans bien des cas, les seuils de procédure n'étant pas dépassés, le marché peut se concrétiser par une procédure simplifiée de mise en concurrence. Les collectivités souhaitant ouvrir au maximum leur marché à la concurrence peuvent bien sûr privilégier une procédure formalisée. Le marché public, qu'il soit sous forme de procédure simplifiée ou formalisée est la solution choisie par un grand nombre de communes et EPCI ayant lancé leur service d'autopartage (Tinchebray Bocage, Communauté d'Agglomération Privas Centre Ardèche, Communauté de communes de la Grande Vallée de la Marne).
    - Dans des villes proches de la limite des 50'000 habitants, lorsque le besoin est moins concrètement identifié, ou lorsque la collectivité préfère limiter son implication et accueillir un opérateur qui gèrera le service selon ses propres règles, un appel à projet peut être plus indiqué qu'un marché public. [77]
    - Une possibilité proche de la passation d'un marché public mais n'offrant pas la même flexibilité est l'utilisation d'une plateforme de groupement d'achat public comme l'UGAP. Cette possibilité est avancée en particulier par l'opérateur Clem' et permet de s'affranchir de la réalisation d'un marché public. Cette simplicité supplémentaire implique néanmoins de souscrire à une solution « sur étagères » dont la personnalisation dépend uniquement des possibilités offertes et complexifie la notion d'engagement sur la durée du projet, les commandes étant réalisées annuellement.

[77] *Se référer au paragraphe 3.3 du chapitre concernant les villes moyennes.*

- Une troisième option est de déployer le service par le biais d'une **délégation de service public** (DSP) incluse dans un contrat de transport urbain ou spécifique. C'est un mode de sélection et de contractualisation rarement rencontré sur les zones de faible densité, même s'il arrive que l'autopartage soit intégré à une DSP transports comme cela a pu être le cas sur le territoire de Guingamp Paimpol Agglomération par exemple, qui a souhaité faire de ce service un mode partagé alternatif aux transports en commun sur certaines communes rurales du territoire. L'inclusion de l'autopartage dans une DSP de transport urbain présente l'inconvénient de limiter la concurrence et de ne pas mettre la thématique « autopartage » au centre des échanges puisque l'essentiel des discussions et des enjeux sont liés au réseau de transport en commun. La DSP dédiée est plus adaptée, plus ouverte à la concurrence et a l'avantage de laisser une marge de manœuvre conceptuelle à l'opérateur et de prévoir une phase de dialogue et de négociation.

- Une dernière option, promue en particulier par le réseau Citiz, est la constitution d'une **Société Coopérative d'Intérêt Collectif** (SCIC) qui est une forme juridique d'entreprise qui reste d'initiative privée mais qui permet d'associer toutes les parties prenantes d'un territoire comme les collectivités concernées, l'opérateur, les utilisateurs, les salariés, voire aussi des entreprises utilisatrices ou du secteur de la mobilité et potentiellement d'autres acteurs. La SCIC, qui peut prendre plusieurs formes commerciales (SA, SAS ou SARL), est une société avec un capital variable, facilement modifiable, ce qui lui permet d'intégrer facilement de nouvelles collectivités et de nouveaux utilisateurs au fur et à mesure de son développement. La plupart des opérateurs locaux du réseau Citiz sont structurés sous forme de SCIC : Citiz Grand Est, Citiz Alpes-Loire, Citiz Occitanie, Citiz Bourgogne-Franche Comté, Citiz Bordeaux, etc. L'un des avantages de cette structuration est qu'elle permet l'intégration progressive d'AOM à grande échelle, souvent à un niveau régional. Quand une collectivité souhaite développer l'autopartage sur son territoire, qu'elle soit grande ou petite, elle peut ainsi intégrer la SCIC de son secteur en acquérant des parts sociales. Ce faisant, elle bénéficie d'un service très ancré localement, c'est-à-dire qu'un habitant de son territoire pourra utiliser n'importe quelle voiture d'autopartage gérée par la SCIC et qu'inversement, tous les clients de la SCIC pourront accéder aux voitures implantées sur le territoire. Sur les territoires peu denses, divers acteurs ont fait le choix d'adhérer à une SCIC régionale : c'est notamment le cas de la ville de Mens et de plusieurs bénéficiaires locaux qui ont investi ensemble une somme de 10'000 € pour profiter d'un véhicule Citiz et d'une voiture mutualisée sous la marque développée par le réseau « Ma chère Auto », ou du PNR des Grandes Causses.

4 DEPLOIEMENT/DEVELOPPEMENT DU SERVICE

4.1 DEPLOIEMENT DU SERVICE ET DES STATIONS

4.1.1 CONCEPTION DES STATIONS

Sur tous types de territoires, le positionnement et la conception des stations sont des éléments clés influençant l'efficacité du service et sa capacité à capter de nouveaux clients puis à les fidéliser.

Sur les territoires peu denses, il est vivement recommandé que les stations soient :

- **Visibles,** car cette visibilité facilite leur repérage et contribue activement à la promotion[78] du service :
  - **Par une présence en voirie**, au niveau d'un lieu de vie ou de passage (mairie, médiathèque, place centrale, …) et non en parking en ouvrage ou à l'écart des axes de passage.

