

AUTOMOBILISTES PARTAGEURS

Nicolas Mercat

cofondateur d'Altermodal, bureau d'études spécialisé dans les circulations douces.

Laurence Dordor

ingénieur diplômé de l'Insa de Lyon.

Texte écrit pour la revue M3 n°5

Autolib' à Paris ou Lyon, Autobleu à Nice, Autocool à Bordeaux, Mobility en Suisse, le service M by Peugeot, le concept Buzzcar, Drivy ou Citizen car... les nouvelles offres répondent à une situation bien connue : la sous-utilisation des voitures individuelles. Un véhicule est en mouvement moins de 5 % de sa durée de vie, avec un taux de remplissage moyen de 1.22 pour les déplacements quotidiens en semaine. Quatre véhicules sur cinq ne transportent qu'une seule personne. Selon l'enquête ménage déplacement (EMD) du Grand Lyon de 2006, 40 % des véhicules dont les propriétaires habitent Lyon et Villeurbanne restent à l'arrêt lors d'une journée moyenne en semaine. Globalement, une voiture n'est utilisée en moyenne qu'à 1 % de ses capacités théoriques. L'idée de développer des alternatives à son usage individuel a donc tout son sens, et les perspectives de développement de l'autopartage sont considérables.

Passage à une économie de la fonctionnalité

Pour le particulier, l'autopartage est une liberté : pas de véhicule à entretenir, plus d'assurance à souscrire, etc. On peut disposer au bon moment du véhicule adéquat : de petite taille ou utilitaire selon ses besoins. C'est un choix intéressant en connexion avec les autres solutions de transport, en particulier le train, dans le cadre de déplacements longue distance. Les enquêtes réalisées montrent qu'un véhicule d'autopartage se substitue à environ six véhicules particuliers, avec un gain énorme en termes d'espace public. De plus, la gestion en autopartage permet l'usage de véhicules plus récents et donc plus performants avec des carburations alternatives comme l'électrique. Enfin l'autopartage modifie les habitudes de déplacements : il supprime l'effet « réflexe » de la voiture disponible partout et tout le temps, et enclenche un cercle vertueux de report modal vers les alternatives à la voiture comme la marche à pied, le vélo et le transport en commun. La voiture est réservée aux déplacements vraiment indispensables. Les collectivités ont donc tout intérêt à favoriser le développement d'un service d'autopartage. Elles peuvent pour cela actionner plusieurs leviers : places réservées bien visibles en surface, avantages tarifaires pour le stationnement, intégration dans la tarification et la billettique multimodale, etc. Selon la récente enquête nationale sur l'autopartage réalisée par le bureau de recherche 6T, le nombre de ménages motorisés parmi les usagers de l'autopartage a diminué de moitié. L'autopartage provoque donc un basculement de l'économie basée sur la propriété d'un véhicule vers l'économie de fonctionnalité centrée sur le besoin de mobilité. Les entreprises aussi peuvent y trouver un grand intérêt. Plus de 40 % des immatriculations françaises sont des flottes d'entreprises, bien souvent surdimensionnées. Leur taux d'occupation est faible, inférieur à 60 % pendant les jours ouvrés — soit 40 % pendant l'année — et le kilométrage annuel moyen de l'ordre de 15000 kilomètres. Ces données, combinées à des frais fixes incompressibles (assurance, immobilisation de capital, etc.), aboutissent à un coût kilométrique qui avoisine dans certaines collectivités les 0,50 €/km en moyenne, avec pour certains véhicules des pointes à près d'1 €/km. Dès lors, il est intéressant pour les entreprises de réduire leur parc, afin d'en optimiser l'utilisation et de promouvoir l'autopartage.

