

Rapport n° 015023-01
Novembre 2023

Le développement de l'autopartage

Manuel Leconte - IGEDD
Catherine Rivoallon Pustoc'h - IGEDD
(Coordonnatrice)

et avec la participation de Stéphanie
Druon - IGEDD

<https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/>

PUBLIÉ



Les auteurs attestent qu'aucun des éléments de leurs activités passées ou présentes n'a affecté leur impartialité dans la rédaction de ce rapport

Statut de communication	
<input type="checkbox"/>	Préparatoire à une décision administrative
<input type="checkbox"/>	Non communicable
<input type="checkbox"/>	Communicable (données confidentielles occultées)
<input checked="" type="checkbox"/>	Communicable

Sommaire

Sommaire.....	3
Résumé.....	6
Liste des recommandations.....	8
Introduction	9
1 En France, l'autopartage souffre d'un déficit de notoriété et sa définition recouvre des services de formes et de pratiques variées, qui ont tous un impact environnemental positif mais mal reconnu par les pouvoirs publics	10
1.1 Le cadre juridique n'apparaît pas stabilisé et ne s'adapte pas à toutes les situations.....	10
1.1.1 Qu'est-ce que l'autopartage ?	10
1.1.2 Cette définition est parfois jugée soit trop complexe, soit trop large, soit incomplète.....	10
1.2 L'autopartage recouvre des services de forme et d'usages variés	11
1.2.1 Cette variété se retrouve d'abord dans le modèle d'organisation proposé .	11
1.2.2 Les types de véhicules partagés varient également.....	16
1.2.3 Les territoires d'opération.....	17
1.2.4 Les variétés d'usages.....	17
1.3 Des initiatives locales mais pas de reconnaissance nationale	20
1.3.1 La mise en œuvre du label autopartage	20
1.3.2 L'accès au stationnement et l'occupation du domaine public routier	21
1.4 Un modèle économique pas assuré, peu transparent et des données peu partagées dans un contexte de forte concurrence entre opérateurs	22
1.4.1 Le modèle économique de l'autopartage paraît encore peu assuré	22
1.4.2 La question de l'assurance du véhicule est généralement bien traitée	22
1.4.3 L'attribution de places de stationnement réservées : des obligations de publicité et de mise en concurrence variables selon les situations	23
1.5 L'impact environnemental	24
1.6 L'impact économique et sociétal	26
2 L'autopartage est une pratique ancienne et bien ancrée dans un certain nombre de pays proches, alors que d'autres semblent avoir pris récemment les moyens d'un développement accéléré (les leçons du parangonnage)	27

2.1	Les bonnes pratiques du Canada, de l'Allemagne et de la Suisse	27
2.1.1	Le cas du Canada	27
2.1.2	Le cas de l'Allemagne	28
2.1.3	Le cas de la Suisse	31
2.2	La planification sur la base du modèle belge	32
3	Les freins au développement et les réponses possibles	36
3.1	La méconnaissance de l'existence de l'autopartage aux yeux du public : une campagne de communication nationale est à prévoir, à la fois sur les gains environnementaux, les gains de pouvoir d'achat et l'effort de solidarité	36
3.1.1	Une demande forte de portage politique	36
3.1.2	Un usage à part entière dans le quotidien suisse	36
3.1.3	Un usage à caractère social et solidaire	37
3.2	Résistance à tout changement de comportements -> pédagogie, pouvoir d'achat, réponse d'accompagnement aux ZFE	37
3.2.1	Une transition qui se planifie et s'organise	37
3.2.2	De la possession au leasing, vers l'autopartage, il n'y a qu'un pas	38
3.2.3	L'autopartage génère des économies pour les particuliers	38
3.3	Intégrer l'autopartage dans la stratégie nationale bas carbone (SNBC) et dans les stratégies et planifications de décarbonations	41
3.4	Un document de planification France Nation Verte qui ne mentionne pas l'autopartage	41
3.5	Chercher à simplifier l'accès au stationnement, le rendre visible, le faire respecter et ouvrir des solutions complémentaires	42
3.5.1	Des difficultés de créer des espaces de stationnement dans les villes	42
3.5.2	Des options de stationnement qui dépendent des modèles retenus	42
3.5.3	Des espaces de stationnement très peu visibles et parfois mal respectés	43
3.6	Les actions à mener auprès des promoteurs immobiliers et bailleurs sociaux	44
3.7	Les messages à faire passer vers les futurs possesseurs de permis de conduire	44
3.8	Réorienter certains dispositifs fiscaux qui sont des incitations à la voiture individuelle propriétaire vers une ouverture à l'autopartage ou d'autres mobilités	45
3.8.1	Les primes à la casse ou à la conversion	45
3.8.2	Les véhicules de fonction	46
3.9	Facilité d'usage -> MaaS, billets combinés	47

Conclusion	49
Annexes	51
Annexe 1. Lettre de mission.....	52
Annexe 2. Liste des personnes rencontrées	55
Annexe 3. Glossaire des sigles et acronymes.....	60
Annexe 4. Baromètre de l'autopartage 2022.....	61

Résumé

Le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires et le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires chargé des transports ont saisi par courrier du 19 avril 2023 l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD) sur la question du développement de l'autopartage en France.

En effet, les mobilités partagées prennent de plus en plus d'importance dans l'ensemble des offres présentes sur le marché, profitant de la digitalisation des appareils à disposition des voyageurs, et le gouvernement a ainsi lancé en décembre 2022 un « Plan national covoiturage du quotidien » impliquant des financements publics pour l'incitation à la croissance de ce service. Il n'existe toutefois pas d'équivalent pour l'autopartage.

Par ailleurs, il apparaît que dans un certain nombre de pays voisins ou comparables, l'autopartage connaît un développement bien supérieur à celui constaté en France, et qui tend ces dernières années à augmenter encore. On peut dès lors se demander pourquoi il n'en est pas encore de même en France : existe-t-il des freins qui expliqueraient ce retard, quels leviers pourraient au contraire être mis en œuvre pour le rattraper ?

L'état des lieux de ces services en France que la mission a observé fait apparaître des initiatives nombreuses et variées à travers le pays, variant sur plusieurs points : le mode d'organisation du service, les types de véhicules partagés, les territoires couverts, les types d'usage des véhicules. Les services d'autopartage relevant des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) s'appuient souvent sur des labels et rencontrent trop souvent des difficultés d'accès au stationnement, alors même que l'existence de places réservées et visibles sur la voirie est une condition essentielle de leur réussite. Le cadre juridique des compétences des collectivités et de leurs conditions d'exercice est de ce point de vue complexe. Au final, l'équilibre économique pour les opérateurs privés est généralement fragile, mais le contexte très concurrentiel du milieu a rendu difficile la collecte par la mission des données financières de ces entreprises, d'autant qu'il s'agit d'un secteur en pleine évolution dans un marché qui n'est pas stabilisé.

Les interlocuteurs de la mission ont cependant très fréquemment souligné le manque d'engagement de l'État aux côtés des collectivités, état de fait que les entretiens menés avec les administrations confirment. Pourtant, les nombreuses études et enquêtes disponibles montrent l'intérêt de l'autopartage en termes environnemental, sociétal et même du point de vue du pouvoir d'achat pour les particuliers.

Le parangonnage a permis de voir que le développement de l'autopartage dans certains pays était favorisé soit par une histoire ancienne avec un progrès continu qui a accoutumé les ménages à ce service de mobilité, comme en Suisse ou au Canada, soit plus récemment par des incitations très volontaristes des autorités publiques locales qui produisent leurs effets comme à Bruxelles. Il semble donc possible en France d'en tirer des leçons, dans un contexte de transition écologique et énergétique des mobilités de plus en plus prégnant, pour suivre aussi une voie de croissance de l'autopartage.

La mission recommande en premier lieu de développer la connaissance et la pédagogie des apports de l'autopartage, par une communication destinée au grand public, dont l'État pourrait assurer le portage politique national, même si la mise en œuvre relève des collectivités territoriales. La difficulté est qu'il s'agit en effet d'orienter progressivement les comportements vers une approche différente de la mobilité motorisée. Il n'y a pas a priori de difficulté d'acceptabilité d'un service qui est proposé en complément de toutes les autres offres de mobilité, mais on peut en rendre plus visibles les vertus dans des contextes tels que la mise en place de zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) et la transition vers une décarbonation des transports que traduit la stratégie nationale bas carbone (SNBC), actuellement en cours de révision.

D'autres aménagements plus proches du terrain sont aussi possibles pour améliorer l'accès à des places de stationnement réservées pour les stations d'autopartage en boucle, question prégnante notamment dans les grands centres urbains, pour sensibiliser aussi les constructeurs à la création de places réservées dans les nouveaux ensembles immobiliers et pour améliorer la facilité d'usage de ces services, par des titres de transport combinant autopartage et transports collectifs ou en allant plus loin vers l'intégration dans des dispositifs de Mobility as a Service (MaaS).

Enfin, certains aménagements fiscaux, actuellement réservés à des usages privatifs de la voiture, pourraient utilement s'élargir à des usages plus serviciels intégrant l'autopartage ou d'autres pratiques nouvelles de mobilité, sans que cela ne pénalise les finances publiques.

En conclusion, ce dont l'autopartage a sans doute besoin en priorité, c'est d'une reconnaissance officielle et visible de la part des pouvoirs publics, que ce soit sous la forme d'un « plan autopartage », d'une campagne de communication grand public ou d'une inscription visible dans les textes cadres de la transition énergétique, à commencer par la SNBC¹, mais pour se développer, il doit sortir de la confidentialité dans laquelle il reste confiné actuellement.

¹ Dans le cadre du projet de SNBC3, la réduction du parc automobile est prévue pour passer de 38 millions de véhicules particuliers de nos jours, à 34 millions en 2030 et 29 millions en 2050. Cette diminution est nécessaire pour atteindre les objectifs de décarbonation du secteur des transports en 2050 (cf : source DGEC)

Liste des recommandations

- Recommandation 1.** (Opérateurs d'autopartage et AOM) : inviter les opérateurs d'autopartage et AOM à poursuivre leurs efforts pour mettre leurs données en ligne sur le point d'accès national unique aux données de transport, <https://transport.data.gouv.fr/>, ce qui permettra une meilleure connaissance des services développés sur tout le territoire, et contribuera à une meilleure utilisation de ces données..... 20
- Recommandation 2.** (État) Mieux accompagner les collectivités territoriales pour faciliter l'intégration de l'autopartage dans leurs schémas de concertation publique 41
- Recommandation 3.** (Métropoles et communautés territoriales) Veiller à ce que l'ensemble des paramètres constitutifs du développement de l'autopartage soit pris en compte dans les schémas et documents d'aménagement territoriaux..... 41
- Recommandation 4.** (État) Encourager le développement de l'autopartage en veillant à l'inscrire dans ses politiques publiques et en se fixant un objectif de réduction des émissions de GES qui viendra compléter la feuille de route de la planification écologique du gouvernement. 42
- Recommandation 5.** (État/DGITM) Modifier l'article L. 1231-17 du code des transports pour étendre à l'autopartage en boucle la faculté pour le maire de déléguer à l'AOM la délivrance des permis de stationnement aux opérateurs d'autopartage..... 42
- Recommandation 6.** (État) Encourager les services de l'État et les établissements publics à mettre en autopartage leurs propres flottes de véhicules pendant les heures « creuses » et les week-ends afin de développer l'usage de l'autopartage et participer à la diminution du parc automobile des particuliers. 43
- Recommandation 7.** (État) Inscrire dans ses politiques publiques d'aménagement pour les bailleurs immobiliers et sociaux et les établissements publics, l'obligation de prévoir des places de stationnement en nombre suffisant pour répondre au développement de l'autopartage des habitants. 44
- Recommandation 8.** (État, Fédération France Assureurs et compagnies d'assurance) Dans un souci d'égalité et d'équité de traitement intergénérationnel, inciter l'ensemble des opérateurs à ouvrir l'usage de l'autopartage à tous les jeunes conducteurs quelle que soit l'ancienneté de leur permis de conduire 45
- Recommandation 9.** (État DLF DGITM) Engager l'étude d'une ouverture des dispositifs fiscaux fondés sur l'usage privatif des véhicules, comme la prime à la conversion ou les voitures de fonction, vers les usages partagés de services de mobilité incluant l'autopartage. 47
- Recommandation 10.** (État) Dans une démarche de simplification, de modernisation et d'accessibilité ouverte à l'ensemble des utilisateurs, encourager les opérateurs dans la mise à disposition d'outils permettant de connaître précisément les coûts d'utilisation et bénéfiques de l'autopartage (comparateur)..... 48

Introduction

Par lettre en date du 19 avril 2023, le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires et le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires chargé des transports ont confié aux services de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD) une mission sur le développement de l'autopartage.

Partant du constat que l'autopartage connaît un développement dans un certain nombre de pays voisins bien plus important qu'en France, l'objectif de la mission est triple :

- en premier lieu, établir un état des lieux de la pratique de l'autopartage en France aujourd'hui, aussi bien dans la typologie des services proposés que dans son économie et son impact en termes sociaux et environnementaux, faisant valoir les bénéfices possibles de cette pratique de la mobilité ;
- le deuxième attendu de la mission concerne la comparaison de la situation en France par rapport à un certain nombre de pays voisins ou comparables, où des bonnes pratiques aussi bien que des idées originales peuvent être recensées ;
- enfin, l'objectif essentiel est de proposer des voies et moyens pour développer l'autopartage dont les bénéfices ont été établis, autant en identifiant ce qui en freine la croissance qu'en mettant en œuvre de nouvelles mesures susceptibles d'encourager le recours à ce type de services de mobilité.

Les services de mobilité partagée existent aussi bien pour le vélo et les deux-roues motorisées (scooters notamment) que pour les voitures (individuelles ou petits utilitaires), mais ce sont sur ces seuls véhicules à quatre roues que la mission s'est concentrée.

Par ailleurs, l'existence de l'autopartage entre particuliers a bien été notée, et mentionnée dans l'état des lieux, mais ce type d'autopartage ne fait pas l'objet de propositions car s'agissant d'un prêt entre particuliers, dont les conditions d'entente et de négociation revêtent un caractère privatif, une intervention des pouvoirs publics ne semble pas forcément souhaitable, au-delà d'une éventuelle campagne générale de communication « générique ».

Il faut d'emblée rappeler que le secteur économique de ces services de mobilité est en pleine évolution, dans un marché qui n'est pas stabilisé et fait l'objet de fréquents changements d'opérateurs. Il y a peu de grandes sociétés internationales, à la différence du secteur des véhicules de transport avec chauffeur (VTC) avec par exemple des entreprises comme Uber ou Bolt, et beaucoup de jeunes entreprises en croissance encore peu consolidées. Tout cela a conduit à des difficultés pour la mission à recueillir des données économiques et commerciales fiables et suffisantes pour avoir une approche documentée de la santé financière de ces entreprises de transport et de leur modèle économique.

Le présent rapport aborde donc successivement les trois objectifs de la mission, en formulant des recommandations autour des possibilités pour l'État d'accompagner les initiatives locales encourageant le développement de l'autopartage, sur une politique qui est essentiellement décentralisée, donc de la compétence des collectivités.