    La visibilité d'une station et son accessibilité sont des facteurs influençants fortement la découverte et l'adoption du service, les stations en voirie permettent la promotion du service, en plus d'un meilleur confort d'utilisation. Même si la tentation peut être forte d'installer systématiquement une station au niveau des bâtiments abritant les services de la collectivité gérant le service, cela peut être contre-productif lorsque ceux-ci ne sont pas situés stratégiquement sur le territoire pour permettre une forte visibilité du service pour les habitants. Lorsque ceux-ci sont localisés en un lieu central, en revanche, la possibilité de faire des agents et élus les premiers utilisateurs et ambassadeurs du service peut participer à une visibilité accrue.

  - **Par la mise à disposition d'emplacements dédiés et signalés** comme tels par un marquage au sol et une signalétique verticale. Pour plus de cohérence sur le territoire et une compréhension facilitée de la part des utilisateurs, cette signalétique gagne à être définie par le territoire, ou a minima coconçue avec les opérateurs.

  - **Par un flocage spécifique des véhicules**. Ce flocage peut être réalisé par la collectivité, en particulier si elle choisit de créer sa marque locale, ou par l'opérateur si le véhicule s'intègre à sa flotte mise à disposition de ses usagers régionalement ou nationalement. Un flocage intégral ou de grande taille permet de faire la promotion du service, que la voiture soit arrêtée ou en circulation, en éveillant la curiosité des personnes croisant sa route.

Exemple de flocage de véhicule d'autopartage réalisé par une collectivité collaborant avec Clem'
Crédit photo Clem'

[78] *Selon la dernière Enquête Nationale sur l'Autopartage, 23% des utilisateurs ont découvert le service dans la rue, au niveau d'une station.*

- **Complémentaires** pour pouvoir constituer progressivement un véritable réseau et offrir aux usagers des solutions de repli si la voiture qu'il utilisent habituellement n'est pas disponible :
  - Comme beaucoup de clients accèdent aux véhicules à pied (surtout dans les zones denses), lorsqu'un nombre conséquent de véhicules (à partir de trois) est positionné sur une même commune, il est intéressant de positionner les différentes stations de telle sorte, qu'il y ait moins de 800 mètres[79] à parcourir entre deux stations voisines.
  - A défaut, il est possible de compenser en installant deux véhicules, ou plus, dans les stations les plus isolées (dans une zone d'activité par exemple) de façon à limiter le risque de ne pouvoir satisfaire une demande et de générer de l'insatisfaction chez un client. Dans la durée, c'est le rôle de l'opérateur d'adapter au mieux l'offre à la demande s'il constate un déséquilibre récurrent.
  - Il est également souvent pertinent de proposer des véhicules de plusieurs types (citadines, routières polyvalentes, utilitaires…) de façon à donner aux utilisateurs la possibilité de choisir le véhicule le mieux adapté à leur besoin du jour (une citadine pour un petit déplacement effectué seul, un monospace pour partir en week-end en famille, un ludospace pour un voyage à la déchetterie…), et à attirer des utilisateurs potentiels déjà équipés mais qui peuvent s'inscrire pour bénéficier de l'usage occasionnel d'un type de véhicule qu'ils ne possèdent pas, et ainsi découvrir l'autopartage.
  - Cette complémentarité peut également s'entendre vis-à-vis des nœuds de mobilité propre : arrêts de bus ou gare SNCF, stationnement vélo, arrêts d'autostop organisé ou covoiturage, bornes de charge, … Cette proximité peut permettre de renforcer des habitudes de déplacement multimodales ou de faire connaître plus facilement de nouveaux services de mobilité.

- **Pratiques** pour les repérer facilement, pour en faciliter l'accès par différents modes, pour les quitter aisément avec la voiture d'autopartage et se stationner pareillement au retour :
  - Affecter aux véhicules d'autopartage des emplacements stratégiques aussi près que possible des pôles qu'elles desservent (gares, pôles d'échanges, nœuds intermodaux…).
  - Faciliter autant de possible l'intermodalité tous modes, en proposant par exemple une offre de stationnement vélo longue durée sécurisé (par exemple des box), qui peut également se compléter d'arceaux pour du stationnement de moyenne durée, voire d'une station VLS.
  - Positionner la station à un endroit à partir duquel l'usager pourra emprunter facilement différentes directions et où il pourra revenir au retour sans avoir à suivre un parcours routier trop compliqué.
  - Dans les lieux complexes en particulier (gares), mettre en place une signalisation directionnelle pour guider les usagers intermodaux jusqu'à la station ; à défaut, veiller à ce qu'elle soit bien repérée sur les plans et panneaux d'information.
  - Veiller enfin à ce que la station soit accessible aux personnes à mobilité réduite.

- **Protégée** afin d'éviter en particulier qu'elles ne soient squattées par d'autres véhicules.

  Bien que ce ne soit pas nécessairement aussi fréquemment le cas dans les zones peu denses que sur d'autres types de territoire, il peut arriver que sur certaines parties du territoire, ou à certaines périodes, le stationnement soit contraint. Dans ce cas, l'un des critères amenant les clients au service est la simplicité de gestion du stationnement. Lorsqu'une station d'autopartage en boucle est occupée indûment par un autre véhicule au retour de l'utilisateur, alors même que le stationnement est contraint aux alentours, c'est pour l'usager une promesse non tenue par le service. Dans ces conditions, le stationnement d'un véhicule sur la place d'autopartage représente donc un frein à la satisfaction des utilisateurs, mais également un surcoût conséquent du fait de la gestion de cette situation puis des démarches supplémentaires (assistance immédiate du client, prise de contact avec la fourrière, remplacement du véhicule sur sa place, remboursement des frais occasionnés pour le client, voire d'éventuelles amendes de stationnement).