Idéal pour les grands centres urbains

Dans l'autopartage classique, le système fonctionne en boucle, avec un remisage du véhicule à l'endroit où il a été pris, sur des stationnements identifiés dans des parkings ou sur la voie publique. L'abonnement est individuel pour les particuliers et les entreprises. Le réseau coopératif France Auto-Partage réunit quatorze opérateurs présents dans une cinquantaine de villes françaises, avec 550 véhicules en autopartage pour 280 stations et environ 12 000 adhérents, si l'on se réfère aux chiffres cités aux deuxièmes rencontres nationales de l'autopartage à Marseille, en octobre 2012. Le système de gestion, la centrale d'appel, certains achats comme les assurances ou même les véhicules sont mutualisés. Les adhérents de l'un des opérateurs peuvent bénéficier de l'effet de réseau et peuvent utiliser un véhicule en tout point du réseau. Ce dispositif vise essentiellement les grands centres urbains avec une densité suffisante et cible principalement les particuliers. La part des ménages sans voiture y est plus élevée et l'autopartage s'insère dans l'offre de transport au même titre que le vélo, les transports en commun ou la marche à pied. Il a déjà fait ses preuves, que ce soit à Lyon (Autolib'), à Marseille (AutoPartage-Provence) ou à Bordeaux (Autocool). À Nice, le dispositif Autobleu fonctionne avec des véhicules électriques. Il compte 42 stations,

GRANDLYON
communauté urbaine

Direction de la Prospective et du Dialogue Public
20 rue du lac - BP 3103 - 69399 LYON CEDEX 03

www.millenaire3.com

126 véhicules équipés et fonctionne sur simple inscription. La distance moyenne effectuée est d'environ 30 kilomètres. Plus souple — puisqu'on peut prendre une voiture dans une station et la déposer dans une autre —, le dispositif d'autopartage en trace directe fonctionne à Paris avec 683 stations (1 000 à terme) et 1 740 voitures électriques. Le système d'abonnement Autolib', sur le modèle des vélos en libre service, fonctionne par stations. Les véhicules équipés de boîtiers communicants sont géolocalisés, donc réparables en temps réel. Le choix de la voiture électrique est loin d'être généralisé. Cela s'explique par une technologie encore imparfaite et un rejet réel, quoique injustifié, de la part des utilisateurs. Ainsi le système suisse Mobility, leader européen du marché, ne possède que 22 véhicules électriques sur 2 600.

Partager mieux et plus entre entreprises, entre particuliers ?

De nouveaux services ont émergé tels Carbox ou Deways, qui proposent de l'autopartage en entreprises en mutualisant les flottes. Cela permet aux entreprises de bénéficier de véhicules sans investir et de remettre à plat les systèmes de gestion et d'attribution des véhicules. Certains loueurs comme Hertz ou CarGo proposent de l'autopartage sans abonnement, profitant de leurs réseaux de points de location. Dans les espaces ruraux, l'autopartage de véhicules peut trouver son équilibre en mutualisant des flottes existantes : les associations, collectivités ou transporteurs qui possèdent des véhicules peuvent permettre aux particuliers de s'en servir en dehors de leurs périodes d'utilisation. À Grenoble, CitéLib propose dans ce cas la fourniture du boîtier d'autopartage et les prestations de réservation et de facturation. L'autopartage entre particuliers, dit de pairs à pairs ou P2P, est en plein développement. De nombreux sites communautaires comme Drivy (anciennement Voiturelib'), Buzzcar ou Cityzencar ont vu le jour depuis 2010, proposant une mise en relation des particuliers et une prestation d'assurance qui manquait jusque-là au développement de l'autopartage dans la sphère privée ! À l'heure où la chute des ventes du marché automobile traditionnel continue, l'autopartage a de beaux jours devant lui. De nouveaux usages de la voiture sont à envisager et à développer où chacun trouvera son bénéfice : les acteurs privés, les citoyens, les collectivités. L'ère du Transport Public Individuel est bien commencée.

GRANDLYON
communauté urbaine

Direction de la Prospective et du Dialogue Public
20 rue du lac - BP 3103 - 69399 LYON CEDEX 03
www.millenaire3.com