



Centre d'échanges et de ressources pour la qualité environnementale des bâtiments et des aménagements en Rhône-Alpes

LES NOUVEAUX INSTRUMENTS D'UNE MOBILITE SOUTENABLE : L'AUTOPARTAGE

[Centre de Ressources](#) > [Urbanisme](#) > [Approche thématique](#) > [Insertion dans le territoire](#)



Jean-Pierre MARIELLE – Programmiste / Urbaniste

JUIN 2007

CENTRE DE RESSOURCES « ENVIROBOITE »



www.envirobat-med.net – www.ville-amenagement-durable.org

EMERGENCE DU CAR-SHARING

Le car-sharing est né dans les années 80 en Allemagne et en Suisse dans la mouvance écologiste sur la base d'un constat :

« A quoi bon avoir une voiture, lorsqu'elle reste 23 heures par jour au garage, cinq à six jours par semaine ? ».

Ce questionnement est susceptible de concerner une population habitant les centres villes ou les zones urbaines denses, où la proximité des lieux de travail, des équipements, commerces et services avec l'habitat favorise les modes de déplacements par modes doux, et où l'offre en transports collectifs est susceptible de constituer une alternative crédible à l'usage de la voiture individuelle. Sont visés les « urbains » dont l'usage personnel de l'automobile reste ponctuel, les principes de l'autopartage excluant l'utilisation répétée pour des déplacements pendulaires domicile/travail quotidiens, ou « l'accaparement » systématique chaque week-end pour aller dans sa maison de campagne, par exemple.

Au départ, le car-sharing se développe sur Berlin, porté par une entreprise co-gérée par ses membres, Stattauto, qui développe par ailleurs le covoiturage.

D'autres acteurs se positionnent, tels que des sociétés à but lucratif, pour répondre à ce qui devient un phénomène qui devient significatif, à défaut d'être déjà un phénomène de masse.

« Aujourd'hui, le car-sharing s'est professionnalisé, et a quitté la seule mouvance écologiste », note George Wilke, chercheur à l'Institut pour le climat, l'environnement et l'énergie de Wuppertal, cité par la revue « Ville et transport Magazine » *1.

Aujourd'hui quatre entreprises se partagent l'essentiel du marché en Allemagne : Greenwheels (qui a racheté Stattauto), Carsharing, Cambiocar et Stadtmobil. DB-Rent, présent sur les gares de 80 villes allemandes propose 1500 véhicules à partir de 2 € de l'heure, 5 € la journée avec 25 kilomètres gratuits. Les tarifs de Greenwheels sont nettement inférieurs (à partir de 1€ l'heure et 15 centimes du km).

Le profil des utilisateurs est assez typé :

« Les utilisateurs dispose de revenus supérieurs à la moyenne, ont un niveau de formation élevé, du pouvoir d'achat, et ne considèrent pas la voiture comme un instrument de standing »

On notait en Allemagne, à la fin de l'année 2006 quelques 83 000 adhérents. George Wilke estime le potentiel entre 1,5 et 3 millions de membres :

« Entre 1,5 et 2 millions de personnes n'utilisent leur véhicule que quelques jours par semaines, et roulent moins de 10000 kilomètres par an ».

(*) *Ville et Transports Magazine n°417 – 31 janvier 2007.*

Les représentants de la filière soulignent qu'un soutien politique permettrait de passer rapidement à une toute autre échelle que la réalité actuelle.

L'AUTOPARTAGE EN FRANCE

Les premières villes à développer et soutenir l'autopartage sont : Strasbourg (« Auto'trement »), Lyon (« La voiture autrement »), Marseille, Paris (Caisse commune), suivies de Montpellier, Grenoble, etc...