1 En France, l'autopartage souffre d'un déficit de notoriété et sa définition recouvre des services de formes et de pratiques variées, qui ont tous un impact environnemental positif mais mal reconnu par les pouvoirs publics

1.1 Le cadre juridique n'apparaît pas stabilisé et ne s'adapte pas à toutes les situations

1.1.1 Qu'est-ce que l'autopartage ?

À cette question, beaucoup de personnes ne savent pas répondre, ou le font de façon vague, ou pire encore, confondent autopartage et covoiturage (ce dernier consiste à partager un trajet, et non un véhicule, celui-ci restant toujours conduit par son propriétaire). En effet, la définition juridique de l'autopartage n'est pas adaptée pour une communication grand public et ne fait pas consensus.

L'article L.1231-14 du code des transports définit ce service de la façon suivante :

« L'activité d'auto-partage est 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. »²

1.1.2 Cette définition est parfois jugée soit trop complexe, soit trop large, soit incomplète

Il semble en particulier que la seconde phrase n'ajoute rien d'essentiel à la première, qui pourrait donc suffire à caractériser le service, hormis la notion de durée limitée, ce qui reste vague et n'est pas toujours exact si l'on considère qu'un véhicule en autopartage peut être réservé pour un week-end ou davantage.

Par ailleurs, le texte du code des transports inclut potentiellement un service de partage de deux-roues motorisés tels que scooters ou motos, et pourrait s'appliquer aussi à des locations de véhicules traditionnelles.

L'Association des acteurs de l'autopartage (AAA), qui regroupe un certain nombre d'opérateurs et d'acteurs en France, propose une définition ciblée autour des critères suivants :

- Services fonctionnels 24h/24 et 7j/7;
- Contrat unique pour l'accès à l'ensemble du service) ;
- Véhicules accessibles en libre-service ;
- Réservations instantanées et non conditionnelles ;
- Possibilité d'usages de courte-durée, avec une tarification proportionnelle au temps et aux kilomètres parcourus.

² Cette définition remonte à la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte. La loi d'orientation des mobilités (LOM) n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 a bizarrement introduit un tiret entre « auto » et « partage », alors que l'ensemble des acteurs écrit le mot « autopartage » sans tiret, pratique qui sera suivie dans le cadre de ce rapport.

Au-delà de la définition du dictionnaire Robert (« Utilisation partagée d'une flotte de véhicules par différents usagers, pour une courte durée et par abonnement »), le site du ministère des transports propose également une définition simplifiée intéressante : « L'autopartage est la mise à disposition de véhicules en libre-service, au profit d'usagers et pour la durée et la destination de leur choix ».

La recherche d'une définition du service totalement exacte n'est pas forcément un problème en soi, dans un domaine où l'imagination et la créativité pour proposer de nouveaux services sont nécessaires, mais cela pourrait constituer une difficulté pour construire une communication « grand public » générique sur l'autopartage en général, visant à mieux faire connaître l'existence de ces services à ceux qui n'en ont jamais entendu parler.

1.2 L'autopartage recouvre des services de forme et d'usages variés

On identifie 926 communes desservies par l'autopartage au 1er janvier 2023 qui réunissent 27 millions d'habitants, ce qui reflète une offre en cours de consolidation dans les métropoles et qui s'étend dans 186 nouvelles communes sur un an.

1.2.1 Cette variété se retrouve d'abord dans le modèle d'organisation proposé

On distingue ainsi :

- L'autopartage en boucle

Le principe de l'autopartage en boucle repose sur une prise du véhicule et sa restitution au même point. C'est la forme historique d'autopartage grand public aujourd'hui la plus développée en France. Le point de prise et de restitution du véhicule est une station d'autopartage avec une place réservée, équipée de mobilier et/ou de marquage servant au signalement et fonctionnement du service. Cette station peut être localisée sur voirie ou dans un parking.

Le véhicule est réservé à l'avance par un usager inscrit au service, pour un créneau horaire défini. Celui-ci peut utiliser librement le véhicule pendant toute la durée de sa réservation, mais il est tenu de le rapporter à sa station de départ avant l'expiration de sa réservation.

Traditionnellement, la voiture peut être, avec ou sans abonnement, réservée pour une durée minimum allant de 30 minutes à une heure (le plus souvent) suivant les opérateurs, et la tarification est calculée sur la base d'un prix horaire toujours fixe par heure, demi-heure, ou quart d'heure auquel vient souvent s'ajouter un prix/km.

Le carburant est inclus dans le prix pour éviter à l'utilisateur de devoir faire le plein à la fin de chaque trajet, et ainsi proposer un modèle adapté aux trajets courts.

Ce service existe aujourd'hui dans toutes les métropoles et grandes agglomérations, dont, parmi celles que la mission a rencontrées, Strasbourg, Grenoble, Lyon, Lille, Belfort, Paris... ; la carte n° 1 ci-dessous montre qu'il est aussi proposé, avec un nombre de véhicules plus faible, dans de très nombreuses autres intercommunalités de population moindre, y compris parfois en territoire peu dense.

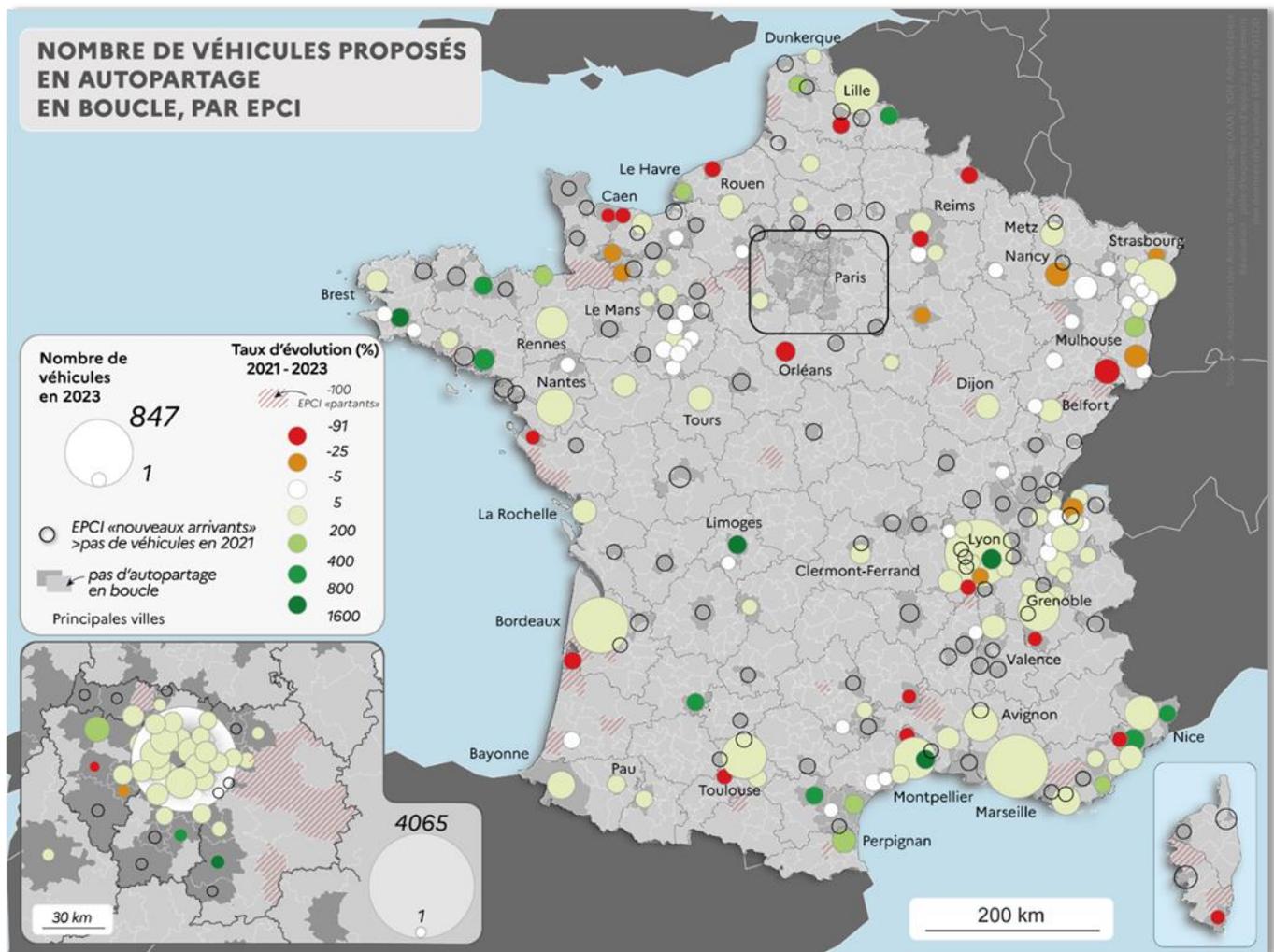


Figure 1 : Répartition du nombre de véhicules par EPCI proposés à de l'autopartage en boucle
Source IGEDD

- L'autopartage en trace directe avec stations

L'autopartage en trace directe avec stations repose également sur des stations fixes. La différence majeure est liée au fait que les véhicules ne sont pas rattachés à une station définie, mais chaque station peut être occupée par n'importe quel véhicule du même service³. Un véhicule peut donc être pris par un usager dans une station et restitué dans une autre station du même service ou dans la même station, à l'issue de son utilisation.

L'exemple le plus connu d'autopartage en trace directe avec station est le service du groupe Bolloré qui a été décliné dans plusieurs villes sous des noms différents, notamment Autolib' à Paris.

Les usagers peuvent repérer, via leur application mobile ou via une plateforme web, les véhicules disponibles à proximité, mais peuvent également réserver leur station d'arrivée pour s'assurer de

³ Sauf cas exceptionnel comme à Lille où certaines stations peuvent être occupées par des véhicules de deux acteurs différents

la disponibilité des places à destination.

La réalisation de trajets en aller-simple implique la nécessité d'une densité de population importante et d'un grand nombre de stations. Ces services se sont donc développés uniquement dans les métropoles.

- L'autopartage en trace directe a aujourd'hui largement disparu en France, peu à peu remplacé par les offres d'autopartage en boucle et en free-floating.
- L'autopartage en free-floating

L'autopartage en free-floating est une forme d'autopartage dans laquelle les usagers peuvent, au sein d'une large zone prédéfinie, emprunter un véhicule disponible et le restituer en tout point de la voirie. Les services de free-floating opèrent généralement sans station attribuée.

Lors de la prise en charge d'un véhicule, un usager peut prendre connaissance de la localisation précise des véhicules via une application smartphone et/ou web. Les véhicules en free-floating n'ont généralement pas vocation à être réservés à l'avance car leur utilisation se fait dans le cadre d'un besoin immédiat. L'usager se rend au point où se situe le véhicule, et son temps d'utilisation est comptabilisé à partir de son déverrouillage, jusqu'au moment de sa restitution à l'intérieur du périmètre spécifié. L'usager n'a pas à indiquer au préalable quand il compte restituer le véhicule.

Ce mode d'usage ouvre donc la possibilité de réaliser un aller-simple avec une voiture d'autopartage. L'utilisation de ces véhicules pouvant être de ce fait nettement plus courte que pour les types d'autopartage précédents, ce type de service propose une tarification à la minute. La tarification peut suivant les cas être (ou non) évolutive en fonction de la demande pour une heure et une zone géographique données.

Par nature, les véhicules d'autopartage en free-floating nécessitent une densité de population importante, et ces services sont le plus souvent présents au sein de métropoles d'importance majeure. La carte n° 2 ci-dessous montre que les agglomérations où ce service existe sont beaucoup moins nombreuses que pour l'autopartage en boucle, et ont toutes une population importante, sauf peut-être La Rochelle où l'autopartage est bien implanté depuis longtemps.

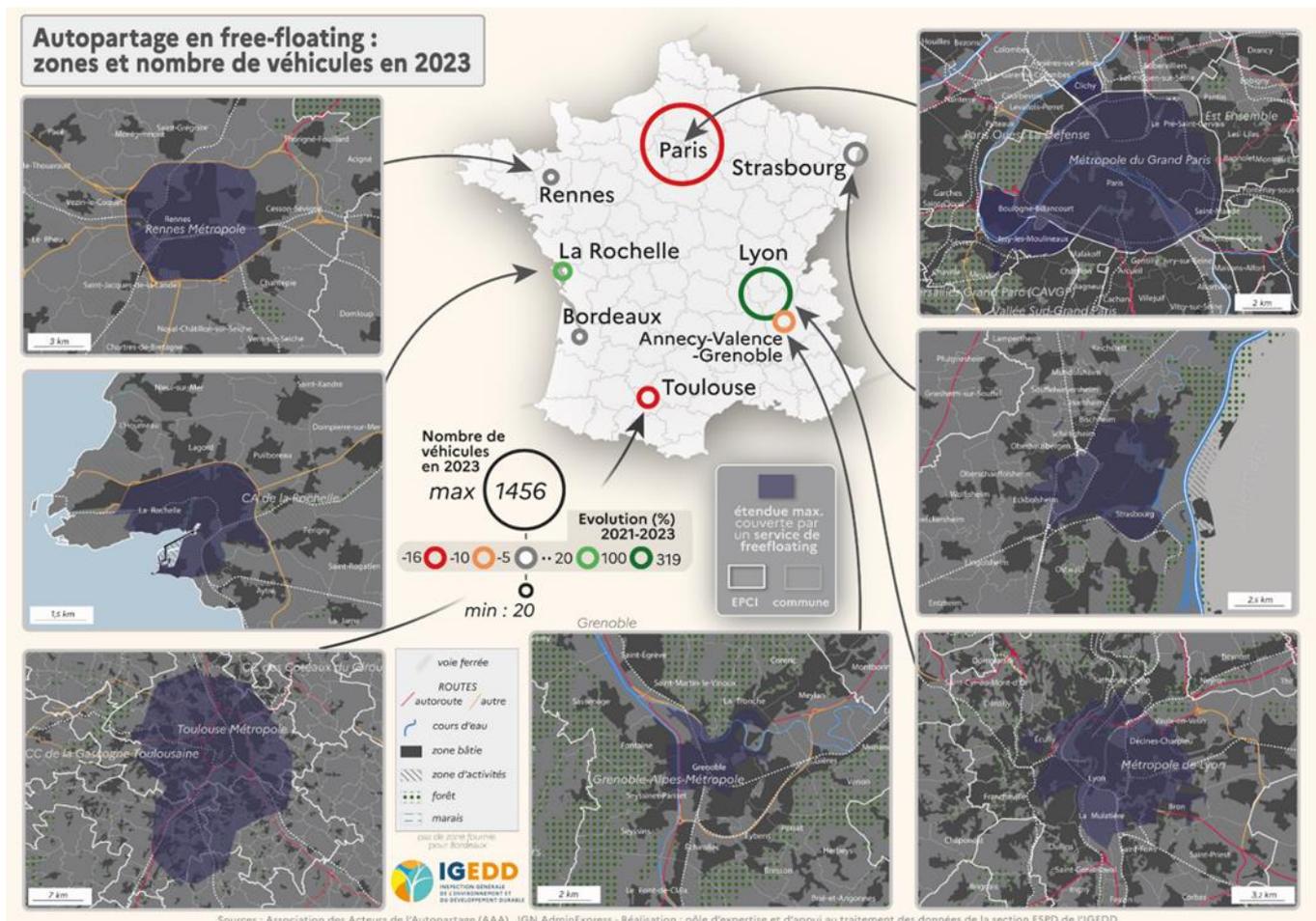


Figure 2 : Nombre de véhicules en free-floating par zone
Source IGEDD

Certains opérateurs proposent à leurs usagers l'accès à un service d'autopartage en boucle et à un service d'autopartage en free-floating en une seule offre combinée. Chaque véhicule est dédié à un fonctionnement ou à l'autre, tout en offrant à l'utilisateur des possibilités correspondant à la diversité de ses besoins de mobilité, avec une option adaptée pour chaque trajet.