[79] *Et plutôt moins, de l'ordre de 500 mètres, dans les centres villes.*

Plusieurs mesures complémentaires les unes des autres peuvent être prises pour éviter que ce type de désagrément ne survienne trop fréquemment :

- Un marquage très visible des stations de façon à dissuader au maximum d'éventuels contrevenants.
- Assurer un contrôle fréquent des places, préférentiellement par les Agents de Surveillance de la Voie Publique (ASVP) ou par la société chargée du contrôle du stationnement. Cette solution n'est pas applicable à l'heure actuelle car ces sociétés ne sont pas habilitées à contrôler le stationnement gênant. Multiplier la fréquence des contrôles permettrait pourtant de sanctionner ces comportements afin de limiter leur occurrence par la suite.
- Si une station fait l'objet d'une pratique de stationnement illicite, en protéger l'accès par l'installation d'arceaux manuels ou activables à distance. Il est conseillé de réserver ce type d'aménagement aux seules stations problématiques car installer des arceaux coûte assez cher (en investissement, en maintenance et en réparation) et avoir à les gérer à l'aller et au retour n'est pas aisé pour les utilisateurs du service.
- Offrir aux véhicules d'autopartage la possibilité de se stationner (gratuitement ou pour un tarif annuel convenu) sur l'ensemble de la voirie, en dehors de leur place attitrée : sans résoudre tout à fait le problème de l'insatisfaction de l'usager ou du surcoût, cette solution permet a minima d'en diminuer la portée en limitant le surcoût pour l'opérateur et le mécontentement pour l'usager.

Le cas particulier de l'autopartage de véhicules électriques amène à prévoir l'équipement des stations en bornes de charge, permettant aux véhicules de se recharger. Ces bornes n'ont pas lieu d'être des bornes de charge rapide. La puissance la plus indiquée est 7 kW par point de charge ou 22 kW pour l'ensemble de la station. Ces puissances de charge permettent aux véhicules d'être rechargés pendant la nuit, lorsqu'ils sont généralement peu utilisés.

Sur les territoires peu denses, il existe aujourd'hui de nombreuses bornes ne rencontrant pas encore leur public. Lorsque c'est le cas, il est possible qu'un point de charge sur deux de la borne puisse être mis à profit pour alimenter une voiture d'autopartage. Les collectivités souhaitant étudier cette possibilité sont encouragées à entamer un dialogue avec le syndicat d'énergie si celui-ci est responsable du déploiement des bornes, avec le propriétaire de la borne, ou avec l'exploitant lorsque la borne appartient à la collectivité. Il peut être également indiqué d'impliquer rapidement dans ce dialogue l'opérateur choisi ou intéressé par la création d'un service, afin de confirmer si les conditions d'exploitation du service et de la borne sont compatibles.

La création d'un service d'autopartage électrique implique aussi un accompagnement accru à prévoir dans la prise en main du véhicule. Les supports et outils doivent prendre en compte la nécessité d'accompagner l'utilisateur non seulement dans son utilisation de la solution d'autopartage mais également dans l'utilisation de la borne de charge, car il s'agit dans la grande majorité des cas d'une première utilisation de véhicule électrique.

De manière générale, il est conseillé aux collectivités de prévoir de la flexibilité dans le déploiement du réseau de stations d'autopartage :

- Dans de nombreux cas, cette flexibilité ne sera pas nécessaire car la station trouvera sa clientèle et il serait au contraire contre-productif de la déplacer ou de la supprimer.
- Mais il faut aussi parfois savoir prendre le risque de tester un emplacement et éventuellement de s'en retirer si la demande ne se concrétise pas ou si la station ne peut pas être exploitée dans de bonnes conditions (stationnement illicite sur les emplacements réservés, vandalisme récurrent sur le véhicule…).

4.1.2 Mise en œuvre effective des stations

Le « label autopartage » permet de réserver des places aux véhicules labellisés, mais ne permet pas de réserver une place à un véhicule et à un opérateur donnés.

Cette disposition est cependant une condition nécessaire au bon fonctionnement d'un service d'autopartage en boucle qui permet la réservation d'un véhicule particulier plusieurs jours à l'avance, et qui doit donc garantir à l'usager qu'il pourra disposer de ce véhicule à l'heure dite dans un lieu prédéterminé.

Pour pouvoir réserver cette place et donc dédier une station à un opérateur et pouvoir l'aménager (pose d'un totem, d'un arceau…), il est nécessaire d'obtenir de l'autorité gestionnaire[80] la délivrance selon les cas d'un permis de stationnement (s'il n'y a pas d'emprise au sol) ou d'une permission de voirie qui constitue une autorisation d'occuper le domaine public avec emprise au sol.

4.1.3 Possibilites d'ajustement de l'offre de service

Les caractéristiques du service ne dépendent bien sûr pas uniquement des stations. Les collectivités peuvent également décider d'influer sur d'autres caractéristiques du service, pour des raisons budgétaires ou pour encourager certains types d'usages plutôt que d'autres.

Certaines prestations peuvent ainsi être rendues optionnelles par l'opérateur afin d'adapter la prestation au besoin :

- La personnalisation du service, dont toute la communication se fait alors sous un nom choisi par la collectivité pour son service, et peut aboutir à la création d'une plateforme en marque blanche, se présente généralement sous la forme d'un supplément à l'acquisition.
- L'intégration à d'autres applications utilisées localement comme les agrégateurs de services ou applications de transport locales peuvent donner lieu à un partage du budget de développement nécessaire entre la collectivité et son ou ses prestataires.
- L'assistance 24/7 est vivement recommandée, mais dans certains cas bien particuliers, dans un but de maîtrise du budget, celle-ci peut être rendue optionnelle sur certains horaires (de nuit par exemple), ou faire l'objet d'une facturation à l'appel, notamment en cas de restriction des horaires d'ouverture du service.
- La mise à disposition d'une centrale de réservation téléphonique ou d'une solution permettant de mettre en place un guichet physique peuvent également être des options faisant l'objet de suppléments.
- Le nettoyage et la maintenance des véhicules peuvent être réalisés par le prestataire ou internalisés par la collectivité, regroupés avec d'autres prestations similaires sur la flotte existante.
- D'autres façons d'optimiser le budget peuvent être identifiées, comme le partage de véhicules de la collectivité ou de particuliers, l'instauration d'un dialogue avec les opérateurs peut permettre d'envisager les éléments qui seront essentiels au bon fonctionnement de la solution.

Enfin, une dernière particularité des zones peu denses peut être la nécessité d'anticiper d'éventuels problèmes de couverture réseau. Il est ainsi recommandé de choisir un mode de fonctionnement du système d'autopartage qui permettra d'en assurer le fonctionnement à tout moment avec ou sans couverture réseau.

Pour cela l'opérateur peut généralement proposer plusieurs modes de fonctionnement dont au moins permet à un utilisateur d'accéder au véhicule et de le rendre sans nécessité de recours à une connexion internet. Pour faciliter l'accès au service au plus grand nombre, il peut également être bienvenu de prévoir un mode d'inscription et de réservation ne faisant pas appel à l'utilisation des technologies digitales (centrale de réservation par téléphone, désignation d'un animateur local et mise en place d'un guichet).

[80] *La permission de voirie est délivrée par le gestionnaire de voirie, tandis que le permis de stationnement est délivré par l'autorité locale compétente chargée de la police de la circulation.*

4.2 MESURES D'ACCOMPAGNEMENT ET DE SOUTIEN

Un service d'autopartage ne peut pas être lancé et se développer sans un accompagnement minimal de la puissance publique, ne serait-ce que pour favoriser son implantation (mise en œuvre des stations…), contribuer à sa promotion et s'inscrire dans un écosystème favorable.

Dans les villes et agglomérations peu denses, du fait que l'équilibre économique est souvent compromis, il n'est pas envisageable que le soutien de la puissance publique se limite à un accompagnement bienveillant, cela ne permettrait pas l'apparition et encore moins le développement d'un service.

Nous évoquons ci-après les principales mesures d'accompagnement et de soutien bénéfiques susceptibles d'être prises. Toutes ne sont pas absolument indispensables mais plus le soutien sera fort et multiformes et plus vite et plus facilement le service pourra croître.

Le contexte local est également à prendre en compte au cas par cas pour ajuster au mieux le dispositif de soutien.

4.2.1 CREATION D'UN ECOSYSTEME FAVORABLE

D'une manière générale, une collectivité contribue au développement potentiel de l'autopartage chaque fois qu'elle prend des mesures qui visent à créer et à renforcer localement un écosystème favorable, par exemple :

- En réduisant la place de la voiture en ville par des contraintes sur les conditions de stationnement (rareté, coût…), la vitesse, etc.
- En développant les transports collectifs, en mettant en œuvre des aménagements cyclables et piétonniers, en déployant des services de mobilité…
- Etc.

A l'exception des centres-villes des communes les plus peuplées et des quartiers très touristiques, ce levier n'est pas le plus facile à actionner dans les zones de faible densité.

4.2.2 UTILISATION DU SERVICE

Que la collectivité s'approprie et utilise le service pour ses besoins propres (déplacement de ses agents, techniciens et/ou élus) constitue un soutien efficace, surtout en phase de lancement car :

- Elle permet de faire connaître rapidement le service à un grand nombre d'habitants et d'influenceurs qui pourront ensuite l'utiliser pour leurs propres usages et parler autour d'eux de son existence, de sa praticité et de ses avantages. Il n'y a pas de moyen plus efficace de promotion que de faire tester le service dans un cadre professionnel, sans risque, avant de l'adopter dans un cadre personnel. Pour faciliter ce passage, il peut être envisagé de proposer directement aux bénéficiaires de pouvoir utiliser leur carte professionnelle pour des usages personnels, à leurs frais bien entendu. Cette disposition leur évite d'avoir à supporter des frais fixes d'abonnement au service, qui sont pris en charge par leur employeur, et de ne payer le service que s'ils s'en servent. Que les véhicules circulent d'emblée montre à tout le monde (population, élus…) que le service répond à un besoin et qu'il fonctionne correctement. Un ressenti plus négatif peut se répandre dans la situation inverse. Accessoirement, il est plus facile et plus économique pour l'opérateur de gérer un parc de véhicules qui tournent qu'un parc trop statique (déchargement de batterie, renchérissement des coûts d'entretien…).
- Elle contribue à générer du chiffre d'affaires dans une phase forcément un peu lente d'acquisition de clientèle. Ce faisant, on raccourcit la montée en charge et on limite le déficit des premiers mois de fonctionnement. Il est plus facile de faire la promotion d'un service qui existe déjà et qui est visible que d'entamer une démarche commerciale alors que le service n'est pas encore présent sur le territoire ou seulement de façon marginale (une seule ou un nombre très réduit de stations).

- Elle crédibilise le service en l'utilisant elle-même. C'est une référence sur laquelle l'opérateur peut s'appuyer pour démarcher d'autres employeurs publics et privés. La collectivité crédibilise aussi son engagement en faisant preuve d'exemplarité.
- Elle gagne en efficacité dans la gestion de son parc, en pouvant choisir de se séparer de véhicules anciens ou sous utilisés remplacés par l'usage de l'autopartage. C'est un montage gagnant/gagnant car il est finalement plus vertueux d'accompagner le développement d'un service en l'utilisant plutôt qu'en le subventionnant. Plusieurs collectivités se sont engagées en sens, soit en prenant des engagements sur des niveaux mensuels d'usage[81], soit en réduisant de façon très volontariste la taille de leurs parcs de véhicules de service.

4.2.3 FACILITATION DU DEPLOIEMENT

Les opérateurs maîtrisent totalement la gestion courante du service (inscription, réservation, entretien et réparation des véhicules, facturation, recouvrement…).

Il est en revanche utile que les AOM agissent aux côtés des opérateurs et jouent un rôle facilitateur dans le déploiement du service qui requiert souvent l'intervention de tiers, et notamment des communes ou de promoteurs immobiliers s'agissant de l'implantation des stations.

L'expérience montre en effet que l'intervention de l'AOM facilite grandement l'obtention d'autorisations d'occupation du domaine public sur des emplacements à haut potentiel qui sont aussi souvent des emplacements prisés pour d'autres usages (commerce…).

Pour faire en sorte que le service soit économiquement attractif et puisse être rapidement rentable, il est utile également que l'AOM et les collectivités contribuent à limiter le prix de revient du service, par exemple en prenant à leur charge tout ou partie de l'équipement[82] et/ou de l'entretien courant des stations, en octroyant des avantages particuliers aux véhicules d'autopartage (en matière de circulation, de stationnement…) ou en appliquant des montants de redevance aussi bas que possible, dans le respect de la législation en vigueur..

Pour l'instant, dans les zones de faible densité, les services d'autopartage sont en effet très souvent en limite de rentabilité. Fixer des montants de redevance élevés n'est donc en général pas un bon calcul car il fragilise le modèle économique de l'opérateur.

Dans la même logique d'économie et d'optimisation des moyens, il peut être envisagé avec certains opérateurs d'insérer dans le parc de véhicules partagés des véhicules existants plutôt qu'uniquement des véhicules neufs.

Il existe de nombreux exemples de véhicules mis à disposition d'un opérateur par une AOM, par une collectivité, par des employeurs publics ou privés ou même par des particuliers.

Ce type de montage peut être opportun si la collectivité décide de réduire son parc en même temps qu'elle devient utilisatrice du service, ou si la collectivité dispose déjà ou peut acquérir des véhicules dans des conditions économiques plus favorables que celles qu'obtiendrait l'opérateur. C'est le cas notamment quand il s'agit de véhicules propres et/ou de véhicules dont l'achat est subventionné dans le cadre d'un dispositif spécifique de soutien.

Ces mises à disposition font l'objet d'un conventionnement entre l'opérateur et la structure qui met des véhicules à disposition. Un dispositif d'intéressement y est très souvent associé.

---

[81] *Ça a été le cas par exemple de plusieurs collectivités membres du Pôle métropolitain du Genevois français ou de Valence Romans Déplacement.*

[82] *Financement par exemple des éléments de signalisation (panneaux, peinture au sol…), du totem informatif, des boîtiers installés dans les véhicules…*

4.2.4 Soutiens directs et cibles

Dans le cas où le service a été mis en place par l'intermédiaire d'un marché ou d'une DSP, la contribution comme les prescriptions de déploiement sont encadrées contractuellement.

Dans les autres cas, si la collectivité a des souhaits particuliers, elle peut entamer un dialogue avec les opérateurs présents sur son territoire pour définir dans quelles conditions techniques, organisationnelles et économiques ils peuvent être satisfaits.

Cela peut concerner par exemple :

- Le déploiement du service dans des secteurs moins favorables à l'autopartage.
- Une accélération du déploiement par un développement massif de l'offre.
- La mise en place d'une tarification à caractère social.
- La mise en place d'une tarification particulière en cas de pic de pollution.
- Etc.

4.2.5 Promotion du service, en lien notamment avec les TC

D'une manière générale, il est utile que la collectivité intègre l'autopartage dans sa communication institutionnelle (site Internet, réseaux sociaux…) et l'évoque régulièrement par des articles ou des brèves dans ses publications mensuelles ou trimestrielles. Il est utile aussi qu'elle invite les EPCI, les communes, les offices de tourisme et les hébergeurs à faire de même.

La collectivité peut aussi prendre des initiatives et mesures encore plus directement impactantes sur la pratique de l'autopartage :

- Fixer dans les conditions d'exploitation une tarification attractive pour tous ou pour certains publics sensibles (demandeurs d'emplois, étudiants…).
- Apporter ou fournir localement un premier niveau de service aux personnes déjà clientes ou intéressées par le service : mise à disposition de flyers et de plaquettes d'information, réponses aux questions courantes, explications sur les modalités de fonctionnement du service et du véhicule (par exemple s'il s'agit d'un véhicule électrique), etc.
- Le cas échéant, prendre en charge en accord avec l'opérateur une partie des opérations courantes de nettoyage et d'entretien du véhicule.
- S'impliquer directement dans la promotion du service : organisation d'événements de sensibilisation, tenue d'un stand lors de manifestations locales (foires, salon des séniors…), information à destination des associations locales…
- Intégrer pleinement l'autopartage dans l'offre multimodale déployée sur le territoire que ce soit au niveau de son référencement (plan) ou au niveau des services associés.
- Créer un « crédit mobilité partagée » ou une « prime à la conversion » utilisable sur divers services, dont l'autopartage, pour encourager la multimodalité.
- Encourager les promoteurs à déployer et à soutenir l'autopartage en échange d'une réduction du nombre de places de stationnement à construire.
- Etc.

4.3 PARTENARIATS POSSIBLES

Sur les zones de faible densité, où les territoires sont le plus souvent moteurs dans le développement d'une offre mais sans certitude quant au succès qu'elle va rencontrer et surtout au temps que prendra la montée en charge, l'intérêt d'identifier des partenaires locaux peut se trouver démultiplié.

En effet, si un usage exclusivement par les habitants peut, sur les territoires où l'autopartage rencontre le plus de succès, amener à une saturation de la disponibilité du véhicule, on observe bien souvent un temps de montée en charge conséquent (jusqu'à une année voire plus). Dans certains cas l'usage des particuliers uniquement ne permet d'ailleurs pas un niveau de rotation et un nombre d'utilisateurs aussi élevé qu'espéré. C'est pourquoi il est particulièrement recommandé d'identifier en amont du lancement du service, puis tout au long du projet, les partenaires pouvant se montrer intéressés par l'utilisation occasionnelle d'un véhicule.

Les associations locales, les clubs de sport, les employeurs et professionnels situés dans un rayon de 500 à 800 mètres de la station, les partenaires publics à proximité et les partenaires sociaux du territoire peuvent être sondés pour servir d'ambassadeurs du service ou être encouragés à utiliser par des sessions de sensibilisation et des offres promotionnelles.

Le Pays de Lumbres, dans le Pas de Calais a notamment expérimenté sur son territoire la mise à disposition de véhicules électriques 7 places, spécialement choisis pour répondre aux besoins occasionnels des associations locales qui sont ainsi devenues des ambassadeurs du service. Citiz Alpes-Loire identifie également la mobilisation d'associations d'usagers en amont du lancement comme un terreau favorable à une montée en charge rapide et à la recherche d'un certain équilibre économique.

La collaboration avec les partenaires pouvant être mobilisés ne se concrétise pas dans tous les cas par une adhésion et utilisation du service. Au cours du projet, il est tout aussi pertinent de créer et maintenir des liens avec les partenaires institutionnels comme la région, le département, et les EPCI voisines. Dans la même veine, les communes sont également des partenaires utiles car elles peuvent être utilisatrices du service et contribuer à en faire la promotion auprès de la population. Ce partenariat est d'ailleurs incontournable si l'intercommunalité en charge de l'autopartage n'a pas la compétence « voirie » et se doit donc de travailler de concert avec les communes pour implanter les stations.

Ces contacts permettent d'envisager une vision commune et une compatibilité entre différents services portés régionalement par différents acteurs ou a minima une facilité de passage d'un service à un autre. Ces partenaires, comme d'autres partenaires (ADEME en particulier) peuvent également se positionner en cofinanceurs du service, pour faciliter la phase d'investissement initial et de montée en charge.

4.4 SUIVI ET EVALUATION DU SERVICE

Quel que soit le type de territoire concerné, il est pertinent d'effectuer un suivi régulier du service en vue d'en évaluer l'efficacité.

En fonction des objectifs définis, ces indicateurs peuvent être liés à :

- **L'usage :**
  - Nombre d'utilisateurs différents par mois par véhicule.
  - Nombre d'utilisations par mois pour un même utilisateur.
  - Nombre d'utilisations par mois pour un même véhicule.
  - Durées et distances d'utilisation.
  - Ratio entre nombre d'utilisateurs abonnés et nombre d'utilisateurs sans abonnement.

- **Des critères environnementaux :**
  - Nombre d'utilisateurs ayant abandonné un véhicule, ou ayant repoussé/abandonné un projet d'acquisition[83].
  - Dans le cas de l'autopartage de véhicules électriques, la réduction d'émissions de gaz à effet de serre liée aux trajets effectués, par rapport à des trajets similaires réalisés en voiture thermique.
- **Des critères sociaux :**
  - Nombre de personnes faisant l'objet d'une offre préférentielle inscrites et/ou ayant utilisé au moins une fois (étudiants, demandeurs d'emploi, ou autres).
  - Nombre d'utilisations par ces catégories d'usagers.
  - Nombre d'associations locales et employeurs adhérant au service.
  - Motifs d'usage, dont utilisations à des fins de transport solidaire[84].

Lorsque les objectifs n'ont pas été clarifiés à l'origine ou au cours du projet, il peut rester pertinent de suivre l'évolution de certains indicateurs d'usage reflétant le niveau d'adoption de l'autopartage et l'intensité d'utilisation des véhicules. Ces indicateurs peuvent généralement être fournis mensuellement ou trimestriellement par l'opérateur du service.

L'opérateur peut également être susceptible de fournir aux agents de la collectivité des identifiants d'accès à une interface permettant de consulter voire télécharger ces données en temps réel.

Il est recommandé de planifier et de décider de l'évolution du service sur la base de ces chiffres et de leur évolution. Une telle planification présente plusieurs avantages :

- Définir les conditions du succès, pour constater la réussite du projet lorsqu'il dépasse certains seuils.
- Faire de l'autopartage un service dynamique voué à s'étendre sur le territoire.
- Offrir à l'opérateur des perspectives d'évolution, rendant le territoire d'autant plus attractif, et renforçant les efforts déployés localement pour faire du service un succès.
- Rationaliser l'évolution du service en la conditionnant à des critères objectifs, pouvant être définis dans le cadre d'un échange avec l'opérateur.

Si la planification de l'évolution n'a pas été réalisée au démarrage du projet, absolument rien n'empêche de créer un scénario pour les prochaines années, qui pourra d'ailleurs être enrichi d'une meilleure connaissance du service et de son utilisation actuelle.

---

[83] *Ce type de chiffre demande toutefois la réalisation d'une enquête auprès des utilisateurs du service, et ne peuvent être inclus dans les données faisant l'objet d'un reporting classique.*

[84] *Ce type de chiffre demande toutefois la réalisation d'une enquête auprès des utilisateurs du service, ou l'utilisation du véhicule par des associations locales ou la collectivité pour du transport solidaire.*

5 ENJEUX FINANCIERS

Dans les zones de faible densité, le modèle économique en B2C est extrêmement incertain, voire inexistant. C'est pourquoi une contribution financière de la collectivité, a minima pendant la montée en charge du service, voire dans la durée, est le plus souvent indispensable.

Une telle participation a cependant vocation à être compensée par les recettes collectées auprès des utilisateurs. La forme prise par cette compensation dépend fortement du modèle économique initialement choisi pour la mise en place du service.

On en distingue deux principaux :

- Le financement direct de l'ensemble du service par la collectivité, donnant lieu à un reversement des recettes partiel ou total. L'opérateur gère dans ce cas le service de la collectivité en son nom et en facture les usages au nom de la collectivité. Il en découle que les recettes collectées appartiennent alors à la collectivité et sont donc reversées par l'opérateur. Ce versement concerne bien souvent l'intégralité des recettes d'usage collectées, mais une part plus ou moins importante (par exemple de 50%) peut être conservée par l'opérateur au titre d'un intéressement défini aux conditions du marché. Cet intéressement présente l'avantage pour la collectivité de réduire ses coûts fixes tout en incitant l'opérateur à multiplier les efforts pour augmenter l'adoption de l'autopartage et les recettes générées. Lorsque les recettes appartiennent à la collectivité, celle-ci est bien entendu libre d'encourager ses agents à utiliser les véhicules pour leurs déplacements professionnels.
- Le financement du service par un engagement d'utilisation pris pour chaque véhicule. C'est le modèle privilégié par le pôle métropolitain du Genevois français, qui s'engage à financer 250 €[85] par mois pour chaque véhicule fourni par l'opérateur. Ce dernier doit ensuite parvenir à l'équilibre financier par le biais des recettes d'exploitation. Cette somme représente avant tout un crédit d'utilisation, que la collectivité peut mettre à profit pour ses déplacements professionnels, mais qui sera payée indifféremment du niveau d'utilisation de l'autopartage par les agents. Lorsque le service se rapproche de l'équilibre, cette somme peut toutefois être amenée à diminuer, voire à disparaître, et le service peut alors s'autoentretenir. Il convient de retenir que ce modèle correspond à une zone où un potentiel existant est pré-identifié par l'opérateur qui s'engage à fournir un véhicule et à trouver les ressources localement pour générer des revenus permettant le maintien de l'autopartage. Si cette possibilité est envisageable sur certains territoires, un financement intégral ou important du service par la collectivité est la seule possibilité viable sur d'autres territoires, a minima pour les premières années d'opération, pour identifier le niveau de recettes pouvant être attendu.

La rentabilité d'un service d'autopartage est conditionnée à l'atteinte d'un certain seuil de recettes. Celui-ci peut varier en fonction des conditions d'exploitation, ou du type de véhicule partagés, mais il se situe généralement en moyenne entre 650 € et 850 € par véhicule et par mois. Certaines collectivités font le choix de faire l'acquisition du véhicule et de considérer cet investissement à part, comme un investissement lié à la création d'un nouveau service public, pour ensuite chercher à équilibrer les dépenses opérationnelles. Lorsque l'analyse se limite à celles-ci, des recettes d'environ 250 €/mois peuvent permettre d'atteindre un tel équilibre (incluant la prestation de l'opérateur, les dépenses d'assurance et d'entretien du véhicule).

L'autopartage est par définition un mode de transport individuel partagé. Il est donc évident qu'il ne peut pas permettre de transporter un nombre de passagers très conséquent à tout instant donné. Mais il convient de remarquer que les coûts qui y sont associés sont également sans commune mesure avec les ordres de grandeur du coût de fonctionnement de lignes de transport en commun.

[85] *Ce chiffre est ici donné à titre indicatif. Il peut être amené à évoluer en fonction des zones desservies.*

Les territoires peu denses en particulier souffrent très souvent d'un manque d'accès à ces services de mobilité et se tournent vers des modes de transport plus flexibles comme le transport à la demande. L'autopartage peut offrir sur ces territoires une alternative économiquement avantageuse aux services de transport à la demande, en permettant un reste à charge nettement moins engageant. En effet, avec les niveaux de tarification usuels, les recettes commerciales de l'autopartage couvrent souvent 50% ou plus du prix de revient du service, un ratio d'autofinancement élevé pour un service de mobilité. **Ce ratio peut en particulier être comparé au coût d'un trajet en TAD en zones rurales, qui est de 30 à 40 € HT par voyageur transporté** avec un taux de couverture de ce coût allant de 3% à 8% en fonction des tarifications proposées.

Par ailleurs, il arrive bien souvent que des collectivités en zones peu denses souhaitant lancer un service d'autopartage bénéficient d'aides financières externes, par exemple pour la communication (ADEME), si le lancement du service s'inscrit dans un programme global d'actions (transition énergétique, politique globale de mobilité…) ou si le service revêt des dimensions innovantes.

Pouvoir émarger à ces dispositifs nécessite en général de candidater à un appel à projets. Certains de ces appels à projet créent des fenêtres ponctuelles d'opportunités, d'autres ont un caractère plus récurrent comme les appels à projets ou à manifestation d'intérêt « mobilité durable » de l'ADEME (par exemple l'AMI TENMOD[86]).

Les plates-formes de France Mobilités et de l'ADEME effectuent une veille plus ou moins exhaustive sur ces appels à projets.

Des dispositifs de financement sont également accessibles, comme le Mobi Prêt proposé par la Banque des Territoires

[86] *Nom générique des AMI « France Mobilités – Territoires de nouvelles mobilités durables » qui ont été axés en 2021 sur la stratégie et la planification de la mobilité et sur l'expérimentation et l'évaluation de solutions de mobilité.*

Glossaire

AAA	Association des Acteurs de l'Autopartage
ADEME	Agence de la transition écologique
AMI	Appel à Manifestation d'Intérêt
AOM	Autorité Organisatrice de la Mobilité
AOT	Autorisation d'Occupation Temporaire (du domaine public)
ASVP	Agents de Surveillance de la Voie Publique
B2C	Business to Consumer[87]
BSR	Brevet de Sécurité Routière
CEREMA	Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
CSA	CarSharing Association
DSP	Délégation de Service Public
EPCI	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
GBFS	General Bikeshare Feed Specification[88]
LOM	Loi d'Orientation des Mobilités
MaaS	Mobility as a Service
PGD	Plan Global de Mobilité
PDM	Plan de Mobilité
PDMS	Plan de Mobilité Simplifié
PLD	Plan Local de Déplacements
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PLUI	Plan Local d'Urbanisme Intercommunal
PLUi-HD	Plan Local d'Urbanisme Intercommunal – Habitat Déplacements
PMR	Personnes à Mobilité Réduite
PNR	Parc Naturel Régional
SA	Société anonyme
SARL	Société à responsabilité limitée
SAS	Société par actions simplifiée
SCIC	Société Coopérative d'Intérêt Collectif
SCOT	Schéma de Cohérence Territoriale

[87] *L'abréviation B2C désigne l'ensemble des relations qui unissent les entreprises et les consommateurs finaux. Ce type de commerce recouvre donc les marchandises ou les prestations conçues pour le grand public.*

[88] *Depuis sa création en 2015, le GBFS est devenu le langage commun de la mobilité partagée. Cette spécification est désormais utilisée dans plusieurs centaines de villes réparties dans plus de 45 pays dans le monde.*

SPL	Société Publique Locale
TAD	Transport à la Demande
TC	Transports en Commun
TENMOD	Territoires de nouvelles mobilités durables
UGAP	Union des Groupements d'Achats Publics
VAE	Vélo à Assistance Électrique
VLS	Vélo en Libre-Service
VTC	Voiture de Transport avec Chauffeur
ZFE	Zone à Faibles Émissions
ZFE-m	Zone à Faibles Émissions mobilité

FULLCAR SERVICES
Mobility Solutions

Gestion opérationnelle des véhicules en autopartage pour une mobilité optimisée

Nettoyage, recharge, refuelling, relevé d'état, repositionnement, interventions techniques et sorties de fourrières
Fullcar-services.com

INSTABORNE

Votre partenaire pour l'installation de vos bornes de recharge

Conseil, fourniture, installation, gestion, maintenance IRVE
Instaborne.fr

Avec citiz, développez la mobilité partagée sur votre territoire

1er reseau d'autopartage coopératif français

- Mettez à disposition de chacun une solution de mobilité pratique et écologique
- Libérez de l'espace et contribuez à décongestionner les axes encombrés

Les véhicules sont équipés de boîtiers télématiques.

L'appli mobile Citiz et le site web dédié permettent de réserver les véhicules.

La facturation se fait à la durée d'utilisation et aux kilomètres parcourus

« Nous voulions agir simplement et concrètement pour le développement de l'autopartage sur notre territoire. »
Francie Mège-vand, Maire d'Eybens (Isère)

citiz
citiz.fr

Communauto

Votre partenaire autopartage en Île-de-France

L'autopartage labéllisé par

ILS INNOVENT NOUS PARTICIPONS | RATP GROUP

îledeFrance mobilités

paris.communauto.com

modulauto
MA VOITURE EN LIBRE-SERVICE

Acteur de l'autopartage en Occitanie

1 **OUTILS ET SERVICES** adaptés aux territoires

2 **ACCOMPAGNEMENT** des utilisateurs

3 **INTEGRATION** aux outils MaaS

modulauto.net

Olivier de Broissia :
odebroissia@modulauto.net

Soutenu par

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

ADEME
AGENCE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Association des Acteurs de l'Autopartage

asso-autopartage.fr
contact@asso-autopartage.fr