1) Marseille : « Provence Autopartage »

- Association, en partenariat avec la ville de Marseille et la société Effia *
- Nombre d'abonnés :
-
- **Véhicules « propres »** : Essai non satisfaisant de 3 places dédiées aux véhicules électriques type Kangoo sur le parking Saint Charles (gare SNCF),
(* *Effia : société gestionnaire de parcs de stationnement, 155 parking, 65000 places, 7 gare routières gérées pour le compte d'Autorités organisatrices de transport*)

2) Lyon : « La voiture autrement » (dont le logo devient « @utolib' »)

- Association créée en 2001, avec l'appui entre autres, du Grand Lyon, de la Ville de Lyon, de l'ADEME,...
- Nombre actuel d'abonnés :
- 7 stations dans les parcs de stationnement LPA (République, Parc Terreaux, Part-Dieu, Gailleton, Gros Caillou, Fosse aux Ours et Villeurbanne Gratte-Ciel)
- Système de carte magnétique individuel et de boîtes à clés (sauf Part Dieu et Gailleton)
- 18 véhicules actuellement disponibles (Citroën C1, Twingo, 206, Kangoo, Modus)
- Véhicules « propre » : quelques C1 (109g CO2 /km), un court essai de quelques mois d'un véhicule Kangoo électrique prêté par EDF
- Tarification :

3) Paris : « Caisse commune »

- Association créée en 1999
- 1000 adhérents aujourd'hui
- 11 stations actuellement, 20 à partir de l'été
- Système d'exploitation en cours de réorientation : Nouvelles voitures Toyota Yaris équipées d'un lecteur de cartes magnétiques individualisées, pour éviter de passer par les coffrets à clés.
- 60 véhicules + 40 nouveaux véhicules à partir de cet été
- 20 000 trajets par an
- 60 km en moyenne par course (temps moyen : 6h30)
- Choix de développement : **création en cours de petites stations de proximité en surface** (de un à deux véhicules)*, en complément des grosses stations actuelles d'une dizaine de véhicules situées dans les parkings publics, jugées peu visibles.

(* *Une ouverture tous les quinze jours*)



Les propos de Denis Baupin illustrent la place de l'autopartage dans la palette des solutions de mobilité et dans le Plan de Déplacement de Paris (PDP):

« 53% des parisiens n'ont pas de véhicule et 16% des propriétaires de véhicules à Paris l'utilisent moins d'une fois par mois. Nous souhaitons que celui qui fait le choix de ne pas avoir de véhicule à Paris puisse bénéficier en plus de sa carte Orange d'un bouquet de services : un abonnement à Caisse commune, mais également une ou deux courses en taxi et un accès au vélo en libre service qui sera proposé l'été prochain ».

La mise en œuvre d'une politique globale de déplacement associée à l'offre alternative crédible sur Paris Intra-muros que constituent les réseaux de transport public, devrait donc conduire à un niveau de développement de l'autopartage (« Caisse commune » et autres opérateurs d'autopartage à Paris) permettant de rattraper rapidement les niveaux constatés en Allemagne et en Suisse, notamment avec l'exemple de Berlin. Cela se traduira par le développement de partenariats avec le STIF et la RATP.

Nota : Un réseau « inter-métropoles ou inter-régions » s'est constitué entre différents acteurs associatifs de l'autopartage : Caisse commune à Paris, La voiture autrement (@utolib') à Lyon, Auto'trement à Strasbourg, Marseille, Montpellier, Grenoble.

Il permet aux adhérents de ces structures de pouvoir réserver à la demande des véhicules dans les autres villes, sous réserve de se procurer auprès de leur organisme les cartes d'accès correspondantes.** Ces accords pourraient être précurseurs d'un éventuel futur réseau national réellement interconnecté.

A défaut, d'autres acteurs implantés nationalement dans le secteur concurrentiel ne sont-ils pas à même de se positionner rapidement pour un service couvrant l'ensemble du territoire national, voir européen, constituant un réseau maillé et cohérent prenant appui sur les pôles d'échanges (aéroports, gares ferroviaires, pôles d'échange des transports en commun et parkings-relais, centre-ville, pôle d'activités, etc...), donnant la possibilité

4) Lille : « Lilas » Lille-autopartage de Kéolis

- Concession ou initiative privée
- 9 stations disposées sur l'espace public du centre (sur des places ou à proximité des stations de transport en commun), et 4 autres stations à terme dans les faubourgs de Lille,
- Système de badge individualisé au lieu de la boîte à clé,
- 16 véhicules actuellement disponibles et 20 à partir de septembre 2007 (Clio, Kangoo, Twingo, équipés du GPS et du lecteur de badge) ;
- les futurs véhicules seront « propres ».
- Tarification très basse :
 - Droit d'entrée de 15 €,
 - Abonnement mensuel de 5 € et 3€ pour le conjoint,
 - Prise en charge : 3,5 €,
 - Tarification de l'Heure : 3,5 € et 1€ de nuit entre 23h et 7h,
 - Forfait de 10km pour une heure et 20 km pour deux heures
 - Coût du kilomètre supplémentaire : 0,33 €