Chaque type d'offre est soumis à une tarification qui lui est propre pour de courtes durées, mais cette différence s'amenuise jusqu'à disparaître une fois atteints une durée et/ou un kilométrage suffisamment importants. Ainsi une voiture en free-floating d'un service offrant de l'autopartage combiné peut être utilisée sur plusieurs jours pour le même tarif qu'un véhicule en boucle de même catégorie.

Ce type de service existe par exemple à Bordeaux, à Lyon, à Rennes, à Strasbourg, à Toulouse et dans plusieurs villes du sillon alpin (Grenoble, Chambéry, Annecy et Valence).

- L'autopartage entre particuliers

L'autopartage entre particuliers peut s'exercer dans la sphère privée, où en pratique, un propriétaire privé prête son véhicule à des voisins, membres de sa famille ou proches, moyennant un minimum d'organisation comme la réservation préalable des créneaux horaires d'utilisation. Il

est également possible que des voisins acquièrent en commun un véhicule et le gèrent entre eux⁴, ce qui est historiquement l'origine de l'autopartage en Suisse, par exemple. Cette pratique étant strictement privée, il est très difficile d'évaluer son ampleur au niveau national et au niveau local.

L'autopartage entre particuliers peut également être géré par un opérateur spécialisé qui met en relation l'offre et la demande via un site internet et/ou une application et joue le rôle de « tiers de confiance » entre les propriétaires et les locataires. De plus, il assure les véhicules auprès d'une compagnie pour la période où ceux-ci sont loués, et gère les litiges éventuels, l'assurance du propriétaire reprenant la couverture dès que le véhicule est restitué. Pour assurer cette gestion, l'opérateur perçoit une commission de l'ordre de 30% sur les locations entre propriétaires et locataires.

Les modalités d'accès et de restitution du véhicule partagé sont variables :

Là où la demande est importante (métropoles, grandes villes...), les véhicules sont le plus souvent équipés d'un boîtier électronique qui permet d'ouvrir les portes. La réservation peut être automatique ou conditionnelle, c'est-à-dire que la demande est transférée au propriétaire qui confirme (ou non) si le véhicule est effectivement disponible dans le créneau souhaité. Le boîtier électronique permettra un transfert également automatique des données d'utilisation pour l'établissement de la facturation.

Là où la demande est moins forte (milieu rural...), les véhicules ne sont en général pas équipés de boîtiers électroniques. L'accès au véhicule et sa restitution nécessitent alors une prise de rendez-vous avec le propriétaire et une remise physique des clés, ainsi qu'une gestion manuelle des données d'utilisation et des procédures adaptées pour la prise en compte des frais d'essence.

Les véhicules mis à disposition ont vocation à être pris et ramenés à l'issue de la réservation dans une zone de taille limitée, souvent de quelques centaines de mètres de rayon voire en un point précis. Lorsque la restitution se fait en un point précis, il s'agit dans la majorité des cas d'un parking privé, alors que l'usage d'une zone est privilégié lorsque le véhicule est positionné en voirie.

L'autopartage à la Croix-Rouge

Croix-Rouge Mobilités a pour objectif de proposer des solutions aux personnes qui rencontrent des difficultés pour se déplacer, soit en leur proposant une solution pour se déplacer, soit au contraire en organisant la venue à leur domicile de volontaires de la Croix-Rouge, qui apportent les soins, mais aussi la nourriture, les vêtements dont les personnes ont besoin, et peuvent rendre aussi d'autres services (impression de documents, aide aux démarches administratives...).

Si la personne doit se déplacer, là aussi deux solutions : soit le « transport solidaire » dans lequel un volontaire Croix-Rouge conduit le véhicule, soit « l'autopartage solidaire » si la personne peut conduire, qui lui met à disposition un véhicule pour une durée limitée.

L'idée est venue d'une volonté de valoriser la flotte de la Croix-Rouge, composée de 5 300 véhicules, répartis entre le siège et les 1 600 structures locales, en propriété pour la majorité et en leasing pour une part d'environ 15 %. Ces véhicules sont bien sûr en priorité utilisés pour les déplacements des membres de la Croix-Rouge, et aucun n'est donc dédié à l'autopartage, mais il semble également possible de les mobiliser pour de l'autopartage lorsqu'ils sont disponibles. L'équipe en charge du projet a donc proposé aux antennes locales, sans l'imposer, de lancer ce service d'autopartage.

Les conditions sont les suivantes :

- une réservation à l'avance, pour une durée de 72h maximum renouvelable une fois ;

⁴ Même si en pratique, le sujet assurantiel rend les choses très difficiles, les compagnies d'assurance refusant généralement d'assurer un véhicule avec 4 conducteurs principaux.

- une participation demandée de 5 euros par jour « pour frais de dossier » ;
- établissement d'un état des lieux à l'entrée, avec remise des clefs et d'une fiche assurance, l'état des lieux de sortie ne se fait que s'il y a eu un problème ;
- pas de caution demandée, une franchise de 350 € en cas d'incident sur le véhicule.

L'initiative est encore récente, il y a aujourd'hui une vingtaine de véhicules partagés, et l'objectif est de passer à une phase de déploiement dans tous les départements avec des « plans de mobilité Croix-Rouge » travaillés avec la Fondation du Crédit Mutuel. La population concernée est le plus souvent précaire et isolée, et la Croix-Rouge considère qu'il lui incombe de présenter une offre suffisante et adaptée.

Le montant de 5 € par jour demandés est considéré comme insuffisant : dans l'hypothèse optimiste d'un véhicule partagé 200 jours par an, cela fait 1000 €, ce qui couvre à peine les frais d'assurance du véhicule. Il n'y a donc pas de « modèle économique » pour ce service, dont le caractère social est affirmé.

Enfin, on peut signaler un partenariat avec l'opérateur CLEM, très présent dans les territoires peu denses avec des véhicules électriques en liaison avec les collectivités territoriales, notamment pour aider les clients à créer le compte qui leur donnera accès au service de l'opérateur, et pour négocier des tarifs adaptés à la population de la Croix-Rouge.

1.2.2 Les types de véhicules partagés varient également

L'autopartage en boucle, qui fait l'objet d'une réservation, propose souvent toute une gamme de véhicules différents :

- par la taille : petites citadines, voitures familiales, routières, voire petits véhicules utilitaires pour un déménagement par exemple ;
- par la motorisation, thermique, hybride ou électrique.

Cela peut certes compliquer et renchérir les charges d'entretien des véhicules, mais permet de mieux répondre à une demande d'usages pour des déplacements occasionnels variés, allant d'une simple course à un week-end en famille à la campagne.

En free-floating, sans réservation, il est beaucoup plus simple et moins coûteux en gestion d'avoir un parc de véhicules composé d'un nombre le plus réduit possible de modèles différents, si possible d'un seul modèle. En pratique, il s'agira le plus souvent de véhicules de petite taille, adaptés à un usage urbain. L'opérateur devant parfois gérer lui-même des déplacements de véhicules depuis des lieux de dépose majoritaires vers des lieux de prise de véhicules, un parc homogène simplifie aussi ces opérations.

Il faut signaler que les opérateurs d'autopartage, lorsqu'ils gèrent des véhicules et que leur flotte dépasse 100 véhicules, sont soumis aux règles de verdissement des flottes qui découlent de

l'article L. 224-10 du code de l'environnement⁵, et qui les obligent à acquérir ou utiliser progressivement une part de plus en plus forte de véhicules électriques dans leur parc automobile.

Par ailleurs, un certain nombre d'opérateurs ont déclaré à la mission ne plus acheter leurs véhicules, mais les gérer en location pure ou en « leasing » (location avec option d'achat), ce qui leur apporte une plus grande souplesse de gestion du parc et sans doute une économie globale.

1.2.3 Les territoires d'opération

L'autopartage se trouve présent dans tous les types de territoires.

Il s'est principalement développé dans les centres urbains, où la clientèle potentielle est la plus nombreuse, et où se trouvent déjà des ménages qui n'ont pas de voiture individuelle en propriété, grâce à la présence de transports collectifs déjà bien présents et aussi du fait de possibilités de stationnement en voirie de plus en plus souvent limitées par les politiques municipales mises en œuvre.

Au-delà des centres villes, les collectivités ont généralement souhaité que les opérateurs présentent une offre d'autopartage étendue à des quartiers plus périphériques, même si la densité de cette offre est moindre, mais peut s'avérer complémentaire aux transports urbains.

Enfin, on trouve aussi des services d'autopartage en territoire peu dense, villes moyennes ou même rurales. Ces services sont généralement installés en relation étroite avec les collectivités qui les soutiennent financièrement, et sont une alternative moins coûteuse pour elles au « transport à la demande » pur et simple, qui suppose un conducteur pour le véhicule payé par le service. L'opérateur Clem⁶ cherche ainsi à développer ses services dans des territoires peu denses, avec des véhicules électriques dont les bornes de recharge sont financées par les collectivités.

1.2.4 Les variétés d'usages

De manière générale, l'un des facteurs de réussite pour le développement de l'autopartage est sa complémentarité avec d'autres offres de transport, tels que les vélos en libre-service, la marche et surtout les transports collectifs. L'offre d'autopartage ne peut répondre seule à tous les besoins de déplacements, que ce soit en zone urbaine ou en territoire peu dense, et doit donc être combinée avec d'autres offres.

Bien que l'autopartage existe sous différents modèles, les usages majoritaires remontés par l'ensemble des personnes auditionnées, sont essentiellement la boucle et le free-floating. Pour les utilisateurs de l'autopartage en boucle, ce dernier ne peut pas répondre à des besoins de déplacements pendulaires de type domicile-travail, sauf à réserver le véhicule toute la journée et à payer le temps de stationnement en journée ou à disposer d'une place de stationnement gratuite sur son lieu de travail. Il est donc très généralement pratiqué pour des déplacements occasionnels, pour des visites à des proches, un rendez-vous médical ou même professionnel, des courses, des

⁵ Article L. 224-10 du code de l'environnement :

Les entreprises qui gèrent directement ou indirectement, au titre de leurs activités relevant du secteur concurrentiel, un parc de plus de cent véhicules automobiles dont le poids total autorisé en charge est inférieur ou égal à 3,5 tonnes acquièrent ou utilisent, lors du renouvellement annuel de leur parc, des véhicules à faibles émissions définis au III de l'article L. 224-7 dans la proportion minimale :

1° De 10 % de ce renouvellement à partir du 1er janvier 2022 ;

2° De 20 % de ce renouvellement à partir du 1er janvier 2024 ;

3° De 40 % de ce renouvellement à partir du 1er janvier 2027 ;

4° De 70 % de ce renouvellement à partir du 1er janvier 2030.

⁶ <https://www.clem-e.com/>

loisirs, mais aussi pour des durées plus longues telles que le déménagement, les week-ends à des distances faibles ou moyennes.

Le profil de l'utilisateur de l'autopartage en boucle est majoritairement masculin et plutôt âgé, selon la dernière enquête de l'ADEME dans son édition 2022, repris ci-dessous dans le tableau :



Figure 3 : Profil d'un usager de l'autopartage en boucle
Source AAA issue de l'Ademe

Pour les utilisateurs de l'autopartage en free-floating. Le besoin est différent et doit répondre plus facilement à un usage s'appuyant sur un trajet « aller » et « retour » pouvant être effectué avec des véhicules différents.

Le profil de l'utilisateur de l'autopartage en free-floating est également majoritairement masculin et plus jeune selon la dernière enquête de l'ADEME dans son édition 2022, repris dans le tableau ci-dessous :

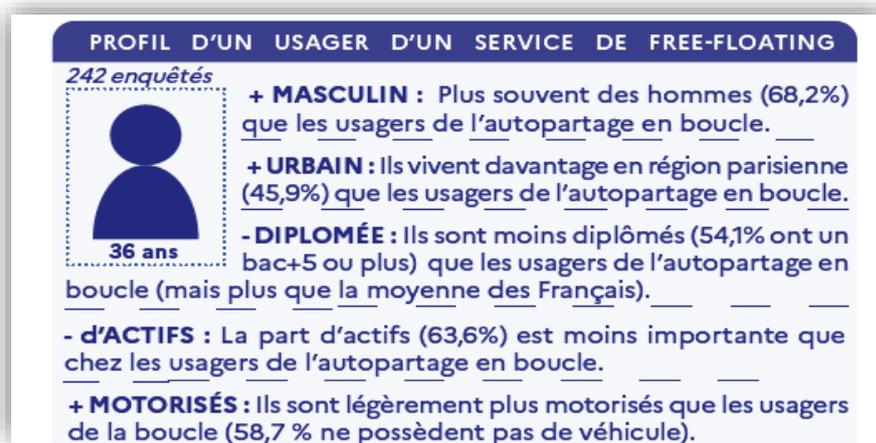


Figure 4 : Profil d'un usager d'un service de free-floating
Source AAA issue de l'Ademe

La connaissance des dispositifs et des acteurs repose quasi-totalement sur les initiatives privées des acteurs eux-mêmes, qui se sont organisés en association, l'Association des acteurs de l'autopartage (AAA), qui cherche à regrouper le plus possible d'opérateurs, quel que soit leur statut juridique, ainsi que des fournisseurs de technologies propres à cette activité pour les opérateurs.

L'AAA publie ainsi chaque année un baromètre national autopartage (extrait : voir annexe) établi en collaboration avec des bureaux d'études ou des laboratoires de recherche spécialisés dans les transports (laboratoire Ville Mobilité transport - LVMT, laboratoire Aménagement Économie Transports - LAET), avec le soutien de l'ADEME. La fiabilité des résultats de ces baromètres dépend donc du nombre d'opérateurs participants (26 opérateurs en 2023) et de leur représentativité du marché. L'AAA regroupe parmi ses membres actuels tous les plus importants opérateurs d'autopartage sur le marché français.

Selon le baromètre 2023, il y aurait au 1er janvier 2023 13 509 véhicules en autopartage (contre 12 677 au 1er janvier 2022, soit une augmentation de + 6,5 %, et contre 11 545 au 1er janvier 2021).

Sur les 977 790 usagers inscrits pour un service, 463 304 ont utilisé au moins une fois un service en France en 2022 (contre 323 000 en 2021, soit une augmentation de + 43 %).

Il reste qu'au-delà de ces données, la connaissance précise des dispositifs, des acteurs et du parc de véhicules peut sembler insuffisante et surtout trop dépendante des déclarations des acteurs eux-mêmes.

Il existe une obligation européenne d'ouverture et de mise à disposition des données de mobilité, initiée par le règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission européenne sur le fondement de la directive 2010/40/UE. La LOM a confié à l'ART une mission de contrôle de l'ouverture et de l'utilisation des données de mobilité par les acteurs concernés, accompagnée d'un pouvoir de sanction des manquements aux obligations posées par les textes.

L'autopartage est dans le périmètre de cette obligation et dans le champ de l'ART.

Sur la page d'accueil du PAN⁷ (point d'accès national aux données de transport) qui rassemble les données de toute l'offre de mobilité à travers la France, il y a bien une partie "voitures et scooters en libre-service"⁸, mais on ne trouve qu'un seul jeu de données, celui de :

- « Leo&Go », autopartage sur la métropole de Lyon.

