

TRANSPORTS

Opter pour l'autopartage



L'autopartage se développe, encouragé par nombre de collectivités. Séduisant, le modèle est désormais en recherche d'efficacité.

L'autopartage : une formule pratique pour les courses, une soirée entre amis, un après-midi à la campagne.

L'autopartage existe aujourd'hui dans 26 villes ou agglomérations françaises. Cette formule concerne un millier de véhicules et 25 000 abonnés selon nos estimations.

Certes encore confidentiel, mais prometteur ! « Le potentiel est de 1 % de la population des agglomérations de plus de 100 000 habitants, soit 500 000 personnes », estime Jean-Baptiste Schmider, gérant du réseau France Autopartage (FAP), coopérative regroupant 11 services locaux. L'intérêt est évident : selon la FAP, une voiture en autopartage remplace sept à huit voitures particulières, avec en ligne de mire la place libérée par l'abandon de la voiture personnelle, ce qui concerne 25 % des abonnés.

Modes de gestion variés

Sur le modèle suisse, le développement de l'autopartage ne date que de la fin des années 1990 en France, d'abord à Paris avec Caisse commune, en 1998, puis à La Rochelle et Strasbourg en 1999. En pratique, l'autopartage est utilisé pour des trajets

courts en boucle. Exceptions : La Rochelle et bientôt Paris « où Autolib' sera un système d'autopartage one way : on ramène l'une des 3 000 voitures électriques dans n'importe quelle station. Question clients, « les abonnés se répartissent entre 80 % de particuliers et 20 % d'entreprises qui font entre un tiers et la moitié des courses, remplacent ainsi leur flotte propre, s'affranchissant des contraintes de stationnement », selon le gérant de FAP.

Côté mode de gestion d'un tel service, les formules sont variées. Les entreprises privées sont bien placées, notamment à Paris : Caisse-Commune, Hertz on Demand, Mobizen, Avis on demand, Keylib ou Carbox, spécialisé pour les professionnels. Ces entreprises utilisent surtout des véhicules thermiques, « l'électrique n'étant pas viable pour elles », selon Jean-Baptiste Schmider. Ailleurs, des collectivités ont l'initiative, la délégation de service public s'imposant dans quelques cas et permettant l'électrique : Liselec à La Rochelle avec Proxiway (Vinci), Auto Bleue à Nice avec Venap (Veolia et EDF) et Autolib' avec Bolloré et sous la responsabilité d'un syndicat mixte. A Poitiers (89 282 habitants) et à



Le coût moyen d'un trajet se situe aujourd'hui aux alentours de 30 € pour 40 à 50 km et une durée moyenne d'utilisation de 5 à 6 heures, abonnement compris.

Pau (84 036 habitants), des régies de transports assurent le service. A côté des entreprises classiques, la Société coopérative d'intérêt collectif (SCIC) est la plus fréquente qui permet d'associer différents acteurs privés et publics. A Besançon, l'auto-partage (2010) est le fruit d'un partenariat entre la ville, la communauté d'agglomération (CAGB), l'Ademe et une SCIC adhérente au réseau FAP. La SCIC regroupe six collègues d'associés : porteur de projet (Auto'trement), sociétés de transport (Transdev, SNCF), personnel (deux salariés), usagers (particuliers, Ademe et associations), partenaires privés (MACIF, fonds de participation, FAP...) et collectivités (ville de Besançon et CAGB pour 10 000 € chacune). L'ADEME a subventionné à hauteur de

Au-delà des formules en interne, les collectivités s'intéressent aux services développés par le privé.

45 000 €. Au final, la SCIC disposait de 100 000 € d'investissements. La ville a réalisé et mis à disposition gratuitement huit emplacements. Elle aide au lancement avec 15 000 € sur trois ans, la CAGB de même. « En 2010, le chiffre d'affaires prévisionnel a été dépassé de 6 % avec 70 000 € HT », se réjouit Nicole Weinman, adjointe au maire de Besançon en charge des déplacements. Pour atteindre l'équilibre économique, Besançon vise, d'ici deux à trois ans, 500 abonnés (150 environ aujourd'hui) et 25 emplacements. Jean-Baptiste Schmitter estime, lui, qu'après le soutien des collectivités au démarrage, la taille critique à atteindre pour une SCIC est de 1 000 abonnés et 40 véhicules : « Strasbourg et Marseille y sont : le soutien des collectivités devient alors marginal, se bornant à l'attribution d'emplacements stratégiques ».

Les collectivités s'intéressent aussi aux services développés par les entreprises. Avant de lancer Auto'trement, la ville de Paris avait créé en 2007 un label 'auto-partage Paris' : cinq entreprises sont labellisées et doivent contribuer à maîtriser les déplacements, en échange de quoi elles bénéficient d'espaces réservés. Nantes Métropole de son côté appuie Marguerite (privé), « dans la logique d'offrir un bouquet de services 'mobilité' », explique Jean-François Retière, vice-président de Nantes Métropole en charge des déplacements. Le soutien est logistique : les emplacements, fruit d'une concertation, sont alloués gratuitement à l'entreprise ⁽¹⁾. « Au début Marguerite payait l'aménagement, maintenant c'est nous », précise Jean-François Retière. Les agents nantais sont incités à utiliser le service : « Nous avons réduit d'une centaine nos véhicules de service depuis 2008 », continue l' élu. Enfin, la métropole communale sur son site internet, son magazine ou lors de la semaine de la mobilité où elle soutient la Zenius expérience, initiative de Loc Eco, qui consiste à se passer de sa voiture personnelle pendant huit semaines au bénéfice de tous les autres types de transport, y compris l'autopartage.