L'AUTOPARTAGE AU CŒURS DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX GLOBAUX / LOCAUX

Nous ne rappellerons pas ici la part des transports dans les enjeux environnementaux globaux et locaux, qu'ils soient d'ordre énergétiques, climatiques ou liés à la pollution et la santé publique,

La réponse à l'objectif d'une réduction par le facteur 4 à l'horizon 2050 des consommations énergétiques et des dégagements des gaz à effet de serre qui leur sont corrélés ne viendra pas du seul recours aux énergies dites alternatives : biocarburants, électricité, énergie hydrogène, solutions hybrides, etc... Outre l'inertie des industries concernées et le manque de volonté politique présentement constaté pour les promouvoir, ces nouvelles technologies présentent des bilans énergétiques et d'impact CO2 qu'il convient de nuancer et en aucun cas surestimer.

La réponse viendra donc aussi, tout à la fois d'une maîtrise des besoins en terme de déplacements (agir sur l'aménagement des territoires et sur la compacité de la forme urbaine), et de la modération de l'usage de l'automobile individuelle impliquant d'autres rapports à cet objet mythique ... et d'autres pratiques. L'autopartage - comme le covoiturage et /ou les Plan de Déplacement d'Entreprises (DPE ou interentreprises)- appartiennent à la palette des solutions à développer pour répondre de manière pertinente à aux besoins de mobilités et aux enjeux environnementaux.

1) Limiter la multimotisation

Il faut rappeler ici qu'une voiture en autopartage est susceptible, selon le contexte urbain dans lequel elle s'insère et selon les modes de gestion, de **remplacer jusqu'à 5 véhicules** particuliers.

Autant d'économies en termes d'énergie grise, tout en offrant l'opportunité d'un renouvellement accéléré des techniques respectueuses de l'environnement, si les sociétés portant l'autopartage mettent au centre de leurs objectifs et de leurs ambitions l'acquisition d'un parc automobile exemplaire des dernières technologies dans ce domaine.

2) L'Autopartage comme un des outils d'accompagnement de la ville durable compacte

Au cœur des nouvelles mobilités et parmi le panel de solutions alternatives ou complémentaires, l'Autopartage prend toute sa place

Fonctionnement de l'Autopartage

Il se caractérise par :

- Un usage très simple et adapté aux courtes périodes et aux déplacements sur courtes et moyennes distances
- Une disponibilité variable imposant une programmation anticipée de ces déplacements
- La contrainte du retour du véhicule à la station de départ
- Un coût qui reste conséquent, mais permet de **réduire d'environ 25 à 50% selon les usages un budget automobile moyen.**
- Une lisibilité et une maîtrise de ce budget à travers la facturation mensuelle.
- Une bonne adaptation tant aux usages privés que pour et un usage professionnel (petites PME de services et d'études par exemples)

- Un service complémentaire de la location longue durée ou de la location classique
- Un service complémentaire du train /TGV pour trajets Terminaux

3) Autopartage et espace public

La réalité actuelle : Une commodité pour initiés

Les stations d'autopartage sont la plupart du temps implantées dans des ouvrages de parkings publics sous concession en milieu urbain dense, intégrant par ailleurs un stationnement résidentiel à tarification spéciale.

La négociation d'un tarif préférentiel pour ces véhicules est souvent associée aux termes de la convention de concession, et constitue une part de la subvention ou du soutien apporté par la collectivité au développement de cette offre.

Prospective pour une évolution vers un service public intégré à l'espace public

Celle-ci permettait :

- Visibilité, Accessibilité, Proximité
- Complémentarité avec les nouveaux services de transport à la demande (dans le cadre d'une offre globale cohérente (pôle multimodaux TER/RER/tram-train, tramway, métro, TCSP, trolley-bus, Bus, transports à la demande, automobile en libre-service (Autopartage), cycles en libre-service (Vélo'v)
- Identité urbaine (vers une Image et un Design personnalisé pour chaque collectivité ?) ou au contraire individualisation de l'offre ? (« La voiture plaisir »)

4) L'Autopartage comme vecteur de développement et de diffusion des nouvelles technologies environnementales

Energies alternatives non polluantes : Biocarburants (Diester 30 et Bioéthanol E80 avec filtres performants sur particule fines), Hydrogène (piles à combustibles), Electricité sur réseaux d'électricité verte (piles performantes lithium-ion, lithium-polymère, ..., supercondensateurs)

Equipement GPS, radioguidage, régulation de trafic

5) Autopartage et Ecoquartiers :

Quartiers denses « sans voiture », où le stationnement des véhicules automobiles est découplé du logement et concentré sur des points en pourtour de quartier (parcourir 100 ou 200 m de son domicile au parking, voire 350 m considérée comme une limite psychologique), favoriserait la pratique de l'Autopartage.

(Exemple de Fribourg, et de l'implantation en bordure de quartier d'un parking-silo, avec station d'autopartage)

L'évolution des normes de places de stationnement, rapportées au logement ou à la surface de locaux tertiaires, inscrites aux PLU et souvent désastreuses du point de vue environnemental, pourrait être rediscutée par les collectivités locales en cohérence avec la promotion et le soutien de l'offre d'autopartage, selon une analyse fine du contexte urbain, économique et sociale, et des déplacements induits, dans le cadre de politiques publiques volontaristes.



L'opportunité de tels développements de l'autopartage doit être resituée au cœur des démarches de développement durable structurant nos missions d'études urbaines, et au cœur des recherches sur les nouvelles mobilités qui accompagneront les formes urbaines compactes innovantes et durables, ou des recherches de solutions pour désengorger les centres - ville.

CONCLUSION

Facteur 4 à l'horizon 2050.

Il existe un panel de solutions techniques permettant aujourd'hui de diviser par 2 les consommations énergétiques des véhicules automobiles, ainsi que les rejets de CO2 qui leurs sont corrélées, avec des techniques d'ores et déjà connues et maîtrisées, sans attendre les promesses de l'énergie hydrogène ; cette dernière ne constitue, il faut le rappeler, qu'une énergie secondaire, qui laisse entière la question délicate, coûteuse et énergivore de sa production, de son transport, et donc de son bilan global. La frilosité, pour ne pas dire la résistance des constructeurs européens d'automobiles et de leurs lobbies, n'annonce pas une baisse rapide des coûts de ces techniques pour une diffusion qui soit à la mesure de l'urgence environnementale traduite dans le Plan Climat. L'évolution vers la notion de service public de l'Autopartage, sous l'impulsion et avec l'implication financière des collectivités, quel que soit le mode de gestion adopté (délégation de service public, régie, structures associatives et coopératives de l'économie sociale et solidaire) n'offrirait-elle pas l'opportunité d'une diffusion plus rapide de l'usage et des bienfaits de ce mode d'usage partagé, découplé de la possession individuelle de l'automobile (l'utilisation d'une voiture en Autopartage remplace l'usage de 5 voitures individuelles) ?

Cette orientation ne serait-elle pas à soutenir en l'inscrivant dans les documents d'urbanisme opposables : réduire drastiquement dans les PLU le nombre de places de stationnement automobile minimal exigé par logement ou par ratio de surface de locaux tertiaires, si création sur la ville ou le quartier d'un service d'Autopartage ? (*)

La diminution des investissements qui en résulterait (moindres travaux d'infrastructure) ne pourrait –elle contribuer au financement des surinvestissements liés au développement de la qualité environnementale des bâtiments et de l'aménagement de l'espace public. Sa prise en compte dans les études d'urbanisme pourrait conduire à concevoir de manière différente les réseaux viaires et les principes de desserte, au profit de formes urbaines compactes privilégiant la résidentialité, l'intimité et la qualité de vie des espaces.

Enfin, l'Autopartage, à travers la facturation mensuelle du service, rend visible et explicite la structuration des dépenses de déplacement et de transport, souvent occultée dans le cadre de l'usage et de la possession statutaire du véhicule individuel. Elle conduit à des **choix raisonnés des modes de déplacement** (recherche du meilleur mode pour chaque besoin, qu'il soit privé ou professionnel), au profit des modes doux, des transports en commun et du train, dont l'impact écologique est moindre. Cette pratique peut conduire de même à favoriser les modes de communication et d'échange « immatériels », quand ceux-ci se révèlent adaptés plutôt que de multiplier les déplacements (téléphone, courriels vidéoconférences, etc...).



C'est donc un outil ciblé sur certains usages qui prend toute sa valeur dans un ensemble de comportements individuels éco-responsables, chez les particuliers citoyens comme au sein des entreprises ou des collectivités. C'est un des maillons d'une politique globale et cohérente de la mobilité

() De nombreux PLU imposent encore un minimum de 2 places de stationnement par logement, certains avec le critère d'un place pour 40 m², ou encore une place pour 25 m² d'activité tertiaire. Cela conduit à :*

- ⇒ l'encouragement de la multimotorisation des ménages dans des zones de centre ville ou des quartiers où commence à exister une offre alternative crédible de modes de déplacement modes doux ou transports collectifs ;*
- ⇒ à des surinvestissements colossaux en ouvrages d'infrastructure dédiés au stationnement résidentiel, au dépend d'investissements plus urgent dans la qualité environnementale des opérations de construction ou d'aménagement ;*
- ⇒ à un partage de l'espace public qui reste pour l'essentiel favorable à l'automobile (bandes de stationnement bilatéral continu le long des voies, parfois en épi, occupé en permanence), au dépend de la nécessaire végétalisation de l'espace public*

Le développement de l'autopartage, son insertion dans l'espace public pour plus de proximité et de souplesse (« aller vers des modules de mobilité en libre service ») sont des outils alternatifs à la politique du « tout voiture , pouvant remplacer dans bien des cas la deuxième ou la troisième voiture.

Il est alors possible de revenir à l'imposition d'une seule une place de stationnement par logement, pas forcément implantée sur la parcelle de l'opération, mais à justifier dans un opération de construction ou d'aménagement de parking résidentiel dans un périmètre de moins de 350 m par exemple.

L'autopartage est donc à l'orée d'une mutation qui devrait le conduire d'une position aujourd'hui encore marginale dans la palette des déplacements (même en considérant le retard français par rapport à d'autres pays européens où cette solution commence à devenir un mode de déplacement « de masse »).

Face à cette mutation, **tous les acteurs ont leur carte à jouer**, et se positionnent d'ores et déjà sur des solutions originales et des notions de services différenciées et parfois complémentaires.

Les **associations initiatrices de l'autopartage**, soutenues par les subventions des collectivités, auront toujours un rôle de défricheurs de nouveaux développements sur de nouveaux territoires, apporteront une réponse plus conviviale, fortement identitaire à ceux pour qui le choix de l'autopartage est avant tout un acte partagé qui a du sens, qui se prolonge dans un engagement citoyen et un mode de vie en accord avec cet engagement pour l'échange, la solidarité, et la responsabilité vis-à-vis de notre environnement.

Les **sociétés de location de véhicules automobiles** sont attentives au marché émergent des nouvelles mobilités et de nouveaux services associés, qui prolonge leurs savoir-faire actuels dans la gestion des parcs. Prenant appui sur leurs nombreuses agences, bien situées à proximité des cœurs de ville, des pôles économiques comme des pôles d'échange (gares, aéroports, zones d'activités,...), elles peuvent offrir rapidement des solutions adaptées aux entreprises, comme aux particuliers (choix élargi de véhicules adapté aux attentes



différentiées du marché, contrats adaptés aux objectifs des PDE des entreprises, possibilité de réponses régionales puis nationales, plus de capacité à s'orienter progressivement vers un service de la mobilité où l'on soit plus obligés de rapporter obligatoirement le véhicule à son point de d'origine,...)

Les **sociétés concessionnaires de gestion des parcs de stationnement**, quelles soient privées ou publiques (régies), peuvent avoir un intérêt à des ententes ou des groupements avec les associations d'autopartage (dont elles sont parfois sociétaires), ou encore avec les loueurs pour offrir des services.