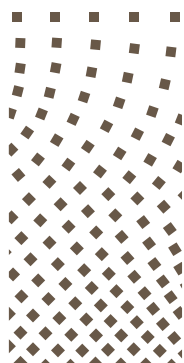

COMMENT DÉVELOPPER

L'AUTOPARTAGE

en zone
périurbaine

GUIDE



AUTOPARTAGE, COVOITURAGE, VTC...

Pour remplacer l'utilisation classique d'une voiture particulière, les dispositifs se multiplient, facilités par les technologies numériques d'information.

Et pas uniquement dans les grandes villes.

Les espaces périurbains sont aussi des territoires où les nouvelles mobilités sont attendues et notamment l'auto-partage.

Quelles sont les pratiques des ménages en matière de mobilité dans les zones périurbaines ?

A quoi correspondent les différents services de partage d'automobile ?

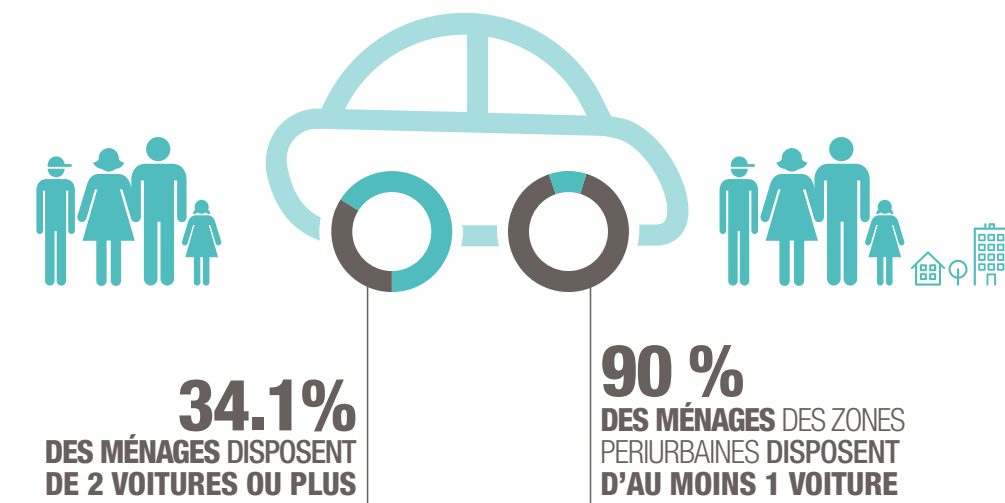
Quels sont leurs avantages respectifs et leur modèle économique ?

Comment les collectivités peuvent-elles adapter l'auto-partage aux besoins spécifiques des zones périurbaines ?

Les réponses dans ce petit guide.

LA MOBILITÉ EN FRANCE ET DANS LES ZONES PÉRIURBAINES

QUELLES SONT LES PRATIQUES EN MATIÈRE DE TRANSPORTS ?



EN FRANCE, le poids de la voiture dans les habitudes de transports des ménages est très important.

- Même si la part modale de la voiture varie fortement en fonction des régions, de la densité des villes et de l'offre de transport en commun sur chaque territoire, cette part atteint en France 37 %¹.
- De plus, la part modale de la voiture est particulièrement élevée pour les trajets domicile-travail, pour lesquels elle s'élève à 47 %.
- Par exemple, en Île-de-France, la voiture est le deuxième mode de déplacement des Franciliens derrière la marche, avec plus de 15,5 millions de déplacements effectués, et le premier mode motorisé.

DANS LES ZONES PÉRIURBAINES, le poids de la voiture individuelle est encore plus fort.

QUELS CONSTATS ?

- Les distances parcourues sont plus longues qu'en zone urbaine et les trajets sont réalisés majoritairement en voiture individuelle.
- L'offre de transports collectifs est moins dense de banlieue à banlieue.
- Cette offre de transports collectifs en général assez restreinte ne propose pas de réelle alternative

à la voiture, ce qui a pour conséquence d'isoler les populations non motorisées.

QUELLES CONSÉQUENCES ?

- Dans les espaces périurbains, le taux de motorisation de ménages est plus élevé : 90 % d'entre eux disposent d'au moins une voiture.
- La part modale de la voiture y est particulièrement élevée : elle s'élève à 80 % dans certaines zones périurbaines, alors que dans certains secteurs urbains, elle est inférieure à 50 %².

L'AUTOPARTAGE, UNE SOLUTION AUX BESOINS DE MOBILITÉ

DÉFINITION

- Comme son nom l'indique, c'est un dispositif de transport qui repose sur la mise en commun d'un véhicule partagé par plusieurs utilisateurs à différents moments de la journée, de la semaine ou du mois, pour les trajets de leur choix.
- Plutôt que d'être propriétaires, chacun, d'une voiture personnelle qu'ils n'utilisent peut-être pas souvent, les utilisateurs d'un service d'autopartage disposent temporairement d'une voiture qu'ils ne financent que pour la durée de leur besoin. Le reste du temps, la voiture est utilisée par les autres membres du service. Le dispositif peut être organisé entre particuliers ou par une société, une collectivité, etc.

¹ Enquête globale transport du Stif, 2013.

² Étude IAU IdF Solutions alternatives à la voiture individuelle dans le périurbain, février 2015.

PLUSIEURS MODALITÉS

Le concept recouvre des réalités diverses. Il existe en effet différents types d'autopartage, suivant que les propriétaires des véhicules sont des particuliers ou des opérateurs, ou suivant les parcours et les modalités d'emprunt et de restitution des voitures.



ENTRE PARTICULIERS :

les propriétaires des véhicules sont ici des particuliers. En direct ou via une plateforme Internet ou des opérateurs, ces voitures sont proposées en partage à d'autres particuliers pour un trajet ou une courte période. Ce type de service s'organise en France depuis les années 2010, grâce aux nouvelles technologies numériques.



EN BOUCLE :

c'est la modalité classique de l'autopartage et la plus ancienne. Elle consiste à prendre un véhicule en libre-service dans une station et à le restituer obligatoirement dans cette même station. Il est possible de réserver une voiture plusieurs heures à l'avance en précisant le temps d'utilisation. Dans la plupart des cas, il faut être titulaire d'un abonnement pour utiliser ce dispositif.

LE SAVIEZ-VOUS ?

82.9 % DES MÉNAGES
EN FRANCE

TOUTES ZONES CONFONDUES
POSSÈDENT UNE VOITURE*

Mais, selon les territoires, le taux de Français motorisés ou non diffère fortement. Ce sont ainsi les habitants des villes qui se passent le plus facilement de véhicule personnel :

42 % des Lillois, de même que 39 % des Parisiens et 37 % des Strasbourgeois.

*En 2015 – Source Insee



EN FREEFLOATING :

dans ce dispositif, les véhicules sont mis à disposition des usagers sans stations, mais à l'intérieur d'une zone délimitée d'une agglomération. Les utilisateurs peuvent géolocaliser et réserver un véhicule disponible grâce à leur smartphone. Ils effectuent alors le trajet de leur choix, mais devront ensuite restituer les voitures dans cette même zone. La flotte de véhicules est ainsi toujours basée dans ce périmètre, tout en effectuant des parcours libres, d'où le nom du système, free floating !



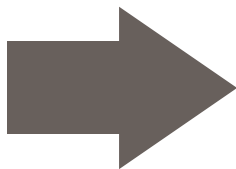
À LA TRACE OU EN TRACE DIRECTE (AUSSI APPELÉ ONE WAY) :

avec ce système, l'utilisateur peut rendre, dans la station libre-service de son choix, le véhicule qu'il a emprunté et pas forcément dans celle de départ.

L'AUTOPARTAGE : UNE SOLUTION DE MOBILITÉ À ADAPTER AUX BESOINS DES ZONES PÉRIURBAINES

QUELS SONT LES ATOUTS DE CE MODE DE TRANSPORT ?

Son succès grandissant le prouve, l'autopartage offre des atouts pour ses utilisateurs et pour les collectivités, de même qu'il influe sur les conditions générales de circulation et de mobilité dans un territoire urbain ou périurbain.



POUR LES USAGERS, qu'ils soient propriétaires d'un véhicule ou simples utilisateurs du service, l'autopartage présente de nombreux avantages.

- Les coûts liés à la possession d'une voiture particulière sont mutualisés : coûts d'achat, d'entretien, de parking, de location d'un garage, etc. De même que les « soucis » liés à son usage, comme la recherche de places de stationnement.
- La mobilité de ceux qui n'ont pas de véhicule est largement améliorée.
- Un tel service est jugé très pratique par rapport à d'autres modes de transport : disponibilité immédiate d'un véhicule pris en station ou géolocalisé, possibilité de transporter des colis encombrants, usage possible à toute heure, etc.



POUR LES COLLECTIVITÉS, les avantages de ce dispositif sont aussi réels.

- Quand ils mettent à la disposition des usagers des véhicules propres pour des trajets qu'ils n'auraient pas réalisés autrement qu'en voiture, les services d'autopartage contribuent à réduire l'émission de polluants et de gaz à effet de serre.
- L'autopartage encourage les changements de comportement : l'autopartage favorise l'utilisation des réseaux de transport en commun.

- L'autopartage permet de diminuer mécaniquement le nombre de voitures en circulation, de réduire la congestion des routes et libère des places de stationnement. Chaque voiture d'autopartage remplace 9 voitures personnelles et libère donc 8 places de stationnement*.

LE SAVIEZ-VOUS ?

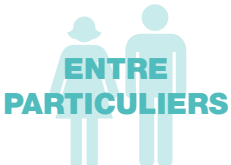


1.6 % des SUISSES

SONT ABONNÉS À UN DISPOSITIF D'AUTOPARTAGE

soit environ 130 000 personnes (sur 8,3 millions d'habitants). Le système y est très développé et les stations sont nombreuses. Avec la même proportion d'adeptes de véhicules partagés, la France compterait plus d'un million d'utilisateurs...



ZONES PÉRIURBAINES : LES AVANTAGES ET LES LIMITES DE CHAQUE FORME D'AUTOPARTAGE

	AVANTAGES	LIMITES
 <p>ENTRE PARTICULIERS</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Pas d'investissement ni d'infrastructure de la part de la collectivité - Service bon marché pour les usagers - Présence sur l'ensemble du territoire 	<ul style="list-style-type: none"> - Qualité environnementale des véhicules non garantie - Pression sur le stationnement - Quelle responsabilité juridique en cas d'accident : nécessité d'une assurance ad hoc
 <p>EN BOUCLE</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Diminution des stationnements à terme - Diminution du taux de motorisation à terme - Correspond bien aux déplacements occasionnels - Stationnement retour garanti - Une offre flexible bien adaptée aux territoires périurbains 	<ul style="list-style-type: none"> - Nécessité de disposer de places de stationnement réservées à proximité des lieux de passage, transports en commun, centres commerciaux (pour les déplacements occasionnels) et à proximité d'ensembles de logements ou de parcs d'activité - Seuil de rentabilité élevé - Incompatibilité avec les trajets pendulaires - Si véhicules électriques, subventions nécessaires pour les bornes de recharge
 <p>EN FREEFLOATING</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Offre de stationnement très flexible, pas de nécessité de disposer de stations ni de places fixes - Diminution du taux de motorisation à terme 	<ul style="list-style-type: none"> - En moyenne, 3 places de stationnement par véhicule nécessaires - Pas de garantie de disposer à tout moment d'un véhicule ni de trouver une place de stationnement - Offre difficile à mettre en place avec une flotte électrique - Offre peu adaptée aux territoires périurbains
 <p>A LA TRACE</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Offre de stationnement flexible - Diminution du taux de motorisation à terme 	<ul style="list-style-type: none"> - En moyenne, 3 places de stationnement par véhicule nécessaires - Pas de garantie de disposer à tout moment d'un véhicule ni de trouver une place de stationnement - Offre peu adaptée aux territoires périurbains peu denses

COMMENT DÉPLOYER UN SERVICE D'AUTOPARTAGE ?

LES FACTEURS CLÉS POUR IMPLANTER L'AUTOPARTAGE EN ZONE PÉRIURBAINE

- Avant de mettre en route un dispositif d'autopartage pertinent sur un territoire, il est nécessaire d'étudier sa desserte, sa densité, ainsi que les caractéristiques des populations qui y résident.
- Il faut aussi veiller à certains facteurs ; certains sont communs à tous les modes d'autopartage, d'autres spécifiques à chaque modèle.

LES FACTEURS CLÉS COMMUNS À TOUS LES MODÈLES.

- Veiller à la complémentarité des services d'autopartage avec les réseaux de transport en commun
- Créer, si possible, des supports billettiques communs
- Intégrer les informations sur le dispositif d'autopartage dans les supports d'information des voyageurs (dématérialisés, sur sites, etc.)
- S'assurer de la fluidité du parcours client
- Développer des services d'autopartage intégrant une vocation sociale
- Proposer des bouquets de services autour de l'autopartage
- Surveiller la fiabilité de tous les véhicules du dispositif
- Proposer si possible des véhicules diversifiés (électriques, à moteur thermique ou hybride) et de modèles variés (citadine de petite cylindrée, familial, utilitaire, accessible aux personnes à mobilité réduite, etc.)
- Mener des actions d'information et de communication pour inciter les habitants à utiliser l'autopartage
- Promouvoir en particulier l'autopartage auprès des entreprises

LES FACTEURS CLÉS SPÉCIFIQUES A CHAQUE MODÈLE.



- Atteindre des populations peu aisées (en offrant des grilles tarifaires accessibles et modulables, en proposant des aides au permis...)
- Valoriser les parcs de véhicules des collectivités ou des entreprises pour une utilisation « privée » hors horaires de travail



- Déployer ce service avec des véhicules thermiques (moins coûteux)
- Mettre en place des incitations financières pour amener les usagers à ramener les véhicules en station
- Mettre davantage de places de stationnement à la disposition de service d'autopartage par rapport aux autres véhicules



- Déployer ce service avec des véhicules thermiques (moins coûteux et qui se prêtent mieux à la possibilité de stationner partout, sans stations dédiées)
- Ce système est peu adapté aux territoires peu denses



- Déployer ce service en zone dense pour assurer une utilisation fréquente des voitures et leur bonne rotation sur l'ensemble du territoire
- Déployer ce service avec des véhicules thermiques (moins coûteux)
- Ce système est peu adapté aux territoires peu denses

LE SAVIEZ-VOUS ?

54 % DES USAGERS DE L'AUTOPARTAGE SONT DES HOMMES

L'ÂGE MOYEN DES UTILISATEURS : 45 ANS*

*En 2016 – Enquête nationale sur l'autopartage, bureau de recherche 6t (avec l'Ademe).

La Caisse des Dépôts à vos côtés

La Caisse des Dépôts est un groupe public, investisseur de long terme au service de l'intérêt général et du développement économique du pays avec pour objectif d'accompagner les pouvoirs publics, les collectivités locales et les acteurs économiques dans les grandes transitions que connaît la France, notamment la transition numérique et la transition énergétique.

La Caisse des Dépôts mobilise ses fonds propres en investissement pour soutenir l'émergence de modèles innovants sur les territoires. L'autopartage en fait partie permettant d'apporter une nouvelle solution de mobilité économique et bénéfique pour l'environnement, et ce d'autant plus si l'autopartage est proposé sur véhicules électriques. La Caisse des Dépôts a ainsi investi en 2014 dans Clem', un service innovant d'autopartage dans les territoires périurbains et ruraux, afin de servir de levier au développement d'un modèle d'autopartage sur des zones périurbaines.

QUELS INVESTISSEMENTS PRÉVOIR ?

Niveau et nature d'investissement pour la collectivité pour l'implantation de services d'autopartage de tous types de véhicules

LOCATION COURTE DURÉE < 24H	AUTOPARTAGE			
	ENTRE PARTICULIERS	EN BOUCLE*	FREEFLOATING	À LA TRACE*

NIVEAU DES INVESTISSEMENTS élevé

NATURE DES INVESTISSEMENTS (selon le modèle de montage) stationnements

bornes de recharge

* Modèle donnant lieu à la perception de redevances d'occupation du domaine public pour les collectivités

UN EXEMPLE : L'AUTOPARTAGE EN ÎLE-DE-FRANCE

LE POIDS CONSTANT DE LA VOITURE DANS LES ZONES PÉRIURBAINES FRANCILIENNES

- Avec plus de 15,5 millions de déplacements quotidiens effectués, la voiture est le deuxième mode de déplacement des Franciliens, derrière la marche, et le premier mode motorisé.
- Dans les zones périurbaines d'Île-de-France, la part des ménages disposant de deux ou trois véhicules s'élève à 40 % de la population, contre 20 % à l'échelle de la région¹.

L'EFFET IMMÉDIAT DE L'AUTOPARTAGE SUR LA CIRCULATION

- En Île-de-France, une voiture autopartagée remplace 9 voitures individuelles et libère donc 8 places de stationnement².
- La mise en route d'un système d'autopartage permet en effet de diminuer mécaniquement le nombre de véhicules en circulation : les usagers de l'autopartage rationalisent l'utilisation de leurs voitures (notamment le 2^e, voire le 3^e véhicule) et utilisent davantage les transports en commun.

LES ACTEURS PUBLICS APPUIENT L'AUTOPARTAGE

La mise en place de services d'autopartage en Île-de-France est accompagnée par différents acteurs publics :

Île-de-France Mobilités (Syndicat des transports d'Île-de-France), **l'autorité organisatrice de mobilité dans la région, soutient les expérimentations d'autopartage des collectivités au travers de délégations de compétence. De plus, Île-de-France Mobilités peut mettre à disposition des collectivités des espaces de stationnement et des bornes de recharge électrique dans les parkings des gares : cette localisation assure aux services d'autopartage une grande visibilité et favorise l'intermodalité.**

Via le syndicat Autolib'métropole, les collectivités adhérentes ainsi que la Région Île-de-France participent à la mise en place d'un service de voitures électriques en libre-service. Au-delà du périmètre couvert par Autolib', la Région soutient le déploiement de services d'autopartage dans les territoires peu denses.

La Caisse des Dépôts investit

La Caisse des Dépôts a investi dans l'opérateur d'autopartage Clem' notamment présent dans les agglomérations de Marne-la-Vallée, Saclay et dans la Communauté de communes de la Haute vallée de Chevreuse.

LE SAVIEZ-VOUS ?

ACTIFS UTILISANT LEUR VOITURE POUR SE RENDRE AU TRAVAIL

61% des FRANCILIENS de GRANDE COURONNE

38% de PETITE COURONNE

13% de PARISIENS*

Plus on s'éloigne de la capitale, plus la voiture supplante les transports en commun, même sur des distances domicile-travail très courtes. En effet, en petite couronne, un quart des actifs parcourant moins d'un kilomètre pour se rendre au travail, utilisent la voiture, contre 59 % en grande couronne.

*En 2015 – Source Insee



¹ Étude IAU IdF Solutions alternatives à la voiture individuelle dans le périurbain, février 2015.

² En 2016 – Enquête nationale sur l'autopartage, bureau de recherche 6t (avec l'Ademe).

 @CaissedesDepots
www.groupecaissedesdepots.fr
Chaque jour à vos côtés

