

Sujet

Question 1 : (2 points)

Expliquer le terme « Autopartage » en déclinant ses différentes possibilités. (5 lignes maximum)

Question 2 : (3 points)

Rappeler le cadre réglementaire du covoiturage et de l'autopartage puis expliquer les différences et les points de rapprochement de ces deux modes de mobilité. (5 à 10 lignes maximum)

Question 3 : (5 points)

Quels leviers la loi d'orientation des mobilités du 26 décembre 2019 met-elle à disposition des différents acteurs pour penser les déplacements autrement ? (10 à 15 lignes maximum)

Question 4 : (7 points)

Vous travaillez dans une DDT dans le service territoire et prospectives. Votre chef de service vous demande de rédiger une note succincte en prévision d'un échange avec le préfet : « De quelles manières, l'autopartage et le covoiturage influenceront-ils les aménagements de la ville de demain dans un contexte de décarbonation et de développement durable ? » (15 à 20 lignes maximum)

Orthographe, grammaire et présentation : 3 points

Sommaire

DOCUMENT 1 (3 pages)	Modes partagés. Aménagements et services pour un usage partagé de l'automobile – CEREMA 2025 Extraits	Pages 1 à 3
DOCUMENT 2 (2 pages)	La loi d'orientation des mobilités – Site internet du ministère chargé de la Transition écologique – Janvier 2020 Extraits	Pages 4 à 5
DOCUMENT 3 (5 pages)	Enquête nationale sur l'autopartage – ADEME 2022 Extraits	Pages 6 à 10
DOCUMENT 4 (1 page)	L'autopartage Brique d'une mobilité multimodale et levier pour réduire la dépendance automobile – GART Juin 2024 Extrait	Page 11
DOCUMENT 5 (1 page)	Boite à outils : Mobilités en territoires peu denses FICHE n°5 L'Autopartage en zones peu denses – CEREMA 2023 Extrait	Page 12
DOCUMENT 6 (3 pages)	Boite à outils : Mobilités en territoires peu denses FICHE n°4 Fonctionnement et organisation du covoiturage – CEREMA 2023 Extrait	Pages 13 à 15
DOCUMENT 7 (1 page)	Assemblée Nationale – Questions écrites au Gouvernement Question n° 19121 du 23 avril 2019	Page 16
DOCUMENT 8 (4 pages)	L'autopartage à Paris : Pratiques, usages et perspectives d'évolution Observatoire parisien des mobilités 2022 Extrait	Pages 17 à 20
DOCUMENT 9 (3 pages)	Synthèse : Autopartage résidentiel – Métropole de RENNES AUDIAR Novembre 2017 Extrait	Pages 21 à 23
DOCUMENT 10 (1 page)	FICHE n°15 – Construire un écoquartier dans ma commune – Association des Petites Villes de France – Mai 2010 Extrait	Page 24
DOCUMENT 11 (1 page)	Covoiturage : les collectivités mettent le turbo Gazette des communes Juin 2024	Page 25

Modes partagés. Aménagements et services pour un usage partagé de l'automobile

CEREMA 2025

CAPAMOB : Comprendre et analyser pour agir sur les mobilités

L'essentiel

La Loi d'orientation des mobilités a donné toute leur importance aux services de mobilité partagée, au premier rang desquels **le covoiturage et l'autopartage**. Ces deux systèmes reposent sur **l'utilisation collective d'un moyen de transport individuel, l'automobile**. Tous deux contribuent à améliorer le bilan environnemental des trajets réalisés en voiture, et peuvent permettre à leurs utilisateurs de réaliser des économies importantes en comparaison de l'utilisation individuelle de l'automobile. Ces pratiques peuvent par ailleurs participer à la démotorisation (baisse des achats de véhicules).

Si l'essor de l'autopartage et du covoiturage au cours de la dernière décennie s'est beaucoup inscrit dans les territoires des grandes agglomérations, l'un et l'autre constituent des solutions intéressantes pour les zones de moindre densité, au sein desquelles les transports collectifs sont moins adaptés. Compte tenu des possibilités offertes aujourd'hui aux autorités organisatrices de la mobilité pour mettre en œuvre des services de mobilité partagée ou pour concourir à leur développement, **un zoom spécifique dans le diagnostic mobilité est indispensable**.

Le covoiturage permet à plusieurs personnes de se regrouper pour faire ensemble un trajet en utilisant la voiture de l'une d'entre elles. L'autopartage renvoie également à une **utilisation collective de l'automobile**, en permettant à plusieurs personnes d'utiliser un même véhicule à des moments différents. Le covoiturage permet de partager les frais d'utilisation d'un véhicule et de diminuer l'autosolisme, quand l'autopartage peut éviter à certaines personnes ou ménages les frais d'acquisition d'une voiture ou d'une deuxième voiture. Les deux systèmes ont en commun de **permettre à des personnes de se déplacer sans nécessairement disposer d'un véhicule**. Ils reposent à la fois sur des services dédiés (une plateforme, un outil d'inscription et de réservation, un tiers permettant le transfert d'argent et assurant la communication) et **sur des aménagements de la voirie et du domaine public** pour faciliter notamment l'accès aux véhicules et leur stationnement.

Le covoiturage : Une définition récente pour des pratiques diverses

L'article L. 3132-1 du Code des transports définit le covoiturage comme « l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. »

Cette définition rappelle que le conducteur covoitureur doit effectuer le déplacement pour son propre compte, et qu'il peut au mieux percevoir une somme correspondant à la participation aux frais de déplacements. Ce partage des frais n'est pas soumis à la TVA et ne constitue pas un revenu. Ces précisions permettent de distinguer **le covoiturage du transport public collectif** d'une part, **et du transport public particulier** (taxi ou VTC) d'autre part.

La définition du covoiturage rassemble des **pratiques très différentes**. Hors cadre familial, le covoiturage est dans les faits une pratique ancienne, puisqu'elle existe **depuis longtemps de manière spontanée, entre collègues résidant à proximité les uns des autres et qui covoiturent pour se rendre au travail**. Les **plans de mobilité employeurs** et le soutien de plusieurs autorités organisatrices ont donné une dynamique nouvelle au covoiturage domicile-travail depuis une quinzaine d'années. Enfin, la naissance de BlaBlaCar en 2012-2013 et son développement rapide sous forme de site et d'application mobile ont contribué à populariser et à dynamiser, avec une ampleur sans précédent, la pratique du covoiturage pour des déplacements de moyenne et longue distance – celle-ci existait depuis la fin des années 1950.

Les pratiques d'**accompagnement familial** sont par ailleurs considérées comme une catégorie particulière de covoiturage, à destination des enfants (pour les activités scolaires ou de loisirs) ou des personnes âgées ou non motorisées (pour des démarches diverses) Le bilan environnemental de ces usages sont cependant discutables. Ils peuvent néanmoins avoir un caractère plus vertueux, par exemple quand cet accompagnement est mutualisé entre plusieurs familles, ou encore lorsqu'il est mis à profit pour réaliser plusieurs démarches à l'occasion d'un même déplacement.

L'autopartage : Définition

Le Code des transports définit l'autopartage comme « la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules. Chaque abonné ou utilisateur habilité peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée » (article L. 1231-14).

Cette définition fait référence à l'existence **d'un abonnement ou d'une habilitation**, impliquant par conséquent un tiers (une association, une entreprise, une collectivité territoriale...) et apparentant de ce fait l'autopartage à un service de location de courte durée. Mais l'autopartage peut se pratiquer aussi entre particuliers, éventuellement avec l'aide d'une plateforme de mise en relation, qui peuvent convenir des modalités d'achat de véhicules et de partage des frais d'entretien.

Comme pour le covoiturage, l'essor du numérique a permis le développement de pratiques qui ont été expérimentées avec des succès variables depuis les années 1970. Depuis une douzaine d'années, de nombreux systèmes d'autopartage ont vu le jour, et font intervenir des acteurs pouvant aller de l'association ou de la coopérative (comme Citiz) aux grands groupes industriels (Bolloré).

L'autopartage : Quelles finalités ?

L'analyse des offres et des usages des services de mobilité partagée présents sur le territoire permet de vérifier qu'ils sont bien **adaptés à certains besoins** et qu'ils **atteignent leurs objectifs**. Elle permet également d'apprécier les atouts et les **fragilités** éventuelles, juridiques, fonctionnelles ou économiques, des services proposés. Confrontée à l'analyse du territoire (cf. les briques Capamob d'analyse relatives aux caractéristiques et évolutions sociodémographiques, à la localisation des équipements et générateurs de déplacements, aux évolutions envisagées en matière d'habitat et d'activités économiques, aux offres de transport public) et à l'étude des besoins de déplacements, elle permettra d'identifier des **besoins non couverts** et d'interroger les **pistes d'évolution possibles** :

- Faut-il pérenniser un service d'autopartage qui coûte à la collectivité et à l'opérateur pour un nombre très faible d'utilisateurs ? Et si oui, quels leviers mobiliser à cette fin ?
- Les efforts entrepris pour développer le covoiturage domicile-travail portent-ils leurs fruits ? Peut-on imaginer amplifier ces services en mobilisant davantage d'employeurs ?
- La pratique importante du covoiturage sur certaines lignes pourrait-elle inciter à expérimenter un service régulier de transport collectif ?
- Certains besoins de déplacements, ou certains secteurs plus isolés du territoire, ne pourraient-ils être couverts par des services d'autopartage entre particuliers que la collectivité pourrait contribuer à faire émerger et à sécuriser au plan juridique ?
- Y a-t-il un intérêt à mobiliser quelques véhicules d'administrations ou de certaines entreprises pour offrir un service d'autopartage ?
- Etc.

La loi d'orientation des mobilités

La loi d'orientation des mobilités a été publiée au Journal officiel le 26 décembre 2019. Cette loi transforme en profondeur la politique des mobilités, avec un objectif simple : des transports du quotidien à la fois plus faciles, moins coûteux et plus propres.

Cette loi porte des investissements sans précédent : 13,4 Md€ sur la période 2017-2022, avec une priorité donnée aux transports du quotidien. Ce sont aussi des solutions nouvelles pour se déplacer plus facilement. C'est également une volonté de tirer parti de la révolution numérique pour proposer de nouveaux services aux usagers. Ce sont enfin et surtout des transports plus propres, avec notamment l'inscription dans la loi de la fin des ventes de voitures à énergies fossiles carbonées d'ici 2040, le déploiement de la recharge électrique ou encore le développement des zones à faibles émissions.

Pourquoi une loi sur les mobilités ?

Les transports sont essentiels dans notre vie quotidienne : pour se former, aller au travail ou retrouver un emploi, se soigner... Le droit à la mobilité est au cœur de la promesse républicaine.

Mais aujourd'hui, la politique des transports n'est plus adaptée aux réalités du pays, aux besoins et aux attentes des citoyens, notamment ceux les plus éloignés des grandes métropoles :

- le manque de moyens de transports dans de nombreux territoires crée un sentiment d'injustice et une forme d'assignation à résidence. Aujourd'hui, ce sont aussi des millions de nos concitoyens qui n'ont pas d'autre solution pour se déplacer que l'utilisation individuelle de leur voiture. Cette dépendance pèse sur le pouvoir d'achat ;
- l'urgence environnementale et climatique appelle à se déplacer différemment ;
- les investissements ont été trop concentrés sur les grands projets, notamment de TGV, au détriment des besoins du quotidien ;
- les transports vivent aussi une révolution de l'innovation et des pratiques : de nombreuses offres nouvelles se développent et sont autant de solutions qui apparaissent.

Il faut y répondre par une transformation profonde de notre politique pour les mobilités. Après la réforme du système ferroviaire portée en 2018, la Loi Mobilités en constitue le second volet.

Les trois piliers de la loi d'orientation des mobilités

1/ Investir plus et mieux dans les transports du quotidien

- 13,4 Md€ d'investissements de l'État dans les transports en cinq ans (2017-2022).
- Une réorientation claire des investissements en faveur des transports du quotidien plutôt que de nouveaux grands projets : hausse des moyens pour l'entretien des réseaux existants, investissement dans un plan RER pour les métropoles, désenclavement des territoires ruraux.
- Les 3/4 des investissements sur la période 2017-2022 consacrés au mode ferroviaire.

2/ Faciliter et encourager le déploiement de nouvelles solutions pour permettre à tous de se déplacer

Le combat pour la mobilité du quotidien est l'affaire à la fois des collectivités locales et des employeurs.

- Des solutions alternatives à la voiture individuelle proposées sur 100 % du territoire par les collectivités, grâce à des outils plus simples, moins coûteux, et mieux adaptés à leurs besoins, qu'elles pourront maintenant mettre en place : covoiturage, transport à la demande, navettes autonomes, etc. Pour cela, l'État met en place des financements et appels à projets : 500M€ sont par exemple mobilisés par l'État sur la période 2017-2022 pour cofinancer des projets de mobilité avec les collectivités (DSIL).
- La mobilité domicile-travail au cœur du dialogue social dans les entreprises : elle deviendra un thème obligatoire de négociation sociale pour s'assurer que les entreprises s'engagent à faciliter les trajets de leurs salariés. Cet accompagnement pourra prendre la forme d'un titre-mobilité, sur le modèle ticket restaurant.
- Un forfait mobilité durable, jusqu'à 400 €/an pour aller au travail en covoiturage ou en vélo : les employeurs pourront contribuer aux frais de déplacements de leurs salariés par ce forfait, exonéré d'impôts et de cotisations sociales. L'État le généralisera à tous ses agents dès 2020 à hauteur de 200 €/an.
- Un permis de conduire moins cher et plus rapide, en réduisant les délais, en permettant les comparatifs entre auto-écoles, en facilitant l'apprentissage en ligne et sur simulateur, etc.
- L'accélération du développement des solutions innovantes de mobilité : circulation de navettes autonomes dès 2020, 100% des informations rendues publiques pour favoriser des trajets en un seul clic, ... La loi mobilités créera également le cadre de régulation pour les services en free-floating, et rééquilibrera les relations entre chauffeurs VTC, livreurs et plateformes.
- La mobilité des personnes en situation de handicap facilitée, grâce à des mesures concrètes : gratuité possible pour les accompagnateurs dans les transports, données d'accessibilité rendues publiques, etc.

3/ Engager la transition vers une mobilité plus propre

- L'objectif de neutralité carbone en 2050 inscrit dans la loi, conformément au Plan climat, avec une trajectoire claire : - 37,5 % d'émissions de CO2 d'ici 2030 et l'interdiction de la vente de voitures utilisant des énergies fossiles carbonées d'ici 2040.
- La prime à la conversion et la possibilité de recharger partout son véhicule électrique, en multipliant par 5 d'ici 2022 les points de recharge : équipement obligatoire dans certains parkings, création d'un droit à la prise, division par plus de 2 du coût d'installation...
- Un plan vélo inédit pour tripler sa part dans les déplacements : création d'un fonds vélo de 350 M€, lutte contre le vol avec la généralisation progressive du marquage des vélos et des stationnements sécurisés, création du forfait mobilité durable, généralisation du savoir-rouler à l'école...
- Un plan pour faire du covoiturage une solution au quotidien, en permettant aux collectivités de subventionner les covoitureurs, en ouvrant la possibilité de créer des voies réservées aux abords des métropoles, en mettant en place un forfait mobilité durable...
- Des zones à faibles émissions pour un air plus respirable, permettant aux collectivités de limiter la circulation aux véhicules les moins polluants, selon des critères de leur choix. Déjà 23 collectivités, soit plus de 17 millions d'habitants concernés, sont engagées dans la démarche en 2019.

La contribution des modes les plus émetteurs au financement des mobilités : réduction de 2 centimes de l'exonération de Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Énergétiques (TICPE) pour les transporteurs routiers et écocontribution inédite du secteur aérien.

ACTUALISATION DE L'IMPACT DES SERVICES D'AUTOPARTAGE SUR LES PRATIQUES DE MOBILITÉ DES MÉNAGES

Contexte

L'enquête nationale autopartage menée par 6t en partenariat avec l'ADEME en 2012, 2016 et 2019 a permis d'analyser l'évolution de la situation de l'autopartage en France ces dix dernières années.

Menées auprès d'au moins 2 000 usagers abonnés, ces enquêtes ont mis en évidence l'effet « **déclencheur de multimodalité** » de l'autopartage¹. Celui-ci constituait alors un levier de changement de comportement des mobilités à l'échelle individuelle, mais pas encore à l'échelle collective et nationale.

Depuis 2019, le monde de la mobilité a connu de nombreuses évolutions (publication de la LOM, apparition de nouveaux services de micro-mobilité en free-floating, crise du coronavirus).

Autopartage : de quoi parle-t-on ?

Les services d'autopartage proposent la mise en partage de véhicules, loués à l'heure, disponibles 24h/24h, 7j/7j, à travers un service entièrement digitalisé. Ces 3 caractéristiques sont absentes des **services de location traditionnelle** et de **location entre particuliers**.

3 types d'autopartage ont été analysés : **l'autopartage en boucle**, **Getaround Connect**² et **l'autopartage en free-floating**.

SERVICES EN BOUCLE

- Le véhicule loué est et retourné dans une même station
- Possibilité de réserver son véhicule à l'avance (en précisant son temps de location)
- Présence d'abonnements

GETAROUND CONNECT

- Le véhicule est loué et retourné au même endroit
- Réservation à l'avance du véhicule
- Absence d'abonnements

FREE-FLOATING

- Lieux de location et de restitution des véhicules pouvant être distincts dans un périmètre défini
- Pas de possibilité de réserver à l'avance, et de nécessité d'indiquer son temps de location à l'avance

A la suite de celles-ci, l'usage de l'autopartage en 2022 s'est-il suffisamment développé pour **constituer un levier pour une mobilité durable à l'échelle nationale** ?

Enjeux

Au regard des évolutions récentes, l'ADEME a lancé l'édition 2022 en visant deux objectifs :

- proposer une actualisation des résultats de 2019,
- analyser les usages et usagers des différents types de services d'autopartage afin de comprendre l'ensemble des dynamiques du secteur en 2022.

¹ 6t-bureau de recherche, 2013, Enquête Nationale sur l'Autopartage - L'autopartage comme déclencheur d'une mobilité alternative à la voiture particulière. 6t-bureau de recherche, 2016, Enquête Nationale sur l'Autopartage - Edition 2016. 6t-bureau de recherche, 2019, Enquête Nationale sur l'Autopartage - Edition 2019.

² Pour citer l'étude : TRAUCHESSEC Elodie, ADEME, WESTER Léa, LOUVET Nicolas, COGNEZ Alice, 6t. 2022. Enquête Nationale sur l'Autopartage 2022. 165 pages.

³ Getaround Connect est un service d'autopartage en boucle. Les profils de ses usagers et les usages du service nous ont conduit à l'analyser à part dans le rapport afin de ne pas masquer ses spécificités.

ENQUÊTE AUPRÈS DES USAGERS DE L'AUTOPARTAGE EN FRANCE

Usages de l'autopartage en 2022

L'autopartage en boucle satisfait un **besoin ponctuel, mais régulier** de mobilité. Les locations de véhicules sont effectuées pour une **courte durée** (moins de 5 heures en moyenne) **pour circuler dans l'agglomération de résidence et pour des motifs non contraints** (visite à des amis, sorties, achats, etc.). L'autopartage en boucle s'apparente à une **pratique collective** : dans plus des deux tiers des dernières locations, les usagers n'étaient pas seuls à bord du véhicule. Ces usages **se différencient des services de Getaround Connect** (plus longs, moins fréquents, liés à des congés) et du free-floating (plus courts, plus fréquents, liés aux loisirs, dans l'agglomération de résidence).

2019 2022 ECHANTILLON LONGITUDINAL

Un panel d'enquêtés (6,3 %) a été interrogé sur leurs pratiques de mobilité en 2019 et 2022. 23,4% des enquêtés **utilisent plus souvent leur service**, plus de la moitié d'entre eux n'ont pas changé leurs pratiques et 19,2 % utilisent moins souvent l'autopartage. De manière générale, les **changements de comportements de mobilité s'effectuent au moment de l'inscription** et les pratiques restent **stables** par la suite.

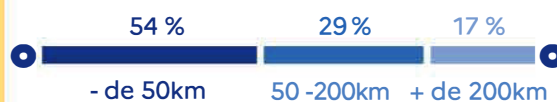
LES PRATIQUES SPÉCIFIQUES DES USAGERS

- Les **abonnés** : locations plus longues (58,4% de plus de 50km) davantage associées aux loisirs et aux vacances (58,7%).
- Les **non-abonnés** déplacements plus courts (55,9% moins de 50km) liés à des motifs utilitaires (45,6%)
- Les **professionnels** réalisent des trajets plus longs (22,9% de plus de 200km) s'apparentant à des déplacements professionnels (47,3%)

L'AUTOPARTAGE EN BOUCLE EN 2022



2,8 locations par mois en moyenne, en majorité au sein des villes de résidence



35*
*médiane

FREE-FLOATING

• 3,1 locations par mois, de moins d'une heure (65%), de moins de 20 km (66%), pour un coût médian de 10 euros.

GETAROUND

• 1,9 locations par mois, de plus de 24h (69%), de plus de 200 km (51%), pour un coût médian de 100 euros

Chez les autopartageurs, la mobilité est multimodale

Les pratiques de mobilité des autopartageurs en boucle sont **multimodales et peu motorisées**.

L'usage de l'autopartage en boucle accroît celui des modes de transports collectifs et actifs (vélo et marche à pied). L'usage de Getaround Connect a des effets similaires.*

EVOLUTION DE L'USAGE APRÈS INSCRIPTION À L'AUTOPARTAGE*
* jours d'utilisation par mois

Getaround Connect	+22 %	+38 %	+18 %	+29 %
Getaround Connect	+20 %	+27 %	+6 %	+3 %
PART D'USAGERS UTILISANT AU QUOTIDIEN	58 %	52 %	76 %	56 %
Getaround Connect	41 %	40 %	70 %	54 %

PAR RAPPORT À 2019

Les caractéristiques de la mobilité ainsi que les évolutions d'usage des modes alternatifs des autopartageurs en boucle ont peu changé. Explorer davantage l'articulation entre mobilité locale et mobilité longue distance permettrait de clarifier le bilan global des nouvelles pratiques de mobilité associées à l'autopartage en termes de kilomètres parcourus.

* Les impacts sur les pratiques de mobilité des utilisateurs de l'autopartage en free floating n'ont pas pu être analysés en raison de la faiblesse du volume de l'échantillon.

ENQUÊTE AUPRÈS DES USAGERS DE L'AUTOPARTAGE EN FRANCE

Un fort impact sur la mobilité automobile à l'échelle individuelle

Moindre possession de voiture...

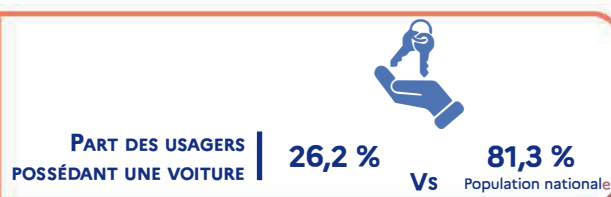
Les utilisateurs de l'autopartage en boucle appartiennent à des ménages largement non motorisés.

Ils sont **69,5%** à avoir connu une **démotorisation** dans leur ménage. Cette démarche de **démotorisation** était **liée à l'utilisation de l'autopartage pour 40%** d'entre eux.

... et de son usage

Les **modes de déplacements alternatifs** aux modes individuels motorisés, jouent un rôle **important** dans cette **démotorisation**.

L'inscription à un service d'autopartage fait **varier à la baisse l'utilisation de la voiture personnelle**.

**1 VOITURE EN AUTOPARTAGE EN BOUCLE**

remplace **5 à 8 voitures** personnelles

supprime **10 000 à 19 000 km** en voiture personnelles par an

P libère **0,9 à 3 places** de stationnement en voirie

1 VOITURE GETAROUND CONNECT

• remplace entre 5 et 8 voitures personnelles

EVOLUTION DE L'USAGE APRÈS INSCRIPTION À L'AUTOPARTAGE*
* de jours d'utilisation par mois

Getaround Connect

PART D'USAGERS UTILISANT AU QUOTIDIEN

Getaround Connect



-20 %

-11 %

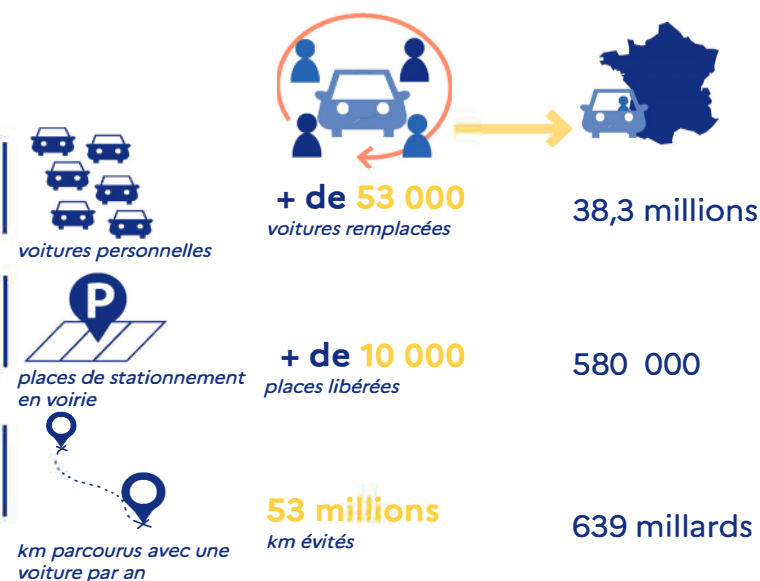
47 %

41 %

PAR RAPPORT À 2019

Les caractéristiques de la mobilité ainsi que les évolutions d'usage des modes alternatifs des autopartageurs en boucle ont peu changé.

L'impact reste marginal à l'échelle de la mobilité automobile des français



Une extrapolation à l'échelle de l'ensemble des voitures en autopartage en boucle permet de quantifier l'impact global de l'autopartage en France en 2022. Les vertus environnementales démontrées par l'autopartage en boucle ne se traduisent pas à date par un impact significatif au niveau national en raison du faible volume que représentent ces services.

La concrétisation d'un réel impact de l'autopartage au niveau national nécessiterait une multiplication par cent du volume de véhicules en autopartage.

* Source : EMP 2019, Association des Acteurs de l'Autopartage 2021

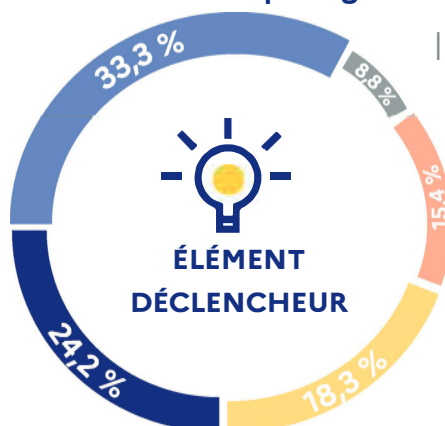
ENQUÊTE AUPRÈS DES USAGERS DE L'AUTOPARTAGE EN FRANCE

Des limites de la voiture personnelle à l'autopartage en boucle

Motif principal d'adhésion à un service d'autopartage en boucle

Adhésion en lien avec une utilisation en complément des transports en commun ou des modes actifs.

Adhésion en lien avec les problèmes liés à l'entretien ou au coût d'un véhicule personnel.



Aucun événement particulier n'a déclenché l'adhésion.

Adhésion en lien avec une prise de conscience environnementale.

Adhésion à la suite d'un changement de vie personnelle (déménagement, naissance)

Quels éléments ont compté dans votre décision d'adhérer à un service d'autopartage en boucle ?

 **83 %** Eviter les problèmes liés à l'entretien d'un véhicule

 **80 %** Moindre coût par rapport à une voiture personnelle

 **77,4 %** Caractère écologique de l'autopartage

 **65,6 %** Eviter les problèmes de stationnement

Le fait de "disposer d'une voiture sans ses inconvénients" continue de compter dans les éléments principaux favorisant l'adhésion des inscrits aux services d'autopartage en boucle.

La location traditionnelle et l'autopartage

DES USAGES COMPLÉMENTAIRES DE LA LOCATION DE VOITURES ?

LA LOCATION TRADITIONNELLE

Ne propose pas de location à l'heure, de services disponibles 24h/24, 7j/7 entièrement digitalisés.
48 % des utilisateurs de l'autopartage en boucle ont utilisé la location traditionnelle dans les 12 derniers mois



Usage annuel



+ d'1 journée de location



Partir en vacances ou en weekend (56 %), à la campagne, montagne ou en bord de mer (54%)

LES SERVICES D'AUTOPARTAGE

BOUCLE

- Usage hebdomadaire ou mensuel
- Une demi-journée ou une journée de location
- Partir en vacances ou weekend (39 %) en périphérie de l'agglomération de résidence (34 %)

FREE-FLOATING

- Usage hebdomadaire ou mensuel
- 1 heure de location ou moins,
- Réaliser des activités de loisirs ou de sociabilité (26 %) en centre-ville de l'agglomération de résidence (54%)

GETAROUND CONNECT

- Usage trimestriel ou annuel
- Plus d'une journée de location,
- Partir en vacances ou weekend (39 %) à la campagne, montagne ou au bord de mer (42%)

Chaque type de service de location de voiture vient répondre à des besoins spécifiques (liés à des motifs utilitaires ou de loisirs), se reflétant par des usages distincts. Une complémentarité des usages entre ces services existe ou pourrait exister. Cette complémentarité pourrait renforcer l'alternative à la voiture personnelle que représentent ces services isolément.

Perspectives

Démocratiser l'autopartage en se basant sur...

L'autopartage (en boucle ou en Getaround Connect) est un **levier** favorisant une **mobilité plus durable** (moindre possession et usage de la voiture, plus grand recours aux modes alternatifs). Afin de faire de l'autopartage un mode qui impacte significativement les mobilités, son **développement et sa démocratisation** sont nécessaires.

La concrétisation d'un réel impact de ces services au niveau national nécessiterait une **multiplication par cent le nombre de véhicules en autopartage**. Une réflexion sur le calibrage, la tarification, l'implantation de l'offre est également à mettre en place pour diversifier le profil des usagers.

Les **retraités et les publics jeunes** sont une cible importante, pouvant potentiellement se démotoriser (ou ne pas se motoriser). Ainsi, proposer des **services correspondant aux besoins des usagers**, tout en **communiquant sur l'existence** de ceux-ci apparaît crucial.

... la complémentarité des offres de services d'autopartage et des modes alternatifs à la voiture individuelle

Les services d'autopartage constituent un **continuum d'offre de location de voiture partagée**: les services d'autopartage en boucle, en free-floating et **Getaround Connect**, se différencient des **services traditionnels de location de voiture**. L'analyse des usagers et des usages de ces services a démontré qu'ils peuvent venir **répondre** à des **besoins distincts de mobilité**.

On peut faire l'hypothèse qu'il pourrait exister un **usage combiné** de ces services, ou du moins qu'il faudrait **tendre vers une complémentarité des usages** de ces derniers. Un **usage combiné, fluide, facile** de ces services peut permettre de **construire une alternative solide à la voiture individuelle**. *Les autopartages*, associés, en complément ponctuels des modes alternatifs à la voiture individuelle, pourraient alors venir répondre à l'ensemble des **besoins de mobilité** de ses usagers, qu'ils soient orientés vers des besoins utilitaires ou de loisirs.

Méthodologie de l'étude

Analyse des évolutions du secteur de l'autopartage



- Une réflexion autour des évolutions récentes de l'offre et une mise en perspective avec les trajectoires constatées depuis 2012 ainsi qu'un focus sur l'autopartage dans la LOM.



- Une réflexion sur la définition du secteur et des caractéristiques des offres d'autopartage.

Une enquête quantitative au cœur du dispositif méthodologique



- Une **enquête quantitative** par questionnaire, diffusée en ligne auprès d'usagers de l'autopartage, via plusieurs services d'autopartage.

- **2 768 réponses d'usagers des services Citiz (12 réseaux locaux), Communauto, Zity, Shaary et Getaround Connect**, partout en France.



2 768

- L'analyse de l'enquête quantitative comporte : (i) une analyse des pratiques des 1 813 enquêtés de l'autopartage en boucle; (ii) une analyse des usages et usagers du free-floating et de Getaround Connect; (iii) un focus sur les 256 personnes ayant déjà participé à l'enquête de 2019.



Pour citer l'étude : TRAUCHESSEC Elodie, ADEME, WESTER Léa, LOUVET Nicolas, COGNEZ Alice 6t. 2022. Enquête Nationale sur l'Autopartage 2022. 165 pages.



Pourquoi développer l'autopartage ?

La pratique de l'autopartage s'inscrit dans des usages multimodaux alternatifs à la dépendance à l'automobile individuelle : modes actifs, transport collectif, mobilités partagées. En offrant la possibilité d'utiliser un véhicule uniquement lorsque cela est nécessaire – c'est-à-dire quand les modes actifs et les transports collectifs ne répondent pas au besoin de mobilité – l'autopartage peut favoriser la démotorisation des ménages ou retarder leur motorisation.



La démotorisation correspond à la diminution du nombre de véhicules possédés par un ménage, elle peut être totale ou partielle. Selon l'Ademe, une voiture en autopartage remplacerait cinq à huit voitures personnelles. Les membres des ménages démotorisés ou non-motorisés utilisent plus souvent les transports collectifs et les modes actifs, et parcourent moins de kilomètres en voiture. L'autopartage favorise aussi la mobilité des personnes non-motorisées lorsque les modes actifs et le réseau de transport collectif ne permettent pas de répondre à tous leurs besoins. Ainsi, l'autopartage peut aider un territoire à atteindre ses objectifs en matière de mobilité. En réduisant le nombre de véhicules possédés, l'autopartage permet aussi de réduire l'espace dédié au stationnement en voirie et d'affecter cet espace à d'autres usages.

Suivant les caractéristiques du territoire, il peut être intéressant de combiner plusieurs formes d'autopartage dans la mesure où chaque forme convient mieux à certains usages et à certains profils d'usagers. Par ailleurs, l'autopartage reste un service de mobilité basé sur la voiture et peut à ce titre renforcer l'usage de la voiture individuelle. Suivant les modalités du service d'autopartage, il existe un risque de générer des trajets opportunistes qui auraient pu être réalisés en transport collectif ou en modes actifs, et donc d'augmenter les distances globales parcourues en voiture. Dès lors, il apparaît crucial de réaliser un suivi et une évaluation précise des services d'autopartage. Dans la mesure où ces services reposent le plus souvent sur des applications numériques, les données générées facilitent ce travail de suivi et d'évaluation ; elles peuvent être complétées par des enquêtes par questionnaire ou d'autres méthodes d'enquêtes qualitatives.

Comment déployer un service d'autopartage sur son territoire ?

Les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) sont compétentes pour organiser des services d'autopartage ou contribuer à leur développement (article L1231-1-1 du code des transports). Plusieurs modalités d'intervention des collectivités locales sont envisageables suivant les objectifs stratégiques du territoire et la nature du service d'autopartage considéré. Dans tous les cas, elles nécessitent une coopération des différentes collectivités du bloc communal.



6 • EXEMPLE DE LA MISE EN PLACE D'UN SERVICE D'AUTOPARTAGE PAR LE PNR DES GRANDS CAUSSES

Depuis octobre 2019, le Parc naturel régional (PNR) des Grands Causses a mis en place un service d'autopartage avec l'opérateur Citiz Occitanie. Cet exemple permet d'illustrer le processus de mise en place d'un service d'autopartage en territoire peu dense.

• Études

Dans le cadre de cette mise en place, le PNR Grands Causses, a sollicité le bureau d'études Indiggo pour une étude de faisabilité et pour savoir quelle forme d'autopartage serait la plus pertinente sur le territoire.

• Appel d'offres

À la suite de cette étude de faisabilité, le PNR a lancé un appel d'offres. L'opérateur Citiz Occitanie a été retenu.

• Convention

La convention avec Citiz a été établie pour une durée de 3 ans. Par ailleurs le PNR est rentré dans la Société coopérative d'intérêt collectif (SCIC) de Citiz. Les recettes sont partagées à 50 % entre le PNR et Citiz jusqu'à remboursement des frais de fonctionnement engagés par le PNR.

Par ailleurs, pour ce service, la flotte est constituée de véhicules qui ont été mis à disposition par des structures locales (le PNR, la mairie de Saint-Affrique et une entreprise locale de BTP). Le PNR a donc une convention avec Citiz et une convention avec chacune des parties mettant à disposition un véhicule.

• Étapes parallèles

Concernant la communication, la mission est divisée à 50/50 entre le PNR et l'opérateur Citiz.

Une importante campagne de promotion a été réalisée par le PNR : les structures locales (auto-école, entreprises, commerçants etc.) ont été informées de la mise en place du service, le PNR a tenu des stands d'informations devant des grandes surfaces ou sur des marchés. Le PNR a également réalisé un clip pour le cinéma, passé l'information aux radios, sur les réseaux sociaux, diffusé des flyers, rédigé des articles de presse dans les journaux locaux.

• Expérimentation et lancement

Le service d'autopartage du PNR a été lancé avec quatre véhicules. Le PNR a souhaité développer son service et a lancé un nouvel appel d'offres. L'opérateur CLEM et l'opérateur Citiz ont répondu et Citiz a été retenu.

Pour cette seconde phase, l'objectif du PNR est de développer une vingtaine de stations en plus : la structure a d'ailleurs passé un accord avec un hôtel qui mettra son véhicule à disposition du service. Le modèle d'action restera le même, mais le PNR souhaite que les véhicules soient plus diversifiés.

Aussi, un travail a été réalisé pour revoir la tarification du service : le PNR a souhaité que le prix soit le même pour tout le monde.

Enfin, grâce à cette seconde phase, le PNR a également pu organiser des groupements d'achat de véhicules, qui a pu profiter aux communautés de communes et aux communes.

7 • CONCLUSION

Les services d'autopartage peuvent être une réponse adaptée aux territoires peu denses, et complémentaires à d'autres services de mobilité intégrés dans un bouquet de services multimodaux adressé à l'ensemble des habitants du territoire.

Le Cerema peut vous accompagner pour planifier et organiser l'offre de mobilité de votre territoire, en intégrant le potentiel des services d'autopartage, ou évaluer l'offre de mobilité existante.

1 • FONCTIONNEMENT ET ORGANISATION DES SERVICES DE COVOITURAGE

1.1 Fonctionnement des services de covoiturage

Afin de mettre en œuvre un service de covoiturage optimal, il est important de travailler sur plusieurs aspects, interdépendants les uns des autres :

- **le service proposé et ses fonctionnalités** : modalités de la mise en relation, tarification (en particulier l'incitation financière qui peut être allouée par les collectivités aux passagers et aux conducteurs), horaires de fonctionnement, paiement des frais de covoiturage, garantie de retour et système d'information multimodale ;
- **l'animation et la communication sur le service** : elle permet le développement du nombre de covoitureurs sur un territoire et aide ensuite au passage à l'acte d'une partie d'entre eux ;
- **la mise en place d'infrastructures** : elles permettent d'améliorer les conditions de rencontres des équipages (aires de covoiturage, point de prise en charge/dépose, signalisation) et celles de leur trajet (voies réservées au covoiturage, stationnement prioritaire à l'arrivée...).



Point d'arrêt d'autostop organisé (Rezopouce) dans un village

Les choix à opérer sur ces différents axes de travail dépendront alors :

- des caractéristiques propres à chaque territoire : densité de l'habitat et de l'emploi, structuration urbaine le long d'axes, existence d'une offre de transport collectif, d'un service d'autopartage, ou de vélos en libre-service vers lesquels des rabattements sont possibles ;
- des motifs de déplacement visés par les services de covoiturage : domicile/travail, recherche d'emploi, rendez-vous dans des services publics ou médicaux, achats, etc. ;
- des objectifs de politiques publiques portés sur les territoires : report modal, droit à la mobilité.

1.2 Rôle de la collectivité

Une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) peut concourir au développement du covoiturage. Cependant, le covoiturage est par définition un mode de déplacement privé, et contrairement à un service de transport collectif, l'AOM ne définit pas directement la consistance de l'offre (horaires de passage, fréquence des trajets) puisque celle-ci dépend de la disponibilité des conducteurs.

Une collectivité AOM peut organiser **la mise en relation des covoitureurs** (plateforme de mise en relation), subventionner les trajets réalisés, communiquer sur les systèmes de covoiturage du territoire, et faciliter la circulation et le stationnement des covoitureurs (mise en place de voies ou places réservées, aires de covoiturage, etc.) en lien avec les autorités en charge de la compétence voirie. Afin de favoriser l'intermodalité entre le covoiturage et d'autres services de mobilité, des arrêts ou des aires de covoiturage peuvent être intégrés au sein d'une aire de mobilité (cf. *Boîte à outils mobilités en territoires peu denses* : « Les aires de mobilité en zones peu denses »).

L'AOM peut ainsi opérer des services de mise en relation en régie, ou bien faire appel à un prestataire privé dans un cadre conventionnel. À cet égard, lorsqu'il existe déjà un contrat avec un opérateur de transport collectif, ce contrat peut être élargi au covoiturage (exemples : subventionnement du covoiturage à Nantes, déploiement de lignes de covoiturage à Rennes).

5 • EXEMPLE DU SERVICE SYNCHRO DANS LE GRAND CHAMBÉRY

Synchro covoiturage est un service public de covoiturage spontané qui dessert à l'aide de lignes de covoiturage les territoires de la périphérie de Grand Chambéry, en complément des services de transport collectif, de vélo et de covoiturage planifié (Mov'ici, BlablaCar Daily) existants afin de permettre et d'encourager la multimodalité et l'intermodalité.

Grand Chambéry, autorité organisatrice de la mobilité, gère la mise en place et l'exploitation de ce service. L'opérateur privé Ecov a fourni le système de mise en relation sur la base d'un cahier des charges établi par l'agglomération.

L'agence Ecomobilité Savoie Mont Blanc a été chargée des actions de communication, accompagnement et animation (en amont et pendant la mise en service).

La première partie du réseau a été mise en service dès 2018 à titre expérimental après deux années de préparation, de sensibilisation et de consultation des habitants. Elle dessert trois communes (3 000 habitants) du secteur du plateau de la Leysse et une station de ski dont la pratique majoritaire est le ski de fond par les habitants de l'agglomération. Elle est jalonnée par une vingtaine d'arrêts dédiés, permettant l'embarquement sécurisé (à l'écart de la circulation) des usagers du service et la réalisation de trajets sur des distances allant de 4 à 15 kilomètres.

Chaque arrêt de covoiturage est signalé par du marquage au sol et une signalisation verticale, est équipé d'un mobilier urbain sobre et confortable, et respecte une charte graphique homogène.

Plusieurs types de signalisation verticale ont été mis en œuvre selon les besoins et contraintes :

- panneaux à messages variables (niveau 1) connectés à un boîtier permettant aux passagers qui se présentent à l'arrêt de sélectionner à l'aide de boutons une direction (six choix possibles);
- panneaux à messages variables (niveau 2) indiquant la présence d'une personne en attente de covoiturage;
- et simples panneaux métalliques (niveau 3).

Les boîtiers sont alimentés par panneaux solaires et communiquent avec un système centralisé d'informations qui permet au service de l'agglomération de connaître et analyser la demande de covoiturage (nombre de demandes, horaires des demandes, destinations).

Le service fonctionne en mode spontané, sans application ni plateforme internet de mise en relation ou de réservation (volonté des habitants et adaptation au contexte péri urbain et de moyenne montagne avec des usagers peu connectés et des territoires en zones blanches).

Le passager se présente à un arrêt, sélectionne la destination souhaitée (sur les arrêts équipés d'un boîtier) et attend qu'un conducteur se présente.

Les usagers du service sont reconnaissables grâce à une carte de covoitureur et une vignette pour la voiture, délivrées par le Grand Chambéry sur inscription au service et signature d'une charte de bonne conduite qui préserve la sécurité des covoitureurs, passagers et conducteurs, et rassure les usagers. Les mineurs de 16 et 17 ans bénéficient d'une carte spécifique.

Le site et l'application de covoiturage du quotidien Mov'ici, mis en œuvre par la région Auvergne Rhône Alpes et l'application BlablaCar Daily avec une campagne d'incitation financière portée par l'AOM, complètent l'offre de covoiturage du territoire.



Arrêt de covoiturage avec sa signalisation verticale

Avant la crise sanitaire, l'usage du service de covoiturage était de 700 à 800 trajets par mois avec des périodes de pointe en fin d'après-midi. Le nombre de trajets réalisés est aussi plus élevé en hiver comparativement au reste de l'année.

Après deux années de fonctionnement plutôt réussies, l'extension du dispositif initial est engagée sur plusieurs secteurs :

- trois lignes en territoire montagnard qui sont connectées au nord du premier réseau ;

- une ligne desservant une petite commune de montagne très fréquentée en été (lac naturel) ;
- un réseau desservant une commune périphérique de plaine pour compléter l'offre de transport collectif en heures creuses ;
- un réseau complétant le dispositif RézoPouce développé par l'intercommunalité voisine au sud de l'agglomération de Chambéry.

Le déploiement se poursuit en 2023 pour les communes à l'ouest de l'agglomération.

7 • CONCLUSION

Les services de covoiturage peuvent être une réponse adaptée aux territoires peu denses, et complémentaires à d'autres services de mobilité intégrés dans un bouquet de services multimodaux adressés à l'ensemble des habitants du territoire.

Le Cerema peut vous accompagner pour planifier et organiser l'offre de mobilité de votre territoire, en intégrant le potentiel des services de covoiturage ou évaluer l'offre de mobilité existante.





ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Application des règles de stationnement

Question écrite n° 19121

Texte de la question

M. Lionel Causse attire l'attention de M. le ministre auprès de la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales, chargé de la ville et du logement, sur l'application des règles de stationnement. En effet, l'article L. 151-31 du code de l'urbanisme dispose que « 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 auto-partage, dans des conditions définies par décret. ». Or il se trouve qu'aucun décret n'a été pris sur cette question depuis la promulgation de la loi n° 2010-788 portant engagement national sur l'environnement. Ainsi, il aimerait connaître quelles sont les conditions et la date d'application de cet article, et par ailleurs, connaître les dispositions envisagées par le Gouvernement de nature à diminuer les besoins en matière de stationnement favorisant l'auto-partage, les véhicules électriques et les transports collectifs.

Texte de la réponse

La disposition prévue à l'article L. 151-31 du code de l'urbanisme, relatif à la réduction des obligations de réalisation d'aires de stationnement prévues par les documents d'urbanisme à hauteur de 15 % en contrepartie de la mise à disposition de véhicules en autopartage, a été introduite par amendement parlementaire à l'article n° 42 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte. En réponse à la question orale n° 1366S de M. Louis Nègre (publiée dans le Journal officiel du Sénat du 04/02/2016 - page 376), la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, et la secrétaire d'État chargée de la biodiversité ont rappelé que cette disposition était d'application immédiate. En outre, le projet de loi d'orientation des mobilités, actuellement en discussion, a acté la suppression du recours au décret dans son article 25 ter. En effet, fixer à l'échelle nationale un ratio du nombre de places d'autopartage à réaliser en contrepartie de la diminution des obligations de stationnement nuirait à la viabilité d'un dispositif d'autopartage, nécessairement très dépendant du contexte dans lequel il se met en œuvre et qui peut varier d'une ville à l'autre, et même d'un quartier à l'autre. Au surplus, cela risquerait de brider les initiatives locales. Il est donc préférable de laisser le porteur de projet proposer aux collectivités concernées les modalités de fonctionnement de la mise à disposition des véhicules en autopartage, lesquelles doivent par ailleurs s'inscrire dans le temps afin d'en garantir la pérennité. En tout état de cause, ces modalités ne peuvent être inscrites dans le document d'urbanisme qui s'impose au permis de construire et dont l'objet est de fixer les règles d'occupation des sols et non de prévoir les modalités de gestion d'un service de mobilité.

Auteur : [M. Lionel Causse](#)

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 19121

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé / attributaire : Ville et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : 23 avril 2019, page 3799

Réponse publiée au JO le : 9 juillet 2019, page 6519

L'autopartage à Paris c'est....



3 398 véhicules à la disposition des usagers
dont 919 véhicules électriques ou hybrides



6 % des parisien.ne.s sont inscrits.e.s à un service d'autopartage



54 % des parisien.ne.s ont connaissance du concept d'autopartage



1/4 de des usagers de l'autopartage en boucle par rapport à un usage individuel



Photo : Christophe Bein / Ville de Paris



Photo : Christophe Bein / Ville de Paris



Un marché de l'autopartage répondant à une demande diversifiée Une double offre d'autopartage complétant la location traditionnelle

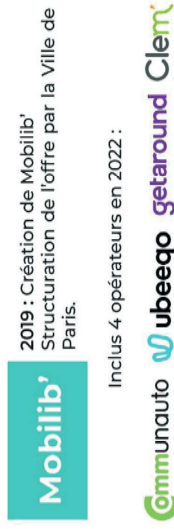
Offres en autopartage



En boucle : Usage ponctuel

- Service recherché :** économique et praticité
- Usage à l'échelle métropolitaine ou régionale :**
- Faire les courses du mois dans une grande surface périphérique
 - Rendre visite à des amis en banlieue
 - Partir en week-end
- Fonctionnement :** Obligation de ramener le véhicule à la station où il a été emprunté
- Trajets programmés avec réservation :**
- A la minute, demi-journée ou à la journée
 - Tarification à l'heure (environ 7 € sans abonnement)

Acteurs présents :



Inclus 4 opérateurs en 2022 :

1363
véhicules

dont 919 véhicules
électriques ou
hybrides

405
points de
retrait

dont 183
équipés de
bornes de
recharges



En trace directe : Usage régulier

- Service recherché :** praticité, confort et rapidité
- Usage à l'échelle local (converts par les transports en commun) :**
- Rentrer après une soirée tard
 - Réaliser un trajet court de manière plus confortable
- Fonctionnement :** d'un point A à un point B : avec station comme Autolib ou sans station (Free-Floating)
- Trajets spontanés et courts :**
- Sans réservation
 - Tarification à la minute, à l'heure et journée

Acteurs présents :



Avant 2018 :
trace directe en station via Autolib'

Depuis 2018 : trace directe en free-floating (sans station)

2035
véhicules

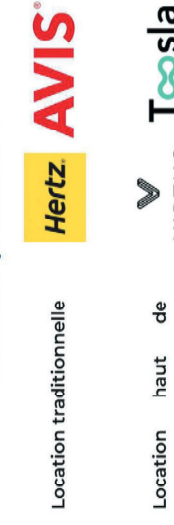
Points de
retrait
libres



Location longue durée

- Service recherché :** qualité de prestation
- Usage à échelle régionale ou nationale :**
- Partir en vacances ou en week-end
 - Réaliser un trajet pour un déplacement professionnel
- Fonctionnement :** d'une agence à une autre ou par retour à l'agence de départ
- Trajets programmés et longs :**
- Avec réservation, en agence pour la location traditionnelle ou par smartphone pour la location haut de gamme
 - Tarification à la journée

Acteurs présents :



Location traditionnelle

Location haut de gamme

8800
voitures

127
points de
retrait



PARIS

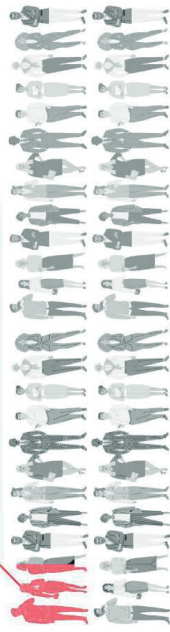
Un marché de l'autopartage répondant à une demande diversifiée Des Parisiens encore peu sensibilisés à l'intérêt de l'autopartage par rapport à la location longue durée

6 % des Parisien.ne.s sont inscrits à un service d'autopartage soit 114 000 personnes dont 100 000 utilisateurs actifs



En boucle : Usage ponctuel

5 % des Parisiens inscrits



Principaux services concurrents :



Réseau de bus longue distance



Train moyen et longue distance

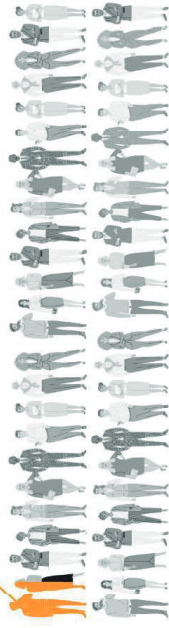


Voiture individuelle



En trace directe : Usage régulier

3 % des Parisiens inscrits



Principaux services concurrents :



Trottinettes / scooters / vélos en libre service



Transports en commun urbains



Taxis ou VTC



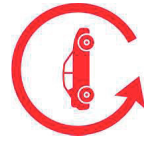
Location traditionnelle en agence

48 % des Parisiens usagers



Perspectives d'évolution des services d'autopartage

Un impact sur la démotorisation plus important par l'autopartage en boucle



En boucle

25% de démotorisation parmi les usagers

-12 300 voitures dans Paris

4 500 places de stationnements libérées



En trace directe (free-floating)

14% de démotorisation parmi les usagers

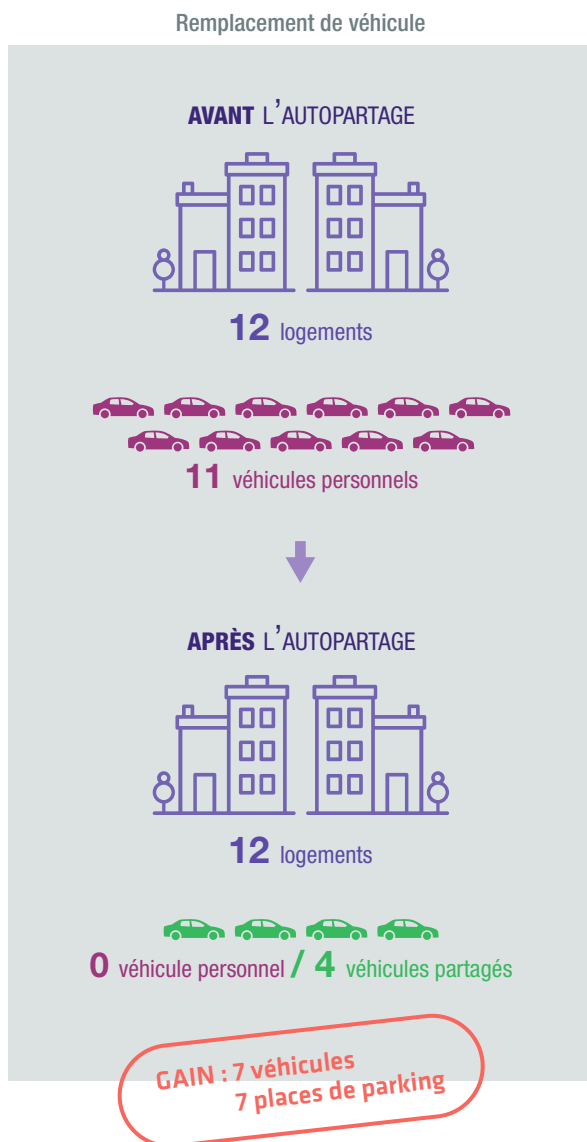
-1 230 voitures dans Paris

470 places de stationnements libérées

1/4 des Parisiens motorisés voient l'autopartage comme une solution pour se séparer d'une voiture individuelle.



SCHÉMA 2 : DISPOSITIF D'AUTOPARTAGE RÉSIDENTIEL RÉALISÉ DEPUIS 2011 À GENÈVE¹



REGARDS D'HABITANTS SUR L'AUTOPARTAGE RÉSIDENTIEL

L'enquête menée par l'Audiar² auprès d'habitants a permis de comprendre leur posture par rapport à l'autopartage résidentiel. Les hypothèses proposées aux habitants enquêtés étaient basées sur trois modèles : ajout de véhicule proposé par le promoteur (modèle « Nexity »), partage de véhicules achetés entre voisins (modèle genevois) et usage des véhicules en station dont une station dans le quartier gérée par un opérateur (modèle « Cityroul »).

Renoncer à un véhicule personnel : oui mais... ?

La nécessité de limiter le nombre de véhicules en ville est ressentie par les habitants enquêtés, parce que cette diminution semble une tendance probable liée à la problématique environnementale mais aussi parce que le stationnement « anarchique » pose pro-

¹ Source : Entretien avec l'habitant gestionnaire du dispositif – juin 2016.

À noter : les habitants qui doivent utiliser un véhicule pour leur activité professionnelle peuvent avoir une dérogation.

² L'enquête a porté sur 43 ménages habitants le quartier de la Courrouze à Rennes. Juillet 2017.

blème et dégrade l'image de leur quartier. Mais ne plus avoir de véhicule personnel est anxiogène. De ce fait, certains sont très réticents à cette idée, même avec la présence de véhicules partagés. Pour d'autres, l'autopartage résidentiel peut constituer une alternative.

Les freins :

- Se projeter « sans voiture personnelle » est actuellement équivalent à ne plus pouvoir utiliser de voiture. Imaginer la présence d'un ou deux véhicules partagés dans un immeuble n'est pas rassurant : ce nombre est perçu comme insuffisant.
- Les ménages craignent :
 - > une augmentation de leur budget consacré aux déplacements,
 - > une augmentation du temps de transport et de leur temps d'organisation (réservation, calculs comparatifs...).

Certains déplacements pourraient être transférés sur des véhicules résidentiels partagés

En l'absence de véhicule personnel, certains ménages n'auraient pas de solution pour leurs déplacements domicile-travail. Devant conserver un véhicule, les ménages concernés ne seraient pas utilisateurs des véhicules partagés.

Pour ceux qui pourraient se rendre au travail en vélo ou en transports en commun, des véhicules partagés au lieu de résidence aideraient leur démotorisation. Les déplacements qui pourraient potentiellement se réaliser avec des véhicules partagés au lieu de résidence seraient :

- Les déplacements pour les courses réalisées en grand centre commercial.
- Les déplacements pour les activités récurrentes : sports, musique, etc.
- Les déplacements pour les sorties hors Rennes, les week-ends et de vacances. Pour ces derniers, l'autopartage entre particuliers pourrait entrer en concurrence avec l'autopartage résidentiel si celui-ci était plus cher.

Ce qui faciliterait l'autopartage résidentiel en cas d'absence de voiture personnelle...

- Les ménages doivent pouvoir simuler leurs mobilités « sans voiture personnelle », être en capacité de se projeter et donc doivent connaître les alternatives : véhicules partagés, location traditionnelle, entre particuliers... et bus, train, vélos... tant au niveau des services (horaires, lieux...) que des coûts.
- Les solutions de mobilités « sans voiture personnelle » ne doivent pas augmenter les budgets consacrés aux déplacements.
- Renoncer à posséder un véhicule pourrait être plus facilement envisageable dans un contexte de contraintes (stationnement limité au domicile, au travail, en ville) et d'incitations (circulation et stationnement prioritaires pour les véhicules partagés).

LES CARACTÉRISTIQUES D'UNE OFFRE ATTRACTIVE POUR LES USAGERS

Le benchmark et l'enquête apportent des éléments sur les caractéristiques d'un service d'autopartage attractif. Elles concernent les véhicules, la disponibilité du service, la gestion du service et le coût (cf. schéma ci-contre).

UN CADRE À CONSTRUIRE ET À TESTER

L'absence d'expérience suppose qu'une démarche de co-construction par les acteurs concernés aboutisse à l'émergence d'un service d'autopartage résidentiel dans sa version 1.0. Nous proposons ici un cadre d'autopartage résidentiel susceptible de servir de base à la réflexion. Il croise les éléments collectés grâce aux différentes études.

Ce cadre, inspiré de l'exemple genevois, consiste à proposer aux habitants des solutions « complètes » avec lesquelles ils puissent réaliser leurs déplacements occasionnels ou récurrents, de week-end et de vacances. Dans cet exemple, la norme est la non motorisation, les places de stationnement sont réservées aux véhicules partagés, aux véhicules de personnes handicapées et aux véhicules « dérogatoires » destinés aux personnes sans autre moyen d'accéder à leur travail.

Le cadre proposé

La localisation/l'environnement

- Localisation dans des Zac rennaises,
- Opérations de construction de logements,
- Régulation importante du stationnement en proximité sur l'espace public,
- Normes de stationnement tenant compte de l'autopartage.

Le service

- Un opérateur d'autopartage assure le service (contrairement à Genève où ce sont les habitants).
- Un véhicule partagé pour 3 familles de la résidence. Ce chiffre est basé sur l'expérience genevoise. Il est peut-être surévalué car l'expérience de l'autopartage en station montre que les usagers de voitures partagées pratiquent plus souvent les déplacements doux qu'avant.
- Les véhicules partagés sont garés dans l'immeuble.
- Le prestataire réalise une estimation des coûts de transferts de modes de déplacement des ménages afin de leur donner une visibilité et d'éclairer leur choix de logement.

Atouts

- Pas de dépense liée au véhicule personnel pour ceux qui peuvent se rendre à leur travail autrement qu'en voiture.
- Concerne les ménages avec ou sans enfants.
- Chaque ménage dispose de 0,375 véhicule. Cela rend possible différents types de déplacements.



Urbanisme de socle.

- Le nombre de places de parking est nettement diminué, donc le coût de construction.
- Le nombre de véhicules personnels diminue.

Limites :

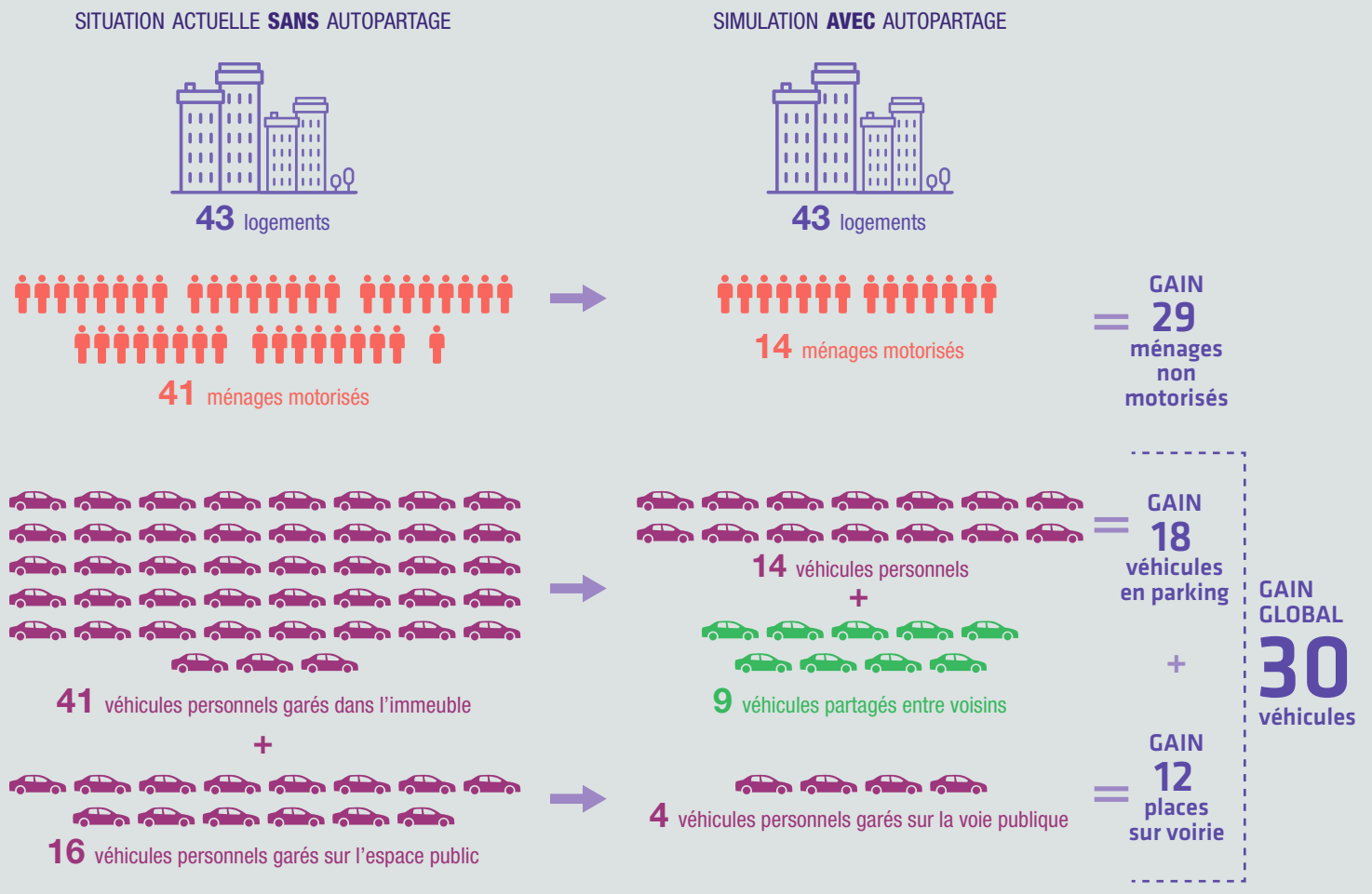
- Suppose que le nombre de résidents ayant besoin d'une voiture personnelle pour se rendre au travail soit limité. De plus, la part des usagers n'est pas stable dans le temps (ex : départ d'un usager, remplacement par une personne qui doit avoir une voiture pour son travail).
- Suppose un règlement pour réguler le nombre de locations par ménage (cf. Genève).
- Le service doit être conçu au maximum au moment de la commercialisation des appartements.

Impact de l'autopartage résidentiel

L'impact sur le nombre de véhicules et le nombre de places de parking est calculé ici à partir des situations des ménages enquêtés dans deux immeubles et de la mise en place d'un dispositif calé sur le cadre proposé ci-dessus.

- Pour 43 logements, 18 personnes auraient besoin d'un véhicule personnel pour leurs trajets domicile-travail et conserveraient un véhicule personnel.
- Évolutions :
 - Le nombre de véhicules personnels pourrait passer de 57 à 18 soit un gain de 39 véhicules. Le nombre de véhicules partagés serait de 9 véhicules.
 - D'où globalement un gain de 30 véhicules.
 - Le nombre de places de parking pourrait passer de 43 à 23 : Gain = 20.
 - Le nombre de places occupées sur la voie publique pourrait passer de 16 à 4 soit un gain de 12 places.

ILLUSTRATION DU MODÈLE : LES NOMBRES SONT BASÉS SUR L'ÉVOLUTION DES DÉPLACEMENTS POUR LES HABITANTS ENQUÊTÉS



Méthodologie de l'étude

Benchmark sur l'autopartage résidentiel : Il s'appuie sur une documentation issue des agences d'urbanisme, d'un balayage approfondi du Web, d'entretiens avec les personnes chargées de la mise en place et du suivi des services, avec les personnes présentes sur les sites (gestionnaires, gardiens), de documents transmis par ces acteurs. Il n'y a pas eu d'enquête auprès des habitants concernés ni avant ni après la mise en place des services. L'Audiar n'a pas réalisé de sélection : sont présentés 16 projets français qui constituent la totalité de l'autopartage résidentiel en France. D'autres expériences existent probablement mais sont certainement peu nombreuses. A été ajouté un site suisse qui, bien que non représentatif de l'autopartage résidentiel, permet de nourrir la réflexion sur ce type d'autopartage.

Regards d'acteurs : réalisation d'une trentaine d'entretiens (métropole rennaise).

Regards d'habitants : une enquête a été menée auprès d'habitants de la Courrouze à Rennes (43 ménages) afin de connaître leurs pratiques actuelles de mobilités, leur potentiel de démotorisation et dans cette hypothèse leurs reports modaux dont l'autopartage résidentiel... L'entretien en face à face a permis d'accompagner les personnes dans leur réflexion et d'aller au-delà de réponses binaires. L'autopartage a été comparé aux autres modes de déplacements disponibles. Entretiens réalisés par des étudiants du Master 2 - Aménagement Collectivités Territoriales de l'Université Rennes 2.

POUR EN SAVOIR PLUS : *L'autopartage résidentiel, un modèle à construire.* Document détaillé (88 pages).



**AGENCE D'URBANISME
ET DE DÉVELOPPEMENT INTERCOMMUNAL
DE L'AGGLOMÉRATION RENNAISE**

3 rue Geneviève de Gaulle-Anthonioz - CS 40716 - 35207 RENNES Cedex 2
T : 02 99 01 86 40 - www.audiar.org

Contacts

Annaïg Hache
a.hache@audiar.org

Bruno Le Corre
b.lecorre@audiar.org



4 avenue Henri Fréville - CS 20723 - 35207 RENNES Cedex 2
T : 02 99 86 60 60 - metropole.rennes.fr



CONSTRUIRE UN ECOQUARTIER DANS MA COMMUNE



QU'EST-CE QU'UN ECOQUARTIER ?

Un écoquartier est un projet d'aménagement urbain qui vise à intégrer des objectifs de développement durable et à réduire l'empreinte écologique du projet, en insistant sur une prise en compte de l'ensemble des enjeux environnementaux.

Pour le ministère du développement durable, un



A savoir !

À l'issue des négociations du Grenelle, un accord a été trouvé pour proposer qu'au moins un écoquartier soit développé avant 2012 dans « toutes les communes ayant des programmes de développement significatif de l'habitat. »

écoquartier « *se doit aussi d'être un quartier durable, englobant des considérations liées aux transports, à la densité et aux formes urbaines, à l'éco-construction, mais également à une mixité sociale et fonctionnelle et à la participation de la société civile.* »

QUELS CRITERES PRENDRE EN COMPTE ?

◆ La réduction des consommations énergétiques

Les bâtiments doivent répondre à des exigences très strictes de consommation énergétique. Les écoquartiers remarquables recourent le plus souvent aux énergies renouvelables : solaire, réseau chaleur au bois, etc.

◆ Une meilleure gestion des déplacements

L'utilisation de la voiture doit être limitée au bénéfice des transports doux : transports en commun, vélo, marche à pied. Ainsi, les écoquartiers doivent favoriser ces modes de transport grâce à la création de pistes cyclables, la présence de parkings à vélos sécurisés, le renforcement des voies piétonnes, la mise en place de pédibus, etc.

Afin d'éviter les déplacements, l'écoquartier devra de plus en plus être pensé comme une zone multifonctionnelle, avec la présence de commerces, d'écoles, de services publics, culturels, médicaux, de zones d'activité, etc.

◆ Réduire les consommations d'eau

Les eaux pluviales doivent être récupérées et utilisées pour arroser les espaces verts, pour nettoyer la voie publique, pour une utilisation domestique, etc.

◆ Limitation de la production de déchets

Le tri sélectif est évidemment de rigueur. Des actions peuvent être menées vers la limitation des déchets et vers l'utilisation des déchets verts pour le compostage.

◆ Favoriser la biodiversité

Des mesures peuvent être prises ou encouragées pour permettre à une flore et une faune locale de s'épanouir, grâce à la présence de zones humides, en interdisant l'utilisation d'engrais chimiques, etc.

◆ Le choix des matériaux de construction

Les matériaux de construction utilisés et les chantiers peuvent faire l'objet d'une attention particulière, en veillant par exemple à une meilleure gestion des déchets de chantier.

◆ Education et sensibilisation

L'écoquartier est un lieu privilégié pour mener des actions de sensibilisation auprès des adultes et des actions d'éducation auprès des enfants, notamment si une école se situe au sein de l'écoquartier.

◆ Politique sociale

L'écoquartier n'est pas seulement un lieu où l'environnement est mis au centre, sa construction doit tenir compte des autres piliers du développement durable, notamment le pilier social. La mixité sociale doit être encouragée, les logements privés doivent alterner avec des logements sociaux, des logements étudiants, etc. L'accession sociale à la propriété est également un axe favorisant la mixité sociale. L'écoquartier ne doit pas être conçu comme une enclave pour propriétaire.

Pour en savoir plus...

- ◆ www.ecoquartiers.developpement-durable.gouv.fr : le site du ministère sur les écoquartiers, avec notamment les appels à projet de reconnaissance d'écoquartiers.
- ◆ www.agur-dunkerque.org/indexc.php#1 : recueil de fiches pour réaliser son écoquartier, réalisé par l'agence d'urbanisme et de développement de la région Flandre-Dunkerque (AGUR).
- ◆ www.suden.org : réseau européen du développement urbain durable, qui propose notamment de nombreuses ressources bibliographiques
- ◆ *Ecoquartier mode d'emploi*, C. Charlot-Valdieu et P. Outrequin, Edition Eyrolles, 2009

Covoiturage : les collectivités mettent le turbo

Jean-Baptiste Forray | France | Publié le 27/06/2024 | Mis à jour le 25/01/2025

Les chiffres du covoiturage financé par les collectivités sont en forte hausse. Mais, pour mettre fin à l'hégémonie de l'autosolisme, les acteurs locaux ont besoin de plus de moyens, comme ils l'ont rappelé lors des journées d'Agir (Transport), le 19 juin à Montpellier.

Lancé fin 2022, le plan gouvernemental avait été plébiscité par les élus locaux. L'Etat s'y engageait à mettre un euro en faveur du covoiturage quand les collectivités déboursaient la même somme. Promesse tenue.

Les collectivités, de leur côté, ont fait du covoiturage l'une des composantes de leur plan climat-air-énergie territorial. L'enjeu n'est pas mince dans la métropole de Montpellier qui est celle qui accueille le plus de nouveaux habitants. Il est aussi crucial dans une région rurale et dynamique, comme les Pays de la Loire, qui compte nombre d'usines à la campagne.

L'heure du bilan

Deux collectivités qui ont dressé le bilan de leur dispositif, lors du congrès d'Agir (Transport), le 19 juin dernier à Montpellier. A Montpellier Méditerranée Métropole, a expliqué le chargé d'étude nouvelles mobilités, Stéphane Fabre, le soutien financier a été apporté via l'appli Klaxit, rachetée par BlaBlaCar.

Les conducteurs bénéficient de 2 à 4 euros pour un trajet de moins de 80 kilomètres. Une incitation qui peut atteindre jusqu'à 150 euros par mois. Le passager, lui, n'a rien à déboursier.

Le conseil régional des Pays de la Loire s'est montré un peu moins généreux. Les passagers sont mis à contribution. Le soutien au conducteur, lui, peut grimper jusqu'à 2 euros par trajet. Il est plafonné à 84 euros par mois, « soit près de 1 000 euros par an », a souligné le chef de projet mobilité des Pays de la Loire Sébastien Bourcier.

Des coups de pouce qui, dans cette région, passent par le filtre de 65 autorités organisatrices de la mobilité et d'une trentaine d'opérateurs. Un dispositif dopé par 16 «territoires pilotes» et 150 «employeurs engagés».

Trois fois plus de trajets

Les résultats sont au rendez-vous. Dans les Pays de la Loire, le nombre moyen de trajets (pouvant aller jusqu'à 60 kms) financés chaque jour a grimpé de 1 700 en 2022 à 3 700 en 2023 pour s'élever à 4 800 en 2024. Soit près de trois fois plus de trajets en deux ans.

A Montpellier Méditerranée Métropole, la courbe aussi est largement à la hausse. Le nombre de trajets covoiturés était de 167 000 en 2022. Il a atteint 241 000 en 2023 pour culminer 367 000 en 2024. Dans les deux cas, le covoiturage n'entre pas aujourd'hui en concurrence avec le transport public ou le vélo. Les trajets de moins de 5 kilomètres ne sont en effet pas financés.

24 kilomètres en moyenne

A Montpellier, la distance moyenne parcourue par les « covoiturés » s'élève à 24 kilomètres. Plus de 60 % trajets, d'ailleurs, dépassent les limites de la métropole. D'où un partenariat avec les voisins du groupement urbain, Pays de l'Or Agglomération d'une part et Sète Agglopol Méditerranée d'autre part.

La métropole a, par ailleurs, noué des liens fructueux avec le CHU où le covoiturage décolle. Le conseil régional des Pays-de-la-Loire a, lui, vu son dispositif monter en flèche dans un territoire florissant du Grand Ouest, où les chefs d'entreprise et les élus locaux œuvrent main dans main : celui de la communauté de communes du pays des Herbiers.

Forfait mobilité durable

Mais si le succès, dans l'ensemble de la région, est au rendez-vous, il reste marginal au regard de l'ensemble du trafic automobile. Les navetteurs, qui pratiquent l'autosolisme, sont en moyenne, 1,4 million par jour, contre, rappelons-le, 4 800 trajets quotidiens covoiturés. A Montpellier Méditerranée Métropole, il n'y a pas photo non plus. Il n'empêche : le boom du covoiturage financé par les acteurs locaux oblige les collectivités, si elles ne veulent pas voir la facture flamber, à durcir leurs critères.

Les collectivités, comme l'a relevé le consultant d'Indiggo Patrick Sucche aux journées d'Agir sont « dans l'épuration financière ». Pour changer de braquet, il leur faudrait peut-être une part de fiscalité dédiée. Un vœu pieux, à ce jour. A défaut, elles pourraient miser sur la montée en puissance du forfait mobilité durable instauré par l'Etat.