Efficacité, aménagement et concertation

Pour que l'autopartage réussisse, le prix demandé aux usagers doit être attractif : « Le panier mensuel moyen se situe à 60 € / mois avec deux courses, abonnement compris », témoigne Jean-Baptiste Schmitter. Surtout, « ce coût doit être comparé à celui d'une voiture personnelle : nous communiquons



TRANSPORTS

Le plus souvent, les stations sont situées à proximité immédiate des transports en commun.

là-dessus », insiste Jean-François Retière. Rappelons qu'une voiture coûte en moyenne à l'heure actuelle un peu plus de 5 700 euros par an à un ménage français (2). Pour les déplacements, certaines villes exonèrent du stationnement payant ou octroient,

comme à Nantes, un tarif résident. Mais où mettre les stations ? « A Besançon, c'est dans un rayon de 1,5 km autour du centre-ville », explique Nicole

Weinman. La ville a évité la proximité des taxis, sauf à la gare : « Mais leur clientèle étant différente, nous n'avons eu aucune réclamation », poursuit l'élue. A Nantes, « certains emplacements ont été jugés incompatibles par l'ABF à cause des logos publicitaires. On a déplacé un peu les stations », indique Jean-François Retière. Selon Jean-Baptiste Schmider, « les emplacements dans des secteurs très commerçants sont souvent évités ». L'intermodalité est privilégiée : les stations sont optimalement situées à proximité immédiate des transports en commun et stations de vélo-partage. Les abonnements combinés à un tarif avantageux se développent : à Bordeaux, Tbcool regroupe transports en commun, vélo et voiture Autocool. FAP promeut l'intermodalité entre ses adhérents, les abonnés d'une ville pouvant utiliser leur carte dans les autres villes adhérentes.

Quelle stratégie de développement ? « Pour les villes de plus de 100 000 habitants, si le choix se porte sur l'électrique, la collectivité financera longtemps, indique Jean-Baptiste Schmider. Si la collectivité attend l'initiative privée, le risque est de n'avoir aucune offre. La voie médiane est la SCIC avec un soutien au démarrage ». Et en dessous de 100 000 habitants ? « Il vaut mieux être en réseau », indique le patron de FAP. Pourtant, Angoulême (43 112 habitants) lancera un service début 2012 qui, pour réussir, mettra à la charge de l'agglomération les 8 à 10 véhicules électriques et quatre stations. Suffisant pour attirer les prestataires ? L'appel d'offres le dira. Les collectivités pourront aussi désormais compter sur le développement de l'autopartage entre particuliers, voire le favoriser. Rappelons le principe de CitizenCar, Buzzcar, Livop, DEways ou Voiturelib nés tout récemment : une mise en relation des propriétaires d'un véhicule avec des locataires cherchant à en louer. Quelque soit la voie choisie, les collectivités devront être efficaces et à moindre coût.

Frédéric Ville

Notes

- (1) Pour la France, JB Schmider parle de gratuité jusqu'à une redevance de 500 à 600 € / an / place.
 (2) Etude de l'Automobile Club de France 2011.

L'AUTOPARTAGE EN FRANCE				
Ville	Nom du service	Statut	Nombre de conducteurs	Nombre de véhicules
Antibes	Vu Log	Entreprise	nc	11
Besançon	Auto'cité	SCIC	135	10
Bordeaux	AutoCool	SCIC	900	33
Caen	Yoyocar	Entreprise	nc	nc
Grenoble, Chambéry, Aix-les-Bains, Annecy	Alpes Autopartage + Carliberté	SCIC	1 200	58
Clermont-Ferrand	Auvergne parkings	SA	nc	nc
La Rochelle	Liselec	Entreprise	nc	50
Lille	Lilas	SCIC	1 200	30
Lyon	Autolib'	SEM	1 300	72
Marseille, Avignon	AutoPartage Provence	Coopérative consommation	1 140	54
Montpellier, Nîmes, Narbonne	Modulauto	SAS	nc	45
Neuilly-sur-Seine	MOPeasy	Entreprise	nc	nc
Nice	Auto Bleue	DSP	nc	40
Nantes	Marguerite	Entreprise	nc	25
Paris	Caisse-Commune, Carbox, Hertz on Demand, Mobizen, Avis on Demand, Keylib	Entreprises	nc	3 000
Paris	Autolib (décembre 2011)	nc	nc	nc
Pau	Idelib'	Régie	200	12
Poitiers	Otolis	Régie	350	11
Rennes	City Roul	SAS	nc	25
Roubaix	Keylib	Entreprise	2 500	nc
Strasbourg et Alsace	Auto'trement	SCIC	550	105
Toulouse	Mobilib	SCIC	nc	28