Du côté de l'ART, leur page internet fait mention d'un dernier "État des lieux et bilan des contrôles en 2022/2023 - Recommandations et actions pour 2023/2024". On peut lire à ce propos :

« L'Autorité engage donc les producteurs de données, conformément à la réglementation, à poursuivre leurs efforts de publication et envisage de contribuer à une publication plus large des données lors de sa campagne de contrôles 2023/2024, en :

- - poursuivant les actions préventives de rappel à la réglementation pour les données statiques et en temps réel de transports collectifs ;
- - étendant ces actions préventives auprès des fournisseurs de services de partage de véhicules, cycles et engins de déplacement personnel*, mais aussi des gestionnaires d'infrastructure* (notamment en ce qui concerne les données liées aux transports collectifs, au réseau cyclable, aux aires de covoiturage et au stationnement). »

L'ART devrait démarrer les contrôles sur les services de mobilités partagées et l'autopartage en 2024.

⁷ <https://transport.data.gouv.fr/>

⁸ Un travail entre les équipes de transport.data.gouv.fr, Communauto et l'AAA a été réalisé sur le format des données sur : <https://doc.transport.data.gouv.fr/type-donnees/velos-en-libre-service/lautopartage>

Recommandation 1. (Opérateurs d'autopartage et AOM) : inviter les opérateurs d'autopartage et AOM à poursuivre leurs efforts pour mettre leurs données en ligne sur le point d'accès national unique aux données de transport, <https://transport.data.gouv.fr/>, ce qui permettra une meilleure connaissance des services développés sur tout le territoire, et contribuera à une meilleure utilisation de ces données.

1.3 Des initiatives locales mais pas de reconnaissance nationale

La mise en œuvre d'un service d'autopartage fait intervenir les collectivités territoriales à deux niveaux : d'une part au niveau intercommunal pour l'organisation du service en tant qu'autorité organisatrice, d'autre part au niveau communal pour l'accès au stationnement sur le domaine public routier.

L'essentiel des initiatives publiques prises en faveur de l'autopartage en France sont le fait des collectivités territoriales, le plus souvent au niveau des intercommunalités « urbaines ». Ceci est bien sûr cohérent avec le fait que l'article L. 1231-1 du code des transports les désigne comme « autorités organisatrices de la mobilité (AOM) dans leur ressort territorial », avec la désignation de l'échelon régional comme AOM sur les autres territoires que ceux des intercommunalités, sauf délibération d'une commune ou d'une communauté de commune revendiquant l'exercice de la compétence d'AOM (article L. 1231-1 III du même code).

1.3.1 La mise en œuvre du label autopartage

Dans ce cadre de droit commun de la répartition des compétences en matière de transports, l'article L. 1231-14 du code des transports prévoit que pour l'autopartage, ces AOM peuvent délivrer un label aux véhicules affectés à cette activité, qui précise notamment les caractéristiques techniques de ces véhicules.

Ainsi, dans l'agglomération lyonnaise, le label « Autopartage – Métropole de Lyon » est attribué par la Métropole de Lyon (sur demande) et doit être obtenu pour toute candidature à un AMI (Appel à Manifestation d'intérêt) communal (service en « free-floating ») ou métropolitain (service en boucle). Le label a été adopté par une délibération du conseil de la métropole en décembre 2015, et a évolué depuis plusieurs fois, la dernière en mars 2021, pour y intégrer des mesures en matière de responsabilité sociétale des entreprises, en imposant un périmètre du service couvrant au minimum celui de la zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) et pour préciser le partage des données.

Le label « Ile-de-France Autopartage » a été mis en place en novembre 2019, et est conçu comme un outil juridique et pédagogique pour les collectivités ayant la compétence voirie, garantissant un socle commun respecté par les opérateurs tel que des véhicules peu polluants (Crit'Air 0 ou 1), une maintenance régulière des véhicules, l'accès aux jeunes conducteurs dès 18 ans, un service d'assistance aux usagers et une clarté de l'information.

Les collectivités qui ont recours au label le font donc pour afficher des objectifs de leur politique de mobilités, par exemple en termes de réduction de la pollution et des gaz à effet de serre, que doivent respecter les véhicules labellisés. Même si cet outil est largement utilisé, toutes les AOM n'y ont pas recours, certaines comme Strasbourg laissant plus de liberté aux opérateurs selon leur propre modèle économique.

1.3.2 L'accès au stationnement et l'occupation du domaine public routier

L'intervention locale concerne également au premier chef le niveau communal, par l'exercice du pouvoir de police du maire. En effet, tout opérateur de services de partage de véhicules, qui souhaite bénéficier d'emplacements de stationnement, doit solliciter une autorisation d'occupation du domaine public qui prend la forme d'un permis de stationnement⁹. Ce permis est délivré par le maire au titre de son pouvoir de police de la circulation et du stationnement sur les routes situées à l'intérieur des agglomérations et, hors agglomération, sur les routes communales et intercommunales, en application du code général des collectivités territoriales (CGCT)¹⁰.

Cependant, l'article L. 2213-2 du même code permet au maire, par arrêté et « eu égard aux nécessités de la circulation et de la protection de l'environnement », de « réserver sur la voie publique ou dans tout autre lieu de stationnement ouvert au public des emplacements de stationnement aménagés aux véhicules utilisés par les personnes titulaires de la carte "mobilité inclusion" portant la mention "stationnement pour personnes handicapées" mentionnée à l'article L. 241-3 du code de l'action sociale et des familles, aux véhicules bénéficiant d'un label "autopartage", aux véhicules bénéficiant d'un signe distinctif de covoiturage, aux véhicules des usagers des transports publics de personnes ou aux véhicules à très faibles émissions ». Ainsi l'outil juridique permettant aux maires de réserver des places de stationnement aux véhicules labellisés autopartage existe bien déjà.

Par ailleurs, pour éviter le risque lié à des compétences partagées entre intercommunalités (AOM) et communes (stationnement), le CGCT¹¹ permet aussi le transfert de la compétence voirie du maire au président d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre (EPCI-FP), ce transfert incluant la police de la circulation et du stationnement, le pouvoir de création d'emplacements réservés et la délivrance des permis de stationnement. Le niveau intercommunal regroupe alors toutes les compétences et dispose de tous les leviers pour agir en faveur du développement de l'autopartage s'il en a la volonté politique. Mais la mission n'a pas pu disposer d'information sur la mise en œuvre effective de cette faculté, malgré sa demande

Enfin, l'article L. 1231-17 du code des transports permet au maire de déléguer à l'AOM la délivrance des permis de stationnement aux opérateurs d'autopartage, mais ce texte est bizarrement limité aux opérateurs d'autopartage « sans station d'attache », c'est-à-dire en free-floating, alors que ce sont les services en boucle qui ont besoin d'emplacements de stationnement dédiés ! Les services de l'État contactés par la mission ne disposent pas d'information sur le nombre de cas d'application de cette disposition¹².

Il reste que dans les documents d'urbanisme tels que plans locaux d'urbanisme (PLU), l'autopartage semble généralement absent, contrairement au covoiturage, ce qui montre une absence d'anticipation des collectivités sur ce sujet. Or l'implication forte des collectivités apparaît comme un critère primordial du développement de l'autopartage.

Si l'intervention de l'État n'a donc pas à être prévue par les textes, il faut toutefois rappeler que pour beaucoup d'autres modes de transport de compétence également décentralisée, l'État peut prendre des initiatives d'accompagnement et d'encouragement au développement, y compris par des aides financières : appels à manifestations d'intérêt pour des projets « primés », subventions d'investissement, aides au démarrage de nouvelles mobilités, aides à l'innovation technique, campagnes de communication génériques en faveur de modes de transport vertueux... Or malgré des études de l'Ademe ou du Cerema, rien de tout cela n'existe pour l'autopartage, qui semble

⁹ Article L. 113-2 du code de la voirie routière

¹⁰ Articles L. 2213-1 et L. 2213-6 du CGCT ; il existe toutefois quelques exceptions à ce principe, comme les routes à grande circulation où le préfet est compétent, ou la Ville de Paris où le maire peut agir « sous réserve des attributions spéciales du préfet de police de Paris ».

¹¹ Article L. 5211-9-2 du CGCT

¹² Source : Direction générale des collectivités locales DGCL

largement ignoré des pouvoirs publics nationaux, alors que ce type de services n'est pas sans impacts positifs dans le contexte de la transition écologique (cf. point 1.5).

1.4 Un modèle économique pas assuré, peu transparent et des données peu partagées dans un contexte de forte concurrence entre opérateurs

1.4.1 Le modèle économique de l'autopartage paraît encore peu assuré

Les entretiens que la mission a menés avec des opérateurs d'autopartage n'ont pas permis d'obtenir des données précises sur leur équilibre économique. Dans un contexte très concurrentiel sur le marché, avec la présence d'entreprises non cotées, souvent jeunes et avec des restructurations fréquentes par rachat d'entreprises entre elles, les interlocuteurs n'ont pas voulu dévoiler de chiffres sur les aspects financiers de leur activité.

Néanmoins, on peut relever quelques indications relatives au modèle économique de ce service :

- Les charges sont très variables selon le mode de propriété des véhicules : lorsque l'opérateur peut s'affranchir des coûts d'achat par la location ou le leasing par exemple, avec la souplesse apportée à la gestion du parc, cela semble moins coûteux globalement ;
- Le service en free-floating comporte des charges plus élevées que le service en boucle, car l'opérateur doit prévoir de pouvoir aller chercher avec son personnel, les véhicules laissés dans des points éloignés des zones de prise de service principales pour les y ramener ;
- Les véhicules électriques ont a priori des coûts d'entretien moindres que les véhicules thermiques, mais se pose la question des bornes de recharge nécessaires, en installation (coût d'investissement) et en entretien (coût d'exploitation). Il ressort des entretiens de la mission que le coût d'investissement initial d'installation des bornes de recharge, même des bornes de faible puissance considérant que la nuit suffit à la recharge, ne sont pas supportables par les opérateurs de transport, qui plaident donc pour que les autorités publiques financent directement ou subventionnent cet investissement.
- Dans une même zone, on constate quand l'utilisateur a le choix, que le véhicule thermique a un bien meilleur taux d'utilisation qu'un véhicule électrique. L'électrique génère moins de recettes aujourd'hui puisque persiste encore un frein, une forme de blocage psychologique à son usage.

Au total cependant, il semble que la plupart des opérateurs privés ne gagnent pas d'argent, et pour ceux qui en gagnent, les marges bénéficiaires dans cette activité seraient très faibles. C'est une situation que l'on trouve aussi dans des activités voisines comme les véhicules de transport avec chauffeurs (VTC), dont le marché n'a pas encore atteint sa maturité économique.

1.4.2 La question de l'assurance du véhicule est généralement bien traitée

Globalement tous les services d'autopartage des opérateurs incluent dans leurs tarifs l'assurance des véhicules partagés. Que ce véhicule soit propriété d'un particulier, d'un opérateur ou en leasing, il est toujours possible de prouver en cas de sinistre que dans tel intervalle de temps, le véhicule était prêté à telle personne, dans un cadre juridique organisé.

Un sujet existe concernant les jeunes conducteurs (de moins de 21 ans), que certains assureurs ne veulent pas prendre en charge, ce qui de fait les excluent de l'accès au service d'autopartage. La mission a rencontré une société d'assurance qui au contraire, estime qu'entre les conducteurs considérés comme « à risque », jeunes et vieux, et les autres, une mutualisation peut se faire qui permet de n'exclure personne, mais tous les assureurs n'ont pas la même approche. Les jeunes

conducteurs sont une clientèle d'autant plus intéressante pour l'autopartage que la plupart ne sont pas encore propriétaires d'un véhicule personnel. Dans certains pays comme l'Allemagne, les moins de 21 ans peuvent, chez certains opérateurs, avoir accès à certains modèles de véhicules, les petites citadines, mais pas aux plus gros modèles, avant d'avoir atteint un temps suffisant d'expérience de la conduite (trois ans par exemple pour certains opérateurs).

En revanche, dans le cas d'un autopartage entre particuliers sans opérateur intermédiaire entre le propriétaire du véhicule et celui auquel il est prêté, l'assurance reste celle du propriétaire, qui prête non seulement le véhicule mais aussi son assurance, avec son bonus-malus, sans possibilité de prouver lors d'un sinistre que le conducteur était une autre personne. Sur ce sujet, les assureurs sont donc réticents à la pratique même de l'autopartage...

1.4.3 L'attribution de places de stationnement réservées : des obligations de publicité et de mise en concurrence variables selon les situations

L'accès à des places de stationnement en voirie est un préalable essentiel au développement des services d'autopartage, notamment pour le service en boucle qui a besoin de stations identifiées et pour lequel des places en parkings souterrains sont exclues par manque de visibilité pour les clients. Concernant le cadre juridique, il faut distinguer deux hypothèses :

- Une offre privée d'autopartage existe :

Dans cette hypothèse, la collectivité n'est compétente que pour l'attribution de places de stationnements des véhicules partagés sur la voirie publique. Pour ce faire, elle doit octroyer une autorisation d'occupation du domaine public en vertu de l'article L. 2122-1 du code général de la propriété des personnes publiques (CG3P). Dès lors que cette autorisation vise à permettre à une entreprise privée d'utiliser le domaine public à des fins économiques, la collectivité se doit de respecter une procédure de sélection préalable comportant des mesures nécessaires de publicité¹³, qui ne vont pas cependant jusqu'à une mise en concurrence par appels d'offres.

L'autorité compétente est soit le maire de la commune, soit le président de l'EPCI-FP quand ce dernier s'est vu transférer la compétence « voirie ».

- Une offre privée d'autopartage n'existe pas ou est insuffisante :

En l'absence d'une offre privée et en vertu de l'article L. 1231-14 du code des transports qui prévoit :

« En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, elles [les AOM] peuvent créer un service public d'autopartage. L'exploitant de ce service n'est pas soumis à l'obligation prévue à l'article L. 1421-1. »

Le choix du mode de gestion est laissé à la libre appréciation des collectivités territoriales.

Comme pour tout service public industriel et commercial (SPIC), l'AOM peut décider soit d'organiser et d'exploiter directement en régie (ou dans le cadre d'une société publique locale (SPL)) cette activité, qui ne donnera par conséquent lieu à aucune procédure de mise en

¹³ Article L.2122-1-1 du CG3P :

« Sauf dispositions législatives contraires, lorsque le titre mentionné à l'article L. 2122-1 permet à son titulaire d'occuper ou d'utiliser le domaine public en vue d'une exploitation économique, l'autorité compétente organise librement une procédure de sélection préalable présentant toutes les garanties d'impartialité et de transparence, et comportant des mesures de publicité permettant aux candidats potentiels de se manifester.

Lorsque l'occupation ou l'utilisation autorisée est de courte durée ou que le nombre d'autorisations disponibles pour l'exercice de l'activité économique projetée n'est pas limité, l'autorité compétente n'est tenue que de procéder à une publicité préalable à la délivrance du titre, de nature à permettre la manifestation d'un intérêt pertinent et à informer les candidats potentiels sur les conditions générales d'attribution. »

concurrence, soit de la confier à un opérateur économique public ou privé en concluant avec ce dernier un contrat de la commande publique.

Ce contrat sera une délégation de service public ou un marché public selon qu'il transfère ou non à son titulaire un risque lié à l'exploitation du service. Sa conclusion sera soumise à une procédure de publicité et de mise en concurrence préalables, sauf s'il est passé dans le cadre d'une relation de quasi-régie (c'est-à-dire avec un opérateur économique sur lequel l'AOM exerce un contrôle analogue à celui qu'elle exerce sur ses propres services, et qui ne comporte pas de participations privées (par exemple, une société publique locale)). Aucune convention d'occupation domaniale séparée n'est nécessaire en cas de conclusion d'un contrat de la commande publique, ce dernier devant prévoir les conditions de l'occupation du domaine nécessaire à l'exercice de son activité par le titulaire. Au besoin, ces conditions doivent être arrêtées d'un commun accord avec l'autorité domaniale compétente lorsqu'elle est distincte de l'AOM et que cette première autorité n'a pas délégué son pouvoir de délivrance des permis de stationnement nécessaires à l'exercice de l'activité d'autopartage à cette seconde autorité.

Dans les deux cas, pour l'autorisation d'occupation du domaine public ou pour le contrat de la commande publique, la durée de l'autorisation ou de la convention ne doit pas excéder le temps nécessaire à l'amortissement des investissements projetés assortie d'une rémunération équitable et suffisante des capitaux investis.

L'appréciation de la situation dans laquelle on se trouve, notamment une offre privée insuffisante, est évidemment subjective, et un certain nombre de collectivités, dont la Ville de Paris, ayant déjà dû faire face à des contentieux, font preuve d'une grande prudence dans leur capacité d'intervention en matière d'autopartage, là où d'autres sont plus volontaristes, comme par exemple les métropoles de Grenoble et Lyon.

1.5 L'impact environnemental

Ce sujet n'est pas perçu comme étant le premier élément de motivation (cf. figure n°5 ci-dessous), tant du côté de la majorité des opérateurs, que des publics et de façon particulièrement disparate de la part des collectivités territoriales et des métropoles, alors que les messages portés en matière de transition écologique, de réduction des GES au bénéfice d'une amélioration de la qualité de l'air sont connus et peu rapportés par l'ensemble des interlocuteurs rencontrés pendant la mission. La difficulté sur ce point n'est pas tant le fait de répéter « qu'il faut faire » mais on doit davantage faire réfléchir sur la façon dont on fait le lien entre l'autopartage, son bénéfice environnemental et le gain sur la santé et la qualité de vie globale.

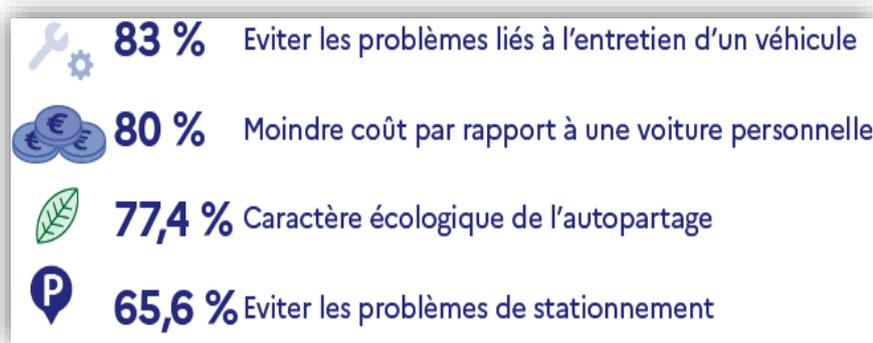


Figure 5 : Motivation des utilisateurs de l'autopartage
Source AAA

La majorité des véhicules actuellement affectés sur de l'usage en autopartage sont au niveau national des véhicules thermiques récents de type citadine, dont l'impact GES relève de la

vignette Crit'Air 1 à 2. De ce fait le niveau de réceptivité, à l'effort de réduction de l'empreinte carbone, n'est aucunement perçu comme étant la priorité si les collectivités, les métropoles et l'État ne parviennent pas à coupler l'effort environnemental avec les mesures fiscales adéquates (rappel du modèle belge et IDF).

L'impact environnemental de l'autopartage est complexe à évaluer car il est en large partie indirect. À première vue, le fait de faire un trajet avec une voiture partagée plutôt qu'avec sa voiture personnelle ne paraît pas réduire les émissions de GES liées à ce trajet, à l'effet qualité du véhicule près (la voiture partagée d'un modèle récent aura souvent un niveau d'émissions moindre que celle de l'autopartageur, plus ancienne et plus polluante). C'est la grande différence de perception des bénéfices environnementaux par rapport au covoiturage, où pour le trajet considéré, il y a plusieurs personnes dans une seule voiture au lieu de plusieurs voitures en circulation.

Cependant, toutes les enquêtes menées dans tous les pays montrent le même résultat : un véhicule partagé remplace plusieurs véhicules « propriétaires ». En France, l'Ademe mène une enquête nationale autopartage tous les trois ou quatre ans depuis 2012, permettant de suivre l'évolution de ces mobilités, la dernière ayant été réalisée en 2022 à partir de 2768 réponses à un questionnaire distribué auprès d'utilisateurs. Le rapport d'enquête de l'Ademe¹⁴ donne les résultats détaillés de cette enquête.

L'enquête ADEME 2022 conclut qu'un véhicule en autopartage en boucle remplace 5 à 8 voitures personnelles, et cette démotorisation, qui intervient pour moitié dès l'inscription de l'utilisateur au service, pour moitié dans les semaines ou mois qui suivent, permet d'économiser les émissions liées à la fabrication de ces véhicules « évités ».

Au-delà de ce premier effet direct, l'enquête montre que l'inscription à un service d'autopartage fait varier à la baisse les déplacements en voiture en général dans le temps, au bénéfice des autres modes de déplacement : transports collectifs, vélo, marche... Car il agit comme un levier fort de changement de comportement de l'utilisateur. Lorsque l'on a fait le pas de se séparer de son véhicule personnel pour avoir recours à un véhicule partagé lorsqu'on en a besoin, on perd aussi le réflexe de prendre sa voiture à son domicile pour faire des déplacements qui peuvent être réalisés autrement qu'en voiture, dont des déplacements très courts qu'on peut faire à pied. On a donc globalement une réduction progressive des déplacements motorisés en véhicule individuel, donc un second gain environnemental, chiffré à 10 000 km par an et par voiture en autopartage en boucle.

Enfin, l'enquête ADEME montre aussi qu'une voiture partagée en boucle libère 1 à 3 places de stationnement en voirie, ce qui, dans les centres urbains, représente un gain significatif dans un espace public soumis à de nombreux usages concurrentiels.

Les données équivalentes pour l'autopartage en free-floating ne sont pas disponibles dans cette enquête, du fait de la faiblesse de l'échantillon. Cependant dans d'autres études ou enquêtes, l'autopartage en boucle a toujours un impact positif supérieur à l'autopartage en free-floating, pour lequel les évolutions de comportement des utilisateurs sont moindres.

Les impacts environnementaux positifs de l'autopartage étant moins directement perçus que, par exemple, ceux du covoiturage, malgré les conclusions convergentes des différentes enquêtes et études, l'autopartage ne bénéficie pas aujourd'hui des mesures liées aux certificats d'économie d'énergie (CEE) à hauteur de son intérêt. La fiche CEE de l'autopartage est en cours de modification et peine à être révisée, du fait de l'absence de valorisation à la hauteur de l'impact global en incluant tous les bénéfices de l'autopartage, dont les fabrications de véhicules évités.

¹⁴ <https://librairie.ademe.fr/cadic/7353/enquete-autopartage-2022-rapport.pdf>

1.6 L'impact économique et sociétal

En moyenne, les véhicules personnels ne circulent qu'une faible proportion du temps, 15 à 20 % selon certaines études, même si bien évidemment la réalité est très variable selon chaque situation. Malgré cela, que le véhicule circule ou non, son propriétaire supporte des frais fixes obligatoires : assurance, contrôle technique, entretien, stationnement souvent... au-delà du coût du carburant qui, lui, varie en fonction de l'usage réel du véhicule. Cependant, à l'exception du carburant, le propriétaire est souvent peu conscient de tous ces coûts, dont le total est loin d'être négligeable¹⁵, mais qui sont « intégrés » dans son esprit au fait de posséder un véhicule.

Avec le recours à l'autopartage, tous les coûts sont intégrés dans l'abonnement et à chaque trajet, y compris le carburant, avec un véhicule adapté au trajet. Le plus souvent, le choix de l'autopartage lié à l'abandon du véhicule propriétaire représente donc un réel gain de pouvoir d'achat au niveau individuel. C'est notamment ce qui ressort de la figure n°5 supra sur les motivations principales du choix de l'autopartage, dont les deux premières se rapportent à un moindre coût. Une fois connu cette différence de coûts notable, l'autopartage est donc le choix d'un agent économique rationnel.

Il est difficile d'effectuer une comparaison chiffrée fiable entre d'une part le total des coûts de possession d'une voiture individuelle sur une année (assurance, entretien et contrôle technique, stationnement, carburant sur la base d'un kilométrage moyen parcouru...), et d'autre part le total des coûts d'une année moyenne d'autopartage avec une moyenne des trajets effectués et une adhésion à l'opérateur. En effet, il y a une grande disparité entre les coûts liés à la propriété et l'usage d'un véhicule, et aussi les tarifs d'autopartage.

Une initiative intéressante en Belgique est la mise à disposition par l'association Autodelen.net d'un calculateur : <https://savewithcarsharing.be>. L'utilisateur décrit son besoin de déplacement automobile, et le calculateur calcule le coût pour chaque opérateur d'autopartage. D'autre part, le calculateur estime le coût moyen du déplacement avec un véhicule personnel.

Ce qui est sûr, c'est que l'autopartage permet de dépenser son budget mobilité comme on le souhaite et potentiellement de faire des économies. Concrètement, les usagers « reprennent le pouvoir » sur la partie de leur budget dédié à la mobilité puisqu'ils n'ont pas déjà dépensé une part significative dans les coûts fixes de leur voiture individuelle.

En définitive, le choix de l'autopartage constitue un changement sociétal fort, consistant à passer d'un rapport de possession de sa voiture individuelle à une approche en termes de service de transport, service qui peut aussi bien être rendu par un véhicule partagé (y compris un taxi ou un VTC) qu'éventuellement par d'autres modes, transports collectifs, vélo ou marche.

¹⁵ Le choix du type de véhicule acheté par les ménages est de fait souvent dimensionné par l'usage « maximal » qui peut en être fait, typiquement un déplacement familial pour les vacances avec le véhicule plein et des bagages, même si dans le courant de l'année, il peut être utilisé par une seule ou deux personnes le coffre vide.

2 L'autopartage est une pratique ancienne et bien ancrée dans un certain nombre de pays proches, alors que d'autres semblent avoir pris récemment les moyens d'un développement accéléré (les leçons du parangonnage)

2.1 Les bonnes pratiques du Canada, de l'Allemagne et de la Suisse

Si ces trois pays sont communément cités pour leurs avancées en termes de développement de l'autopartage, il n'en demeure pas moins que d'autres pays comme l'Italie, la Belgique, les Pays-Bas, l'Autriche, le Danemark, la Hongrie, l'Espagne, ont également développé des services d'autopartage pour répondre aux enjeux de décongestionnement des villes, d'amélioration de la qualité de vie et d'interface avec les mobilités existantes du quotidien¹⁶.

2.1.1 Le cas du Canada

L'autopartage au Canada a connu une croissance significative au cours des dernières années, car de plus en plus de Canadiens recherchent des moyens plus durables et économiques de se déplacer.

L'autopartage a fait ses premiers pas au Canada à Montréal à la fin des années 1990 avec des initiatives locales. La société Communauto (qui est toujours l'acteur dominant) a étendu ses activités à Québec, Sherbrooke, Gatineau, Trois-Rivières, Victoriaville) a été la première à proposer des services d'autopartage en boucle sans réellement connaître la structuration du marché et les comportements. Au début des années 2000, les services d'autopartage ont commencé à s'étendre à d'autres grandes villes canadiennes, notamment Toronto, Vancouver, Ottawa et Calgary.

Le gouvernement canadien et certaines administrations provinciales ont porté politiquement le développement de l'autopartage en prenant conscience très tôt des avantages procurés par ce dispositif en termes de réduction du nombre de véhicules particuliers et de congestion routière, puis de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de promotion d'une mobilité plus durable. Ils ont mis en place des incitations fiscales et une politique volontariste pour encourager le développement de l'autopartage avec notamment comme porte-parole récemment le ministre de l'économie, de l'innovation et de l'énergie (cf. Pierre Fitzgibbon – chapitre 3.4).

Les Canadiens ont de plus en plus adopté l'autopartage pour économiser de l'argent, réduire leur empreinte carbone, éviter les coûts de possession d'une première ou d'une seconde voiture personnelle et pour se déplacer sans subir les contraintes de stationnements et de déplacements des véhicules particuliers notamment et assez fréquemment en cas de déneigement.

Les opérateurs d'autopartage ont diversifié leurs flottes pour inclure des voitures électriques, des hybrides, des véhicules utilitaires, ainsi que des véhicules équipés (porte-skis, siège enfant...) et offre des solutions de mobilité flexibles englobant toutes les formes d'intermodalités, s'appuyant sur des solutions numériques innovantes, conviviales, faciles d'utilisation, pour mieux répondre aux attentes des utilisateurs.

Les services d'autopartage sont présents sur une très grande partie du territoire au niveau des zones urbaines denses pour permettre aux canadiens de recourir aisément à l'autopartage. Il ressort des données échangées avec nos interlocuteurs, qu'une voiture en autopartage au Canada remplace quinze véhicules particuliers.

La province de Québec est un exemple qui mérite une attention particulière puisqu'elle a élaboré

¹⁶ Document : UITP « Mobility hubs : steering the shift towards integrated sustainable mobility »

dès 2017, une politique de mobilité durable - 2030 assortie d'un plan d'action 2018-2023 et du plan pour une économie verte 2030, qui s'articule autour d'un ensemble de mesures objectivées concrètes et transversales, qui concrétise la volonté du gouvernement de renforcer le développement et l'usage des mobilités durables, où l'autopartage est clairement mentionné et attendu en termes de contributions économiques, sociales et environnementales.

Ce plan de portée gouvernementale est l'expression de l'engagement, de l'adhésion et de la collaboration entre l'État et l'ensemble des acteurs clefs de la société québécoise : il représente un investissement de près de 3 milliards de dollars sur l'exercice 2018-2023.¹⁷

En 2023, l'opérateur Communauto qui compte 125 000 usagers, dont 105 000 à Montréal, regrette toutefois que : « *les concessionnaires préfèrent réserver leurs véhicules pour les particuliers parce qu'il est plus facile de leur vendre des extras comme des services d'entretien et limitent le nombre de voitures dirigées vers les parcs de véhicules commerciaux* ».

Et si cette année, Communauto visait à ajouter 1150 véhicules à son parc de Montréal, il n'en a mis pour l'instant que 700 en circulation et espère pouvoir atteindre 850 d'ici la fin de cette année et ce malgré un essor fulgurant de l'autopartage (croissance d'environ 30 % par année), néanmoins marqué par le manque de véhicules.

D'après Catherine Morency, titulaire de la Chaire mobilité à l'école Polytechnique de Montréal¹⁸, que la mission a auditionnée : « *les véhicules doivent être attribués en priorité à l'autopartage, puisque chacun d'entre eux profite à une trentaine de ménages plutôt qu'à un seul. Les bénéfices sont encore plus évidents pour les véhicules électriques partagés, qui roulent beaucoup plus souvent que les véhicules des particuliers et contribuent donc à réduire davantage les émissions de gaz à effet de serre* ».

2.1.2 Le cas de l'Allemagne

L'Allemagne est un des pays où le taux de motorisation des ménages est le plus élevé en Europe avec 567 voitures pour 1000 habitants en 2018: ce taux est de 646 en Italie, mais de 539 en Suisse, 511 en Belgique et seulement 478 en France (source Eurostat). Cela ne l'empêche pas de connaître un développement intéressant de l'autopartage.

D'après les derniers relevés de Bcs - Bundesverband CarSharing e.v.¹⁹ repris dans le tableau ci-dessous, l'autopartage en Allemagne compte 33 930 véhicules, pour plus de 4,47 millions de conducteurs inscrits, et est très déconcentrée sur l'ensemble du territoire. On recense 249 entreprises, coopératives et associations qui opèrent ce service et le ratio qui met en avant la place de l'autopartage en France avec notamment le fait qu'une voiture remplace cinq à huit véhicules particuliers, est remis en question pour l'Allemagne, puisque cette même voiture d'autopartage remplace neuf véhicules particuliers.

¹⁷ Documents de référence : « Transporter le Québec vers la modernité – Politique de mobilité durable 2030 et son plan d'action 2018-2023 »

¹⁸ Thèse et mémoire sur l'autopartage:

Wielinski, G. (2018). Modélisation des membres et de leur comportement dans un écosystème de services d'autopartage à Montréal. (Thèse de doctorat, École Polytechnique de Montréal)

Wielinski, G (2014). Analyse de l'implantation de l'autopartage en libre-service intégral à Montréal. Mémoire de maîtrise, École Polytechnique de Montréal.

¹⁹ <https://carsharing.de/>

Carsharing in Germany

Carsharing is offered in **1,082** cities and municipalities in Germany.

33,930 carsharing vehicles are offered by **249** providers across Germany.

4.47 million authorised drivers* are registered with carsharing services in Germany.

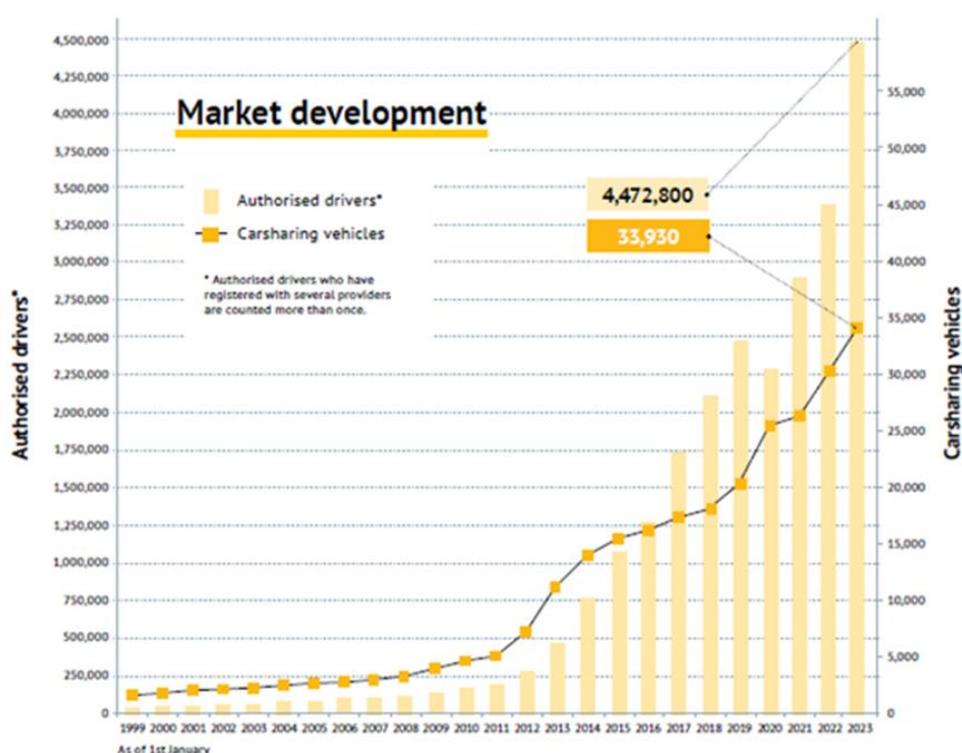


Figure 6 : Évolution du nombre de véhicules en autopartage et de leurs conducteurs habilités

Source - Bcs

La ville de Bremen est un exemple très intéressant puisqu'en 1998²⁰ elle introduisait l'autopartage dans son « pass mobilités », suivi en 2013 par la mise en œuvre d'une réglementation locale propre aux espaces de stationnement réservés à l'autopartage. En 2014, elle faisait adopter, par le parlement municipal, un plan d'actions dédié à l'autopartage accompagné de son plan de mobilités Bremen 2025, dont l'objectif affiché était de porter à 20 000, le nombre d'utilisateurs de l'autopartage à horizon 2020, de réduire l'espace de voirie de 6 000 véhicules particuliers en vue de repenser les espaces alloués aux piétons, aux personnes à mobilité réduite, et aux mobilités douces et de redessiner les espaces de voirie. Le constat 2023 traduit l'atteinte de cet objectif puisque ce sont

²⁰ Document : « Analysis of the impacts of car-sharing in Bremen, Germany »

7500 véhicules particuliers qui ont disparu des rues de la ville avec un peu plus de 40 kilomètres de voirie qui ont été rendus à l'espace public et le plus souvent couplés avec des offres de service sous la forme de hub de mobilités notamment via l'accès visuellement facilité à l'usage de transports en commun et de vélos à fonctions multiples (en solo ou pour des déplacements « cargo »).



Figure 7 : représentation d'espaces d'autopartage à Bremen
Source – Final report Interreg North Sea Region

De nos jours, de nombreuses villes allemandes telles que Hannover, Hamburg, Berlin, Munich..., ont des hubs visibles de mobilités qui fonctionnent et répondent à une demande croissante. Ce hub existant à Bremen est matérialisé par un point focal à usages de multiples (cf. schéma ci-dessous) de mobilités douces interconnectées, de technologies, de services et de support énergétique. Ce point focal à services multiples aussi étendu et couplé avec un outil numérique n'a pas été évoqué par les interlocuteurs français, alors qu'il est un élément clef de succès du développement de l'autopartage dans le cadre des réflexions portées par les chercheurs et décideurs de politiques de mobilités des villes dans les pays étrangers.

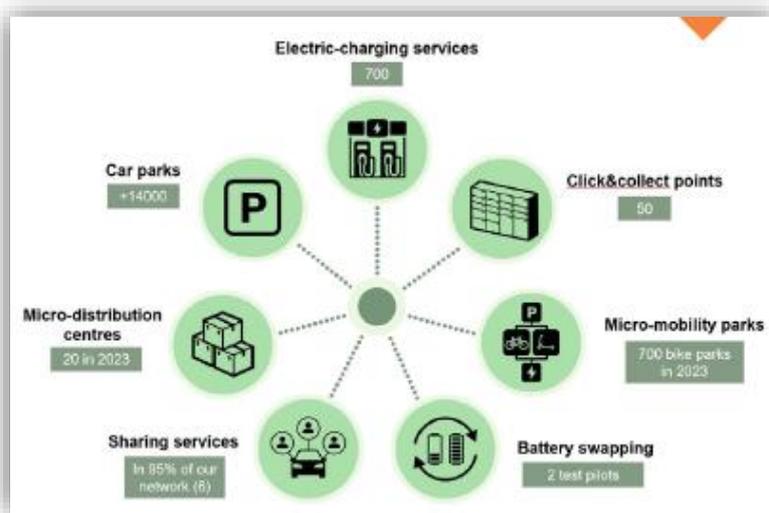


Figure 8 : Hub de services multiples incluant l'autopartage
Source – UITP

2.1.3 Le cas de la Suisse

En 1987, les premières coopératives d'autopartage ont été créées sur une base bénévole en Suisse pour donner naissance par la suite à la coopérative Mobility en 1997. Cette dernière, toujours leader du marché à ce jour, s'est progressivement structurée en s'appuyant sur un réseau 150 000 à 180 000 actionnaires/coopérateurs adhérant à hauteur de 1000 francs suisses au minimum pour rejoindre la structure, dont les bénéfices annuels sont de l'ordre de 2 à 3%. « Mobility coopérative » compte près de 240 000 utilisateurs et la flotte totale de voitures partagées est de l'ordre de 6000 unités.

Contrairement à l'Allemagne, la couverture du territoire suisse est assurée quasiment à 100% par cet opérateur unique de statut coopératif et toutes les communes suisses de plus de 10 000 habitants disposent depuis 2015 d'une offre d'autopartage ; le quart des communes de 2000 à 4999 habitants disposent d'une offre d'autopartage avec souvent un seul véhicule disponible sur la place du village en proximité du bureau de poste et des lieux de services.

Ce pays a très tôt considéré que le développement des mobilités alternatives à la voiture particulière devait passer par une réflexion globale à l'échelle du territoire, orientée « *service et meilleure qualité de vie* », et que « *pour sortir les gens de la voiture, l'autopartage devait être confortable, attrayant, fiable et sûr* ». La Suisse a rapidement pris le parti assez audacieux de cibler les populations d'usagers du vélo en proposant un chèque mobilité de l'équivalent de 300 euros pour inciter à l'usage de l'autopartage et en faire sa promotion. L'autopartage fonctionne bien en Suisse car il est pensé et organisé comme l'un des éléments intégrés d'un bouquet de services de mobilités.

Élaboré d'avril 2021 à mai 2022 sur mandat de la section Mobilité de l'Office fédéral de l'énergie, l'Agenda 2030 pour la mobilité partagée (SMA 2030) est un document portant sur le développement du marché de la mobilité partagée en Suisse, ayant associé les acteurs de la branche, des villes et du monde scientifique et se fondant sur la vision partagée suivante :

« La mobilité partagée devient un élément à part entière du système de transport suisse et contribue activement à la réalisation des trois objectifs généraux en matière de transports, à savoir la protection de l'environnement naturel, l'efficacité économique et la solidarité sociale ».

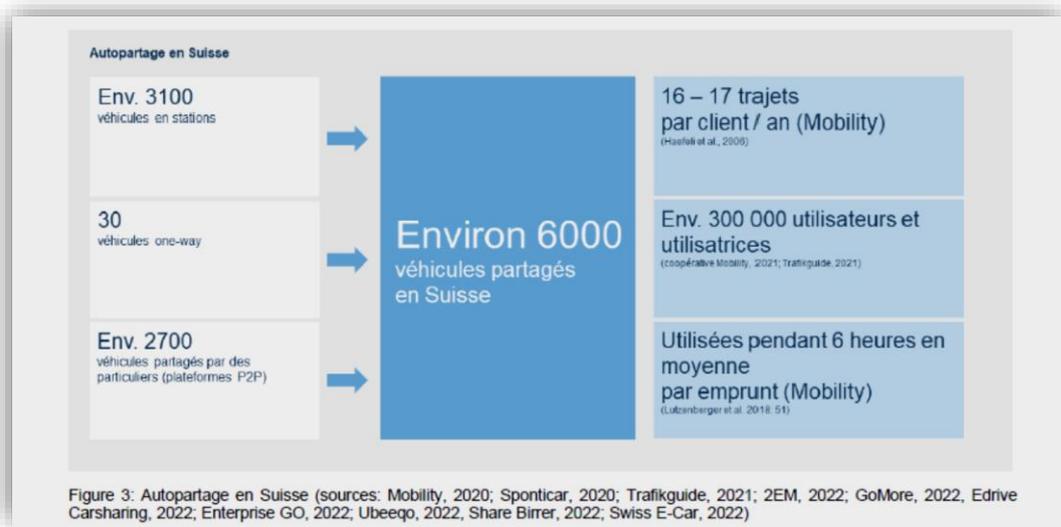


Figure 9 : Part de l'autopartage en Suisse

De nouveaux prestataires sont venus enrichir le marché suisse de l'autopartage, en misant sur un ancrage local plus fort et sur des flottes de véhicules entièrement électrifiées. Certains loueurs de voitures classiques se sont également lancés dans le secteur de l'autopartage et exploitent leurs propres flottes. En revanche, les tentatives de free-floating avec des véhicules touristiques ont été arrêtées au profit d'expériences en devenir, pour des véhicules de type fourgon.

Les opérateurs d'autopartage ont pour objectif de réduire d'un à deux ans l'usage de leurs flottes de véhicules, quand de nos jours ces mêmes véhicules ont une durée de vie moyenne de quatre ans. Ce point soulève la question de l'investissement aussi bien pour les opérateurs que pour les territoires concernés d'autant que le renouvellement des véhicules se fera au profit de l'électrique. De l'avis de l'interlocuteur suisse²¹ auditionné pendant la mission, il semblerait plus judicieux de flécher l'État sur un apport de co-subsidation publique/privée (pour financer les bornes, voire les futures infrastructures) dans les campagnes, où la densification est une contrainte réelle, et de considérer les villes comme étant des entreprises à part entière qui ont de par leur tailles, leurs revenus et leurs niveaux de maturité, toutes les capacités à organiser et à développer l'autopartage en l'intégrant dans leur « business model ». Actuellement la Suisse compte entre 15 et 18% de véhicules électriques en autopartage.

2.2 La planification sur la base du modèle belge

Contrairement à la Suisse, au Canada ou à l'Allemagne, où l'autopartage s'est développé à partir d'initiatives locales anciennes, à travers une longue maturation et généralisation progressive des services, la Belgique n'a pas une grande antériorité dans l'existence de l'autopartage et se situe de ce point de vue dans la même situation historique que la France. Cependant, depuis plus d'une dizaine d'années, les pouvoirs publics au niveau « régional » ont mis en œuvre une politique volontariste forte avec des objectifs bien définis qui semblent aujourd'hui porter ses fruits. La mission s'est prioritairement intéressée au cas de la région de Bruxelles qui paraît la plus active, avec la région de Flandre, alors que la Wallonie, moins urbaine, reste en retrait pour ces nouveaux services.

²¹ Arnd Baetzner : mobility board member, PhD candidate at the university of St Gallen, Transportation research board member of the US National Academies

Tout d'abord, l'autopartage est un élément d'une politique plus vaste en faveur de la transition écologique et énergétique, mais c'est un élément explicitement cité et ciblé, ce qui n'est pas le cas des politiques comparables lancées en France, y compris dans la région capitale.

La région de Bruxelles Capitale (RBC) a adopté, après quatre ans de concertation, le plan régional de mobilité « Good Move » 2020 – 2030 (qui succède aux plans Iris 1 de 1998 et Iris 2 de 2010), qui définit les grandes orientations de la mobilité. Ainsi, l'objectif général d'amélioration du cadre de vie des habitants est décliné dans les orientations suivantes :

- Encourager l'utilisateur à choisir le mode le plus adapté à chacun de ses déplacements, en s'affranchissant au maximum de l'utilisation de la voiture individuelle en milieu urbain ;
- Faciliter la possibilité pour les Bruxellois de ne plus posséder leur propre véhicule (actuellement un tiers des ménages bruxellois ne possède pas de voiture) ;
- Renforcer la mobilité servicielle ;
- Le stationnement, une politique à accorder avec la vision de la mobilité.

Le plan vise « le partage plutôt que la possession, via l'autopartage, le service de taxis et le covoiturage ». Pourtant, la présence de véhicules de fonction attribués par les entreprises est beaucoup plus répandue en Belgique qu'en France, avec un traitement fiscal avantageux, ce qui constitue un frein au développement de l'autopartage.

Parallèlement, la RBC a voté depuis 2013 des arrêtés concernant le stationnement pour promouvoir l'autopartage²², qui fixe une procédure d'agrément demandé par les opérateurs pour bénéficier de places réservées en voirie, avec un critère de zonage pour assurer une couverture territoriale équilibrée des stations dans les 19 communes de la région, et un objectif chiffré de nombre de véhicules, de stations et de clients par commune en fonction de leur population en 2020. Ces arrêtés prévoient également une transmission obligatoire des données des opérateurs à l'Agence du stationnement de la RBC, ainsi que des offres combinées autopartage – transports publics.

S'agissant de la flotte de véhicules partagés, l'électrification est bien engagée pour les opérateurs en boucle, moins avancée par le free-floating. Plus de 1000 bornes de recharge existent déjà et les tarifs de l'électricité sont plutôt avantageux. La RBC passe par une concession de service public avec un énergéticien tel que Engie ou Total énergie, qui installe les bornes et se paie sur l'électricité vendue, comme une station essence, sans financement public. Les emplacements des bornes sont choisis en fonction de critères comme la densité de population ou le taux de possession de voitures, en liaison avec les autorités locales.

Enfin, la RBC a mis en place des outils destinés à faciliter l'accès de l'autopartage au plus grand nombre, dans le contexte de la mise en œuvre d'une zone à faible émission qui prévoit, de 2025 à 2036, des restrictions progressives d'accès aux véhicules carbonés, dès 2030 pour les voitures individuelles diesel et hybrides et en 2035 pour les voitures essence et gaz naturel. Le développement de l'autopartage est bien identifié comme une des mesures d'accompagnement de la mise en place de cette « Low emission zone ».

Le premier outil est la relance de la prime « Bruxell'Air », que l'on pourrait résumer par le slogan : « Séparez-vous de votre voiture et recevez jusqu'à 900 euros ». Tout habitant de la région de Bruxelles qui décide la radiation de sa plaque d'immatriculation, s'agissant d'un véhicule immatriculé depuis au moins deux ans pour éviter les effets d'aubaine, et hors véhicules de société, moto ou véhicule utilitaire, obtient un « budget mobilité » qui doit être utilisé dans un service de transport. Ce budget va de 500 € à 900 € selon les revenus, le montant maximum devant passer

²² Arrêté du 21 mars 2013 du gouvernement de la région de Bruxelles -Capitale fixant les modalités d'utilisation des places de stationnement réservées en voirie aux opérateurs de véhicules à moteur partagés, modifié par l'arrêté du 28 avril 2016

à 1010 € en 2024. Des systèmes de contrôle ont été mis en place pour éviter que les ménages bénéficiaires ne rachètent rapidement un autre véhicule individuel.

L'utilisation possible de ce budget va d'un abonnement aux transports collectifs de la STIB (de type pass navigo) à l'achat d'un vélo, en passant par une carte mobilité prépayée, un service de taxi, le vélopartage ou l'autopartage (voir figure n°10 ci-dessous).

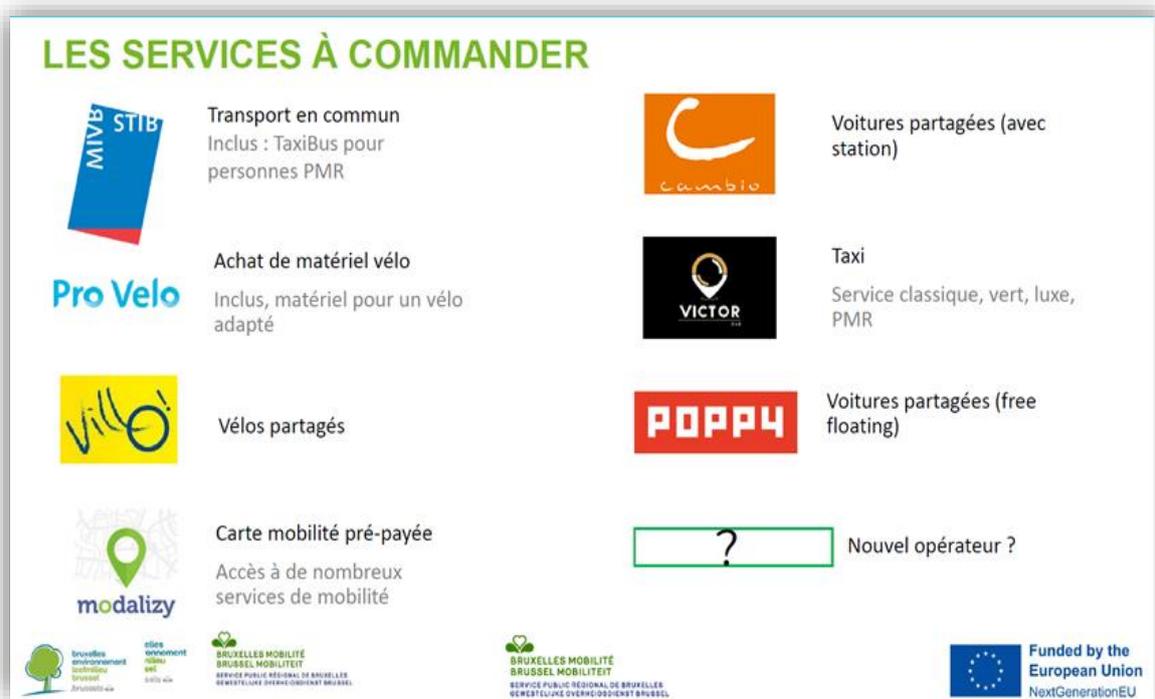


Figure 10 : Modèle de liste des services de mobilité proposés par la ville de Bruxelles
Source – Région Bruxelles capitale

Dans les faits, l'autopartage arrive en 3ème position des produits sélectionnés par les bénéficiaires de la prime, derrière le vélo et la carte mobilité, mais avant les abonnements STIB.

En réalité, cette prime Bruxell'Air existe depuis 2006, mais après un pic à plus de 2000 primes octroyées en 2008, le nombre de bénéficiaires était progressivement descendu à 679 en 2021. La relance récente a permis la délivrance de 2092 primes en 2022, dont plus de 50 % d'un montant de 900 €. Le budget de cette prime pour la RBC est d'environ 3 millions d'euros. Cela montre que l'ambition de supprimer toute barrière financière à l'entrée dans l'autopartage peut trouver un moyen de concrétisation, même si le nombre de 2000 primes par an reste évidemment insuffisant.

Le second outil est l'appel à projets « inclusive carsharing », qui apporte un soutien financier à des projets rendant l'autopartage plus accessible à certains publics ciblés : familles monoparentales, seniors, personnes à mobilité réduite, travailleurs de nuit, ménages à faibles revenus... Un jury sélectionne les projets retenus, qui peuvent par exemple concerner une intégration de l'autopartage dans des immeubles ou quartiers de logements sociaux, un apprentissage de la conduite en autopartage, des adaptations tarifaires pour les travailleurs de nuit ou des adaptations des moyens de communication pour les personnes en fracture numérique.

Enfin le troisième outil, qui ne coûte rien, consiste à mettre autour d'une même table des acteurs tels que des entreprises, des bailleurs sociaux, des associations, tous volontaires, en présence des pouvoirs publics, pour échanger des bonnes pratiques, lever des obstacles, faire connaître les

services d'autopartage, engager de nouvelles collaborations. L'administration se place dans un rôle de facilitateur, simple mais utile.

Le bilan de cet environnement est une croissance importante de l'autopartage ces dernières années, dans la région de Bruxelles et également en Flandre. Selon le rapport d'activité d'Autodelen²³ qui couvre toute la Belgique, il y avait fin 2022 plus de 121 000 autopartageurs actifs contre 88 000 un an avant (soit une augmentation de 40 %, qui atteint même + 47 % dans la région de Bruxelles-Capitale) et 55 000 seulement deux ans avant. C'est le free-floating qui a connu la croissance la plus forte en 2022 (+ 78 %), mais le nombre d'autopartageurs en boucle reste plus élevé, 62 000 contre 53 000, les autopartageurs entre particuliers étant très minoritaires.

Le nombre de véhicules partagés était fin 2022 de 5 316 contre 4 645 fin 2021, soit + 15 %, la plus forte croissance de ces cinq dernières années. Rapporté à la population²⁴, l'autopartage concerne ainsi aujourd'hui 1,6 fois plus de personnes en Belgique qu'en France, et le nombre de voitures partagées est 2,4 fois plus élevé en Belgique.

Au cours des six dernières années, l'autopartage a décuplé en Belgique, ce qui constitue une réussite incontestable.

²³ Autodelen est une « Organisation socioculturelle agréée » belge qui regroupe opérateurs de mobilité partagée, autorités publiques, universités, entreprises, en vue de promouvoir la mobilité partagée aux niveaux local, régional et national belge.

²⁴ 11,5 millions d'habitants en Belgique contre 68 millions en France, soit près de 6 fois moins d'habitants en Belgique

3 Les freins au développement et les réponses possibles

Il est aujourd'hui nécessaire et souhaitable que l'État affiche un soutien clair à l'autopartage, intègre ce service dans ses stratégies de transition énergétique et écologique et favorise les initiatives des collectivités.

3.1 La méconnaissance de l'existence de l'autopartage aux yeux du public : une campagne de communication nationale est à prévoir, à la fois sur les gains environnementaux, les gains de pouvoir d'achat et l'effort de solidarité

3.1.1 Une demande forte de portage politique

Les interlocuteurs rencontrés pendant cette mission ont tous interpellé la mission sur le rôle de l'État en matière de « lobbyiste de l'autopartage » ; ils se sont souvent étonnés de l'absence de connaissance des enjeux à développer l'autopartage par les services de l'État, alors que d'après ces mêmes interlocuteurs, l'État doit prendre sa part de responsabilité dans le portage politique, l'accompagnement, le développement, l'allocation de crédits recherche et la promotion de l'autopartage.

En premier lieu, une campagne nationale d'ampleur à destination de toutes les populations pourrait faire connaître, susciter l'envie d'essayer et recruter de nouveaux utilisateurs d'autopartage. Il suffirait alors de valider ce premier temps pour gagner la confiance des utilisateurs qui deviendraient ainsi les ambassadeurs de l'autopartage. Si cette démarche peut paraître assez simpliste, il n'en demeure pas moins qu'il sera difficile de convaincre les plus récalcitrants, qui auront besoin de preuve et de garantie pour franchir ce premier pas.

Les utilisateurs sont de plusieurs catégories : ils sont soit déjà convaincus et sont volontaires pour passer à l'action en visualisant en temps réel le contenu de leur effort, soit ils ne sont pas convaincus et restent indécis et « laissent faire les autres pour voir », puisqu'ils n'ont pas connaissance des gains potentiels et se refusent de modifier leurs modèles de mobilité soit pour des raisons d'efficacité et d'usage, soit par absence de maturité nécessaire face au défi climatique.

3.1.2 Un usage à part entière dans le quotidien suisse

La Suisse a été confrontée à cette même difficulté mais chemin faisant, quelques années plus tard, les personnes se déplaçant en autopartage sont devenues la référence, le modèle à suivre, et le nombre d'usagers de l'autopartage s'est développé (cf. chapitre Suisse). La couleur rouge des véhicules concernés par l'autopartage fait partie du paysage helvète et s'est rapidement déployée sur le territoire. Les Suisses, très attachés à maintenir leur qualité de vie, ont néanmoins réussi à gagner le pari des nouveaux usages et démontré leur attachement à faire de leurs mobilités un enjeu quotidien à forte dominante de gains environnementaux et financiers sans pour autant rogner sur le confort, la praticité et la facilité de l'usage. Certes, la Suisse peut sembler peu comparable à la France, mais à l'échelle d'une ou deux métropoles françaises, disposant des services de transports publics interconnectés, il pourrait être intéressant de s'inspirer de ce modèle pour rassurer les plus récalcitrants et les indécis et leur prouver que l'autopartage est non seulement un service fiable et opérationnel de bout en bout quel que soit le modèle retenu, mais qu'il répond aux attentes de toutes les personnes qui souhaitent s'appuyer sur des solutions de mobilités adaptées à leurs besoins et à leurs moyens.

3.1.3 Un usage à caractère social et solidaire

La mission a rencontré peu d'utilisateurs de l'autopartage mais ceux qui ont été auditionnés n'ont pas évoqué la question de la solidarité alors que du point de vue de la « Croix rouge » (cf. chapitre 1.2.1), l'autopartage est avant tout une mesure à caractère sociale, solidaire et contribue à créer du lien dès lors qu'il s'agit de mettre à disposition un véhicule pour des personnes dont l'usage est épisodique, programmable et répondant à un besoin clairement identifié tel que par exemple, le rendez-vous dans un centre de soins, la visite d'un proche en situation de précarité avancée. Sur le long terme, les ménages qui ne possédaient pas de voiture n'en achèteront pas davantage, mais auront vraisemblablement été conquis par la facilité de l'usage et auront recours ultérieurement à l'autopartage. En revanche, les ménages qui disposaient de deux voitures souvent vieillissantes, dont les caractéristiques techniques au titre des émissions de GES ne leur permettent plus de rejoindre aujourd'hui les centres-villes et dans un temps court les ZFE, ont globalement déjà fait le choix, et réfléchissent pour d'autres, d'abandonner leur second véhicule, pour des raisons essentiellement de gain de pouvoir d'achat et non pas pour des raisons environnementales.

En termes de démotorisation, les derniers résultats de l'enquête ADEME de 2022 font ressortir qu'en France, 73% des utilisateurs de l'autopartage en boucle ne possèdent pas de véhicule.

Dans la majorité des cas (68%) cela est dû à une démotorisation qui peut être intervenue avant ou après l'inscription au système d'autopartage. La plupart des utilisateurs abandonnant un véhicule le font après avoir souscrit au service d'autopartage (la démotorisation post-inscription représente en effet 73% des démotorisations).

Plusieurs études ont déterminé ce que représente la part de l'autopartage dans la démotorisation et estiment qu'en France une voiture d'autopartage en boucle remplace entre 5 et 8 véhicules personnel, supprime 10 000 à 19 000 kilomètres en voiture personnelle par an et libère 0,9 à 3 places de stationnement en voirie.

3.2 Résistance à tout changement de comportements -> pédagogie, pouvoir d'achat, réponse d'accompagnement aux ZFE

La possession d'un véhicule de tourisme fait partie intégrante d'un modèle social issu des années 50 où le véhicule était l'expression de la réussite sociale, d'une forme de liberté, où seule une petite partie de la population partait sillonner les routes des campagnes et des villes pour rejoindre leurs lieux de villégiatures et visiter des proches.

3.2.1 Une transition qui se planifie et s'organise

Les années « congés payés » favorisaient le développement de la possession de la voiture et le renforcement du modèle patriarcal trouvait son apogée. La possession d'une voiture est encore majoritairement de nos jours une habitude voire un acte d'affirmation de la virilité et d'une certaine forme de puissance, elle est un marqueur de reconnaissance de la réussite sociale. Supprimer cet acte de propriété sans l'organiser, le planifier et le rendre économiquement bénéfique et viable est impossible en l'état. Les populations sont très attachées à la possession de véhicule même si ce dernier reste stationné à plus de 80% de son temps, et la transposition de la pensée qui consiste à changer de paradigme et à passer de la possession à « l'emprunt » est ressentie comme une attaque à la liberté de choix et de déplacement des individus. Pour autant, il est intéressant de constater qu'une des formes de changement de comportement est d'ores et déjà visible, notamment dans le cadre des achats de voitures en « leasing ».

D'après les relevés issus du rapport 2022 de l'ADEME, l'utilisateur de l'autopartage est :

- essentiellement urbain (70% des usagers de l'autopartage en France habitent dans la ville-centre de l'agglomération) ;

- un nombre de diplômes supérieur à la moyenne ;
- des foyers restreints ;
- une proportion de personnes en situation d'emploi et de revenus au-dessus de la moyenne ;
- majoritairement masculin, comme c'est d'ailleurs le cas pour l'usage de la voiture individuelle en général ;
- légèrement plus âgé que la moyenne de leur ville de résidence, avec un âge moyen voisin de 45 ans ;
- présentant des habitudes de mobilité plus axées sur l'intermodalité que la moyenne, également permises par une proximité des actifs à leur lieu de travail et un taux de motorisation faible ;
- 25% des actifs usagers de l'autopartage résident à moins de 2 km de leur lieu de travail et 50% résident à moins de 5 km.

3.2.2 De la possession au leasing, vers l'autopartage, il n'y a qu'un pas...

Cette évolution notable des comportements d'achat traditionnel vers un achat « en leasing » est une avancée prometteuse pour l'autopartage puisqu'elle amorce un changement d'état d'esprit face à l'acte de propriété : « je ne suis plus propriétaire d'une voiture mais j'achète une voiture qui ne m'appartient pas pendant une durée déterminée et je suis tenu de respecter les règles qui me sont soumises et mentionnées dans mon contrat ; j'accepte donc le principe de l'usage à titre personnel d'un bien « en prêt » qui me coûte un loyer mensuel sans qu'il soit pour autant une possession rendue obligatoire. ». Nous sommes très proches de la définition de l'autopartage et ce point a été relevé par bon nombre d'autopartageurs qui sont d'anciens propriétaires de voitures achetées en leasing : ils ont apprécié la facilité et la flexibilité de l'usage et ne veulent plus supporter les contraintes de charges financières liées à l'entretien d'un véhicule, de ses difficultés de stationnement et de son immobilisation, à la seule condition de pouvoir disposer d'un véhicule en autopartage répondant à leurs attentes, dans un temps court et à prix raisonnable.

Les crises sanitaires et économiques ont un impact sur le pouvoir d'achat des populations, elles reposent la question de l'utilité face à la nécessité, de l'avantage face à la contrainte. Les crises ont également cette capacité à imposer des choix de société, à inventer des nouveaux modèles économiques, à ébranler les principes et les stéréotypes, à faire émerger et développer de nouveaux concepts et l'autopartage s'inscrit dans ce cadre bien qu'il existe déjà depuis plusieurs années.

3.2.3 L'autopartage génère des économies pour les particuliers

A dire d'experts, qui sont notamment les opérateurs, l'autopartage est une solution rapide et accessible de gain immédiat de pouvoir d'achat. L'Allemagne est à ce titre un exemple intéressant puisque ce pays, constructeur de voitures de renommée mondiale, a réussi à développer l'autopartage en misant en premier lieu sur les gains financiers puis sur l'expérience utilisateurs qu'apporte l'autopartage. L'aspect technique ciblé sur les caractéristiques du véhicule et de sa motorisation a volontairement été mis de côté et l'économie réalisée dans une vision très pragmatique qui consistait à apporter la preuve auprès des publics, que seul l'usage ponctuel est facturé sans pour autant passer par l'acte de possession, a fonctionné.

C'est en règle générale le modèle retenu, soit boucle ou free-floating, la typologie du véhicule, la distance parcourue et le temps d'utilisation qui conditionnent le niveau du prix à payer pour l'utilisateur (cf. tableaux indicatifs ci-dessous). À cela viennent s'ajouter les frais que souhaitent faire payer les opérateurs à leurs clients, comme par exemple le fait de proposer l'achat d'un abonnement permettant des remises tarifaires en fonction des volumes d'usage ou d'inscrire des frais de pénalités pour diverses raisons, comme le non-respect des clauses contractuelles (retard

de restitution, dégâts, absence de carburant...).

En revanche et dès lors qu'une métropole ou une communauté de communes souhaitent développer l'offre d'autopartage sur son territoire, la mission a eu connaissance de mise en place de tarifs préférentiels octroyés sur une période donnée, voire couplés avec une offre de mobilité en interface avec les services de transports publics et les vélos. Il en est de même, lorsque l'offre d'autopartage émane d'une association à vocation solidaire telle que « la Croix rouge » citée précédemment.

La mission n'a toutefois pas eu connaissance de dispositifs mis en place par les entreprises où des tarifs préférentiels seraient appliqués au public par l'intermédiaire d'un autopartage de flottes d'entreprise.

● Pour l'autopartage en boucle en station :

Libellé		Fourchette tarifaire ¹⁹
Frais d'inscription		0 € à 40 €
Abonnement		2 €/mois à 18 €/mois
Sans abonnement	Tarif horaire	1 €/h à 10 €/h
	Tarif journée	34 €/jour à 75 €/jour
	Tarif premiers kms ²⁰	0 ²¹ à 0.50 €/km
	Tarif kms suivants ¹²	0.20 €/km à 0.50 €/km
Avec abonnement	Tarif horaire	1 €/h à 10 €/h
	Tarif journée	23 €/jour à 75 €/jour
	Tarif premiers kms ¹²	0.20 €/km à 0.50 €/km
	Tarif kms suivants ¹²	0.20 €/km à 0.30 €/km

- Pour l'autopartage en free-floating :

Libellé		Fourchette tarifaire
Frais d'inscription		0 € à 40 €
Abonnement		Jusqu'à 10 €/mois
Sans abonnement	Tarif horaire	0.04 €/min à 0.39 €/min
	Tarif journée	25 €/jour à 80 €/jour
	Tarif kms	0 à 0.37 €/km
Avec abonnement	Tarif horaire	0.04 €/min à 0.26 €/min
	Tarif journée	25 €/jour à 50 €/jour
	Tarif kms suivants	0 à 0.37 €/km

Figure 11 : Tarifs des services d'autopartage
Source AAA

Dans les métropoles où les notions de « vivre ensemble » relèvent du défi quotidien, l'autopartage est, sous condition de visibilité, de praticité, de confort et de tarification raisonnable, un outil qui répond aux exigences des ZFE. En effet, il offre une solution de déplacement à tous les habitants, dans la ZFE ou en périphérie, qui ne pourraient plus utiliser leur propre véhicule car trop ancien et trop polluant pour répondre aux normes d'accès à la ZFE.

Le développement de l'autopartage est donc une mesure d'accompagnement évidente pour améliorer l'acceptabilité sociale des ZFE, notamment s'agissant des populations les moins favorisées qui n'ont pas les moyens de changer de voiture facilement pour répondre aux exigences de la ZFE. Ce point a été noté dans le récent rapport de Mme Barbara Pompili sur l'acceptabilité des zones à faibles émissions²⁵, qui indique : « *Il est donc indispensable d'accompagner le projet de ZFE par le développement d'alternatives à la voiture individuelle : développement des transports publics, création de parkings relais, nouvelles formes de mobilité, autopartage...* », et cite en exemple le plan Good Move de Bruxelles sur lequel s'appuie la ZFE (voir supra au point 2.2).

Les métropoles entendues pendant la mission se sont accordées pour répondre favorablement au développement de l'autopartage dans le cadre du déploiement des ZFE, mais si certaines ont anticipé et intégré les modifications à prendre en compte dans leurs outils de planification, l'autopartage est peu mentionné à la différence du covoiturage. On voit bien là toute la difficulté à laquelle doivent faire face les collectivités territoriales qui se retrouvent souvent confrontées à une réelle incompréhension des enjeux entre un covoiturage qui demande peu d'investissement et un autopartage, qui en fonction du type de véhicule retenu qu'il soit électrique ou dans le cas contraire thermique, requiert a minima une certaine forme d'anticipation en regard des travaux à réaliser et des espaces à prévoir sur la voirie.

L'autopartage ne doit pas être vu comme étant à lui seul uniquement un service, mais bien comme un outil de réduction des émissions de GES, de fluidité des mobilités et d'innovation au service des territoires. L'autopartage donne l'occasion de s'interroger sur les schémas d'usage de la voiture particulière qui pour certains devra passer par un changement de comportement et d'habitude.

²⁵ Lien rapport

Recommandation 2. (État) Mieux accompagner les collectivités territoriales pour faciliter l'intégration de l'autopartage dans leurs schémas de concertation publique

Recommandation 3. (Métropoles et communautés territoriales) Veiller à ce que l'ensemble des paramètres constitutifs du développement de l'autopartage soit pris en compte dans les schémas et documents d'aménagement territoriaux

3.3 Intégrer l'autopartage dans la stratégie nationale bas carbone (SNBC) et dans les stratégies et planifications de décarbonations

Dans les SNBC successives et dans le projet de la nouvelle SNBC (SNBC 3), l'autopartage n'apparaît pas du tout, à la différence du covoiturage. Les interlocuteurs rencontrés par la mission affirment cependant l'avoir intégré, à travers une diminution du parc automobile total français. En effet, la plupart des experts estiment que les objectifs de réduction des émissions de CO₂ de la France ne pourront pas être atteints par la seule électrification de tout le parc automobile, mais qu'il faudra aussi une diminution nette significative de ce parc à long terme. Au Québec, cet objectif a été clairement énoncé par le ministre de l'économie, de l'innovation et de l'énergie de la province, Pierre Fitzgibbon, dont les prises de parole²⁶ ont provoqué un grand débat public dans un pays où, comme aux États-Unis, la voiture est reine.

Cette réponse est symptomatique de la compréhension des enjeux et de l'intérêt que l'on souhaite accorder au développement de l'autopartage et des objectifs que l'État conserve dans sa feuille de route. Il est à ce stade difficile d'identifier les retombées en matière d'impact sur les réductions totales d'émissions de GES, tant les données sont hypothétiques, fluctuantes, schématiques voire contraires à certains égards aux idées reçues.

3.4 Un document de planification France Nation Verte qui ne mentionne pas l'autopartage

La feuille de route de la planification écologique – France Nation verte est un exemple criant de l'absence de prise en compte de l'autopartage et de ses retombées en matière de réduction des émissions de GES. Le document évoque le covoiturage et ne cite pas l'autopartage, alors que les retombées en matière de réduction des émissions de GES sont supérieures au covoiturage.

Avoir recours à l'autopartage, c'est accepter l'idée de réserver le stationnement des véhicules pour cet usage et non plus pour stationner des voitures particulières, et en tout état de cause c'est penser autrement les circulations pour redonner de l'espace aux mobilités douces.

Dans le même ordre d'idée, le développement de l'autopartage est dans les prochaines années un outil de renouvellement des flottes de véhicules particuliers vieillissants et polluants au profit de véhicules plus légers, plus performants en matière de réduction des polluants à l'origine des 40 000 décès annuels liés à la pollution issue des moteurs thermiques. Mais fort de ces principes fédérateurs, l'État doit encourager l'usage de l'autopartage, le faire savoir, communiquer, le porter dans ses politiques publiques, être prescripteur et se fixer des objectifs quantifiables.

²⁶ Pierre Fitzgibbon a notamment déclaré : « Il faudra réduire de moitié le nombre de véhicules au Québec pour que la province atteigne ses objectifs de réduction des gaz à effet de serre (GES). Si on veut être cohérents et qu'on veut avoir une carboneutralité en 2050, il faut que les habitudes des consommateurs changent de façon importante. On va manger différemment, on va voyager différemment. Est-ce qu'on va aller en Floride, tous les mois, en avion avec du kérosène ? »

Recommandation 4. (État) Encourager le développement de l'autopartage en veillant à l'inscrire dans ses politiques publiques et en se fixant un objectif de réduction des émissions de GES qui viendra compléter la feuille de route de la planification écologique du gouvernement.

3.5 Chercher à simplifier l'accès au stationnement, le rendre visible, le faire respecter et ouvrir des solutions complémentaires

Une grande majorité des interlocuteurs rencontrés a fait part des difficultés de stationnement et souhaite une augmentation des espaces réservés pour que l'autopartage, et particulièrement le modèle en boucle, puisse trouver son équilibre et se développer. La notion d'équilibre est fondamentale, il s'agit de mettre à disposition un nombre suffisamment important de véhicules pour que ces derniers puissent répondre aux attentes et être visibles par les utilisateurs.

3.5.1 Des difficultés de créer des espaces de stationnement dans les villes

Selon le baromètre de l'AAA, un peu plus de 460 000 usagers actifs en France répartis sur l'ensemble des métropoles, mais également dans les territoires péri-urbains et ruraux, ont eu recours à l'autopartage en 2022, soit une progression de +43% en un an.

En premier lieu, il est possible de simplifier la répartition des compétences en étendant à l'autopartage en boucle la possibilité ouverte au maire par l'article L. 1231-17 du code des transports de déléguer à l'AOM la délivrance des permis de stationnement aux opérateurs d'autopartage, possibilité limitée au seul free-floating actuellement (voir partie 1.3.2 ci-dessus). Mettant fin à une anomalie, cette mesure ouvrirait la possibilité de regrouper à un seul niveau au lieu de deux les compétences stationnement et mobilités dans le cas de l'autopartage en boucle, soit le cas où la nécessité d'un stationnement réservé est la plus essentielle avec les stations. Cette possibilité de délégation très ponctuelle ne retire pas l'essentiel du pouvoir de police du maire qui continue à s'appliquer à la plus grande partie de la voirie.

Recommandation 5. (État/DGITM) Modifier l'article L. 1231-17 du code des transports pour étendre à l'autopartage en boucle la faculté pour le maire de déléguer à l'AOM la délivrance des permis de stationnement aux opérateurs d'autopartage.

3.5.2 Des options de stationnement qui dépendent des modèles retenus

Quand les métropoles et les villes font le choix de l'achat et de la gestion de leurs flottes de véhicules, la question du stationnement est par principe bien organisée ; en revanche, lorsque la flotte de véhicules est partagée entre plusieurs opérateurs, les places de stationnement sont perçues comme étant une difficulté importante, pour les métropoles et les villes souhaitant faire de l'autopartage un des éléments du bouquet de mobilités.

Outre le parc de véhicules en autopartage géré par les opérateurs et les villes et métropoles, certaines expériences privées et publiques de mise à disposition en autopartage de leurs propres flottes de véhicules pendant les week-ends voire en soirée sont à considérer avec la plus grande attention et doivent pouvoir bénéficier d'espaces réservés de stationnement. Pour ce faire, la demande est assez simple, elle consisterait à équiper ces mêmes flottes d'un dispositif de reconnaissance visuel d'appartenance au « réseau national de l'autopartage » pour permettre aux utilisateurs de bénéficier d'emplacements de stationnement gratuits jusqu'à leur retour vers leurs bases. Cet exemple est repris dans la charte 2022-2027 du parc régional des Grands Causses (Page 69 du document - axe II – Aménager / Orientation 6 Se déplacer autrement et Mesure 16 :

rendre possible les nouvelles mobilités), et fonctionne très bien et se développe, tout comme celui de la Croix Rouge où les véhicules de service sont pour partie également positionnés en autopartage. Les établissements publics comme l'État lui-même peuvent ainsi mettre en place un dispositif d'autopartage de leur propre flotte de véhicules de service, en dehors des heures travaillées comme les soirées et week-ends.

Recommandation 6. (État) Encourager les services de l'État et les établissements publics à mettre en autopartage leurs propres flottes de véhicules pendant les heures « creuses » et les week-ends afin de développer l'usage de l'autopartage et participer à la diminution du parc automobile des particuliