



DES VOITURES EN LIBRE-SERVICE

facturées à l'heure et au kilomètre



France-Autopartage®

Développer l'autopartage sur un territoire :
l'expérience de France-Autopartage, réseau coopératif
des entreprises locales d'autopartage

OCTOBRE 2011

www.franceautopartage.com | info@franceautopartage.com | 03 88 23 45 33
5 rue Saint-Michel | F-67000 Strasbourg



L'HISTOIRE : DES PIONNIERS ET DU PRAGMATISME

années
1950

L'idée de se partager l'usage (et surtout le coût) d'une voiture, notamment entre voisins, semble avoir existé dès les débuts de l'automobile. Mais la véritable organisation de l'autopartage, comme avec la coopérative SEFAGE à Zürich dès 1948, restera rare et confidentielle.

années
1960/70

Dans le cadre des premières applications de l'informatique, des expériences éphémères sont menées autour de la gestion des trafics dans les années 60 et 70. Il en résulte des projets proches de l'autopartage, comme le *Transport individuel public* (TIP) à Montpellier ou *Witkar* à Amsterdam.

années
1980

L'autopartage réapparaît en Suisse dans les années 80, mais également en Allemagne, aux Pays-Bas et en Norvège sous la forme de petites coopératives et d'associations. A la fin de cette décennie se constituent déjà les premiers groupements nationaux.

années
1990

La développement de l'autopartage s'accélère chez les pionniers en Europe et en Amérique du Nord (*Mobility* en Suisse, *CommunAuto* au Québec). En France le concept séduit des groupes de citoyens qui fondent les premières associations et « partagent » les premiers véhicules à la fin des années 1990.

années
2000

Les services locaux se multiplient et se professionnalisent au cours des années 2000, et l'autopartage s'affirme comme un service de mobilité reconnu par les collectivités. Le réseau *France-Autopartage* est créé par plusieurs opérateurs afin de mutualiser les expériences et de partager les investissements.

années
2010

Aujourd'hui, *France-Autopartage* regroupe les opérateurs indépendants dans les principales agglomérations françaises et accompagne les nouveaux projets. Ensemble, ils s'assurent de proposer des services d'autopartage aux critères de qualité communs, connectés d'une ville à l'autre, et s'appuyant sur des structures pérennes.



Photo : « Witkar », projet de véhicules électriques en libre-service mené à Amsterdam de 1974 à 1986

UN SERVICE PRATIQUE,

simple et économique!

■ **Disposer d'une voiture sans la posséder**

L'autopartage organise l'accès d'une voitures à des utilisateurs successifs. Grâce à un abonnement mensuel, l'utilisateur accède aux voitures en libre-service, sur réservation d'une heure ou plus.

Cela permet d'optimiser l'usage des véhicules, de se substituer ainsi à la propriété de la 1^{ère} ou 2^{ème} voiture des ménages ou de servir de voiture des service à des professionnels.

■ **Un maillon de l'éco-mobilité**

La souplesse d'utilisation et la tarification à l'heure et au kilomètre font de l'autopartage une solution particulièrement pertinente pour les **déplacements de moins de 24h et de moins de 150 kilomètres.**

En zone urbaine l'autopartage est un service de proximité qui se substitue à la première ou à la seconde voiture des ménages pour des trajets occasionnels.

Dans les gares l'autopartage constitue un complément idéal au train pour les derniers kilomètres qui ne peuvent être parcourus autrement.

■ **Considérer la voiture comme un service**

Posséder une voiture implique des contraintes, des coûts fixes et un réflexe d'usage que l'autopartage propose de remplacer par une logique de service :

« On s'occupe de tout »

L'achat, l'assurance, l'entretien, etc. sont pris en charge par l'opérateur d'autopartage.

« Calculé au plus juste »

La facturation se fait en fonction des heures réservées et des kilomètres parcourus (par exemple 2€/h et 0,35/km).

« Economique et éco-responsable »

En permettant de réduire son usage de la voiture au profit d'autres modes de déplacement.

3 ATOUTS de l'autopartage

La proximité

Un réseau maillé de stations d'autopartage, emplacements fixes pour emprunter un véhicule.

L'accessibilité

Un système d'ouverture avec un badge personnel rend la voiture disponible à toute heure.

La disponibilité

La plateforme internet et la centrale d'appel permettent une réservation 24/7.



Concurrent de la location classique ?

L'autopartage est adapté pour les trajets de courte durée, à l'échelle régionale : proximité, souplesse d'utilisation et tarification à l'heure et au kilomètre. La location classique est plus adaptée pour des trajets plus longs en distance ou en temps (week-ends, vacances), ou pour emprunter des véhicules particuliers : routières, camionnettes, cabriolets... Autopartage et location classique sont ainsi davantage complémentaires que concurrents.

L'AUTOPARTAGE EST D'INTERET COLLECTIF

✓ Réduction de la place de la voiture en ville

Une voiture partagée remplace 7 à 8 voitures qui encombreraient l'espace public. Une opportunité pour les collectivités qui souhaitent améliorer la gestion du stationnement, lutter contre les « voitures ventouses » (inutilisées mais occupant l'espace public) et laisser davantage de place à d'autres usages : pistes cyclables, espaces verts, terrasses...

✓ Incitation à l'éco-mobilité

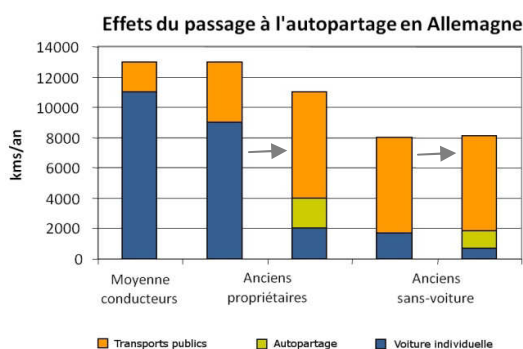
D'après une récente étude d'impact menée par l'Etat suisse, l'autopartage conduit les utilisateurs à une baisse moyenne de leurs émissions de gaz à effet de serre de 290 Kg de CO₂ par an. Ces résultats sont également observés en France ou en Allemagne. Le graphique ci-contre montre comment le changement de comportement permet ces effets, plutôt que le recours à des technologies « propres ».

✓ Lutte contre la fracture de la mobilité

L'autopartage est un service pour tous, qui permet d'accéder à une voiture à frais réduits pour un usage occasionnel. C'est ainsi qu'il permet à ses abonnés de profiter de la voiture pour maintenir leur vie sociale, se positionner pour un emploi et plus simplement pour garder leur autonomie.

✓ Renforcement des transports collectifs

La possibilité de recourir à l'autopartage conforte le choix des utilisateurs des transports collectifs. En effet, il leur offre une solution lorsque ces derniers ne suffisent plus : destination non desservie, horaires atypiques, objets à transporter... Et ce même pour des trajets de longue distance, grâce à l'intermodalité train+autopartage.



Graphique.

Changement de comportement des personnes adoptant l'autopartage : baisse globale de la mobilité chez les anciens propriétaires de voitures et stabilité pour les anciens sans voitures.



Et l'autopartage électrique ?

Certains opérateurs expérimentent déjà des carburants alternatifs, comme le GNV (Gaz Naturel pour Véhicules) utilisé à Poitiers ou les VHR (Véhicules Hybrides Rechargeables) testés à Strasbourg. Concernant les véhicules « tout électriques », la gestion du temps de recharge et de l'autonomie restent difficiles à accorder avec la location en libre-service. Mais les opérateurs sont attentifs aux évolutions des technologies et du modèle économique – le coût de ces véhicules restant élevé.

LE RÉSEAU COOPÉRATIF

des entreprises d'autopartage

France-Autopartage est depuis 2002, le 1^{er} réseau d'autopartage français. Sous la forme d'une coopérative d'entreprises, le réseau regroupe des opérateurs indépendants développant des services d'autopartage dans une trentaine de villes. En 2011, ils totalisent plus de 10'000 abonnés qui se partagent l'usage de 500 véhicules.

Les opérateurs membres du réseau France-Autopartage

Lille Lilas Autopartage

www.lilas-autopartage.com | depuis 2007 | SCIC

Metz, Nancy Autopi

www.autopi.fr | depuis 2011 | SCIC

Strasbourg, Mulhouse... Auto'trement

www.autotrement.com | depuis 2000 | SCIC

Besançon Autocité

www.autocite.besancon.fr | depuis 2010 | SCIC

Lyon Autolib'

www.autolib.fr | Depuis 2003

Pôle autopartage de la SEM Lyon Parc Auto

Grenoble, Chambéry, Annecy, Saint-Etienne Citelib

www.citelib.com | depuis 2005 | SCIC

Marseille, Avignon Autopartage Provence

www.autopartage-provence.com

Depuis 2002 | Coopérative de consommation

Montpellier, Nîmes, Narbonne Modulauto

www.modulauto.net | depuis 2006 | SAS

Toulouse Mobilib

www.mobilib.fr | depuis 2009 | SCIC

Bordeaux AutoCool

www.autocool.fr | depuis 2001 | SCIC

Poitiers Otolis

www.otolis.com | depuis 2008 | Régie municipale

Angers Autocité+

www.angers.fr/autociteplus

Depuis 2011 | Service de la SEM « SARA »

Cergy-Pontoise Auto2

www.auto2.fr

Depuis 2011 | SCIC (en cours)



+ Les services qui ne sont pas membres de France-Autopartage

LABEL « AUTOPARTAGE PARIS » : Caisse Commune, Avis on demand, Hertz on demand, Mobizen, Carbox...

AUTRES VILLES : City'Roul (Rennes), Marguerite (Nantes), CitéVU (Antibes), IDElib' (Pau)...



MUTUALISER LES EXPERIENCES ET LES INVESTISSEMENTS

■ Nos principales missions

Faciliter l'émergence

de l'autopartage dans les autres agglomérations à moindre coût et bénéficier de l'effet réseau : économies d'échelle, partage des investissements...

Organiser la mutualisation

du savoir faire et des outils techniques nécessaires à la gestion d'un service d'autopartage : suivi qualité, système d'accès aux véhicules, logiciel de gestion...

Permettre l'interopérabilité :

les abonnés peuvent utiliser le service sur l'ensemble des villes en articulation avec le train grâce à un accès et une facturation simplifiés...

■ Notre philosophie de développement

1. S'appuyer sur des initiatives locales dans des agglomérations de minimum 100'000 habitants, plutôt dans la sphère coopérative, publique ou parapublique, avec extension progressive à l'échelle régionale.
2. Concevoir l'autopartage comme un service « spécifique », professionnel et proche des utilisateurs.
3. S'intégrer dans les offres locales de mobilités alternatives à l'autosolisme par une tarification et une offre commerciale combinées.
4. Cordonner les offres régionales pour rendre lisible l'autopartage à l'échelle nationale.

■ Pour l'autopartage à l'échelle régionale

France-Autopartage promeut l'autopartage à l'échelle régionale, à partir d'une ou plusieurs agglomérations. Présents dans la plupart des métropoles françaises, les membres du réseau sont issus d'initiatives citoyennes ou de volontés politiques locales. Cette approche du projet d'autopartage se différencie de l'autopartage dans la sphère privée qui est davantage adapté à petite échelle, et de l'autopartage commercial, qui se focalise sur des territoires très denses et s'adresse davantage à une clientèle aisée. Au contraire, pour atteindre un équilibre financier, **les services d'autopartage dans les villes et agglomérations moyennes ont besoin de s'appuyer sur l'investissement des usagers et des collectivités** ainsi que sur des effets réseau locaux et nationaux.

Tableau comparatif des « modèles » de développement de l'autopartage

3 modèles :	Sphère privée	Service coopératif local ou régional	Service commercial
Caractéristiques	Bénévolat Entre voisins Echange de clés	Coopératif ou service public Structures ESS en réseau Partenariat collectivités	Centralisé Groupes transport ou loueurs Capacité d'investissement
Coût moyen	0,30/km	0,50/ km	0,75/ km
Impact	1 voiture pour 3-4 usagers	1 voiture pour 20 usagers	1 voiture pour 30 usagers
Potentiel	Zones rurales, périurbaines Dans 1 immeuble	Villes moyennes, entre 100 et 300'000 habitants, puis diffusion	Métropoles (plus de 300'000 habitants) ou marchés publics



ACCOMPAGNER LES PROJETS LOCAUX

■ **L'accompagnement de porteurs de projet**

France-Autopartage accompagne les projets qui sont en accord avec sa philosophie et cohérents avec ses implantations historiques. Un service d'autopartage porté par une initiative individuelle ou associative peut rejoindre le réseau *France-Autopartage* sous réserve d'une validation de sa candidature. Ainsi, un examen détaillé du projet et une formation sont prévus pour l'accompagnement du porteur de projet.

■ **L'accompagnement des collectivités**

L'autopartage peut-il fonctionner sur mon territoire ?

Les expériences étrangères et plusieurs études françaises montrent que l'autopartage peut avoir un intérêt jusque dans une ville de 10'000 habitants, pour peu qu'elle soit efficacement desservie par un ou plusieurs transports collectifs, qu'elle soit plutôt dense, et qu'elle s'inscrive dans un réseau d'autopartage plus large.

Dans les agglomérations et villes de plus de 100'000 habitants, l'autopartage peut justifier la création d'une structure dédiée, à partir de l'accompagnement d'une initiative locale ou par Délégation de Service Public.

Dans celles de moins de 100'000 habitants, les coûts de structure auront besoin d'être mutualisés avec d'autres villes, idéalement au niveau régional, afin de permettre au service d'être équilibré financièrement.

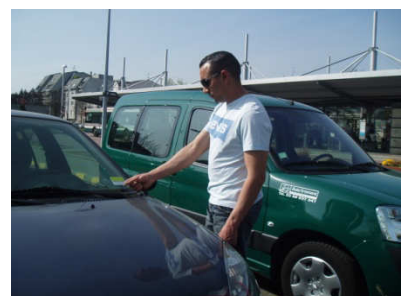
Faut-il subventionner le service ?

Dans la phase de lancement d'un service, les investissements sont importants et nécessitent un soutien des collectivités. Cette aide est idéalement accompagnée d'une implication dans la promotion du service, par un usage en propre, et/ou une participation au capital. En effet, certaines formes de coopératives permettent d'associer des partenaires financiers publics et privés associés aux usagers : les sociétés coopératives d'intérêt collectif (SCIC).

Ce soutien direct et indirect est important dans les premières années de vie d'un service, afin de lui permettre d'atteindre la taille critique où il s'auto-financera.

De quel accompagnement puis-je bénéficier ?

France-Autopartage propose une assistance à maîtrise d'ouvrage pour définir la stratégie adaptée au territoire, jusqu'à l'étude de faisabilité et à l'accompagnement du portage de projet. Les expériences d'autres villes seront capitalisées et l'expertise d'autres services sera sollicitée (ADEME, acteurs et financeurs de l'économie solidaire).



**[Contactez-nous
pour toute question]**

CHANGER LES HABITUDES

pour une mobilité durable

L'autopartage et les enjeux du territoire

Pour les agglomérations et les villes, l'autopartage s'inscrit dans une politique de gestion de l'espace et des déplacements. Ces deux thématiques se retrouvent liées dans des problématiques d'actualité :

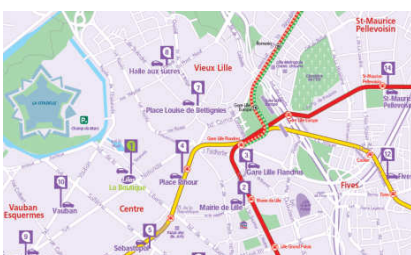
- **la préservation du foncier** est une préoccupation croissante des collectivités, qui recentrent et densifient les habitations, les services et les lieux d'activité, ce qui doit également permettre de raccourcir et de simplifier les déplacements des habitants. L'autopartage permet d'économiser le foncier car il optimise l'utilisation des voitures.
- **la lutte contre le réchauffement climatique** conduit les collectivités à améliorer leur panel de solutions de mobilité, comme les transports en commun et les vélos, mais aussi à mener une réflexion sur l'aménagement du territoire et les déplacements. L'autopartage amène à une prise de conscience du coût environnemental des déplacements et à un changement de comportement vertueux.
- **la réduction de la place de la voiture en ville**, est souhaitée par les habitants et les visiteurs au bénéfice des modes doux (marche à pied, vélo) et du cadre de vie (parcs, zones piétonnes...). L'autopartage permet de libérer de la place et de conforter le choix de ceux qui préfèrent les modes doux et les transports en commun au quotidien.

L'autopartage et la mobilité durable

Pour répondre à ces défis et proposer des solutions cohérentes, les collectivités ont besoin de concevoir une politique globale de mobilité durable. **L'autopartage prend sa place dans un bouquet de services de mobilité durable**, proche des besoins des habitants et complémentaires des choix d'aménagement de la ville.

Pour cela, **les stations d'autopartage se développent dans les lieux stratégiques** de la chaîne des transports alternatifs à la voiture individuelle, comme les nœuds multimodaux (gares, arrêts de bus...) et les lieux d'habitation et d'activité.

A l'avenir, afin d'économiser la construction de places de stationnement, **les stations d'autopartage seront également intégrées dans les projets immobiliers**, et des abonnements seront associés à la location ou à l'achat d'un logement ou de bureaux.





LE SERVICE AUJOURD'HUI, LE POTENTIEL DEMAIN

■ Combien y a-t-il d'autopartageurs ?

Principaux pays dans le monde :

Etats-Unis : 390'000

Allemagne : 140'000

Suisse : 93'000

Canada : 62'000

(estimations 2010)

en France :

25'000 abonnés

1'000 véhicules

une trentaine de villes

+ 20 à 30'000 autopartageurs dans la sphère privée

■ Quel est le potentiel ?

La plus ancienne expérience d'autopartage est celle de la Suisse, où les premières coopératives modernes ont vu le jour dans les années 1980. Aujourd'hui, c'est 1% de la population suisse qui est utilisatrice de l'autopartage et jusqu'à 4% à Zurich. Transposée à la France, une telle croissance nous amènerait à **500'000 usagers de l'autopartage en 2020.**

■ L'avenir : l'information multimodale en temps réel

La souplesse de l'autopartage et sa complémentarité avec les transports en commun et les modes doux sont des atouts pour le développement de la mobilité combinée basée sur les nouveaux systèmes d'information.

*« Je souhaite effectuer un trajet vers un lieu que je ne connais pas.
Je consulte mon téléphone mobile ou internet. J'obtiens directement :*

- Les horaires et arrêts des transports publics à proximité,*
- Les points de location de vélos sur le trajet,*
- Les offres de covoiturage et le profil des personnes qui covoiturent,*
- Les véhicules en autopartage...*

Pour chacune de ces offres, le système indique les combinaisons les plus pertinentes en temps, coût, et émissions polluantes.

Si je choisis un combiné entre les transports publics et l'autopartage, je peux proposer ce trajet en covoiturage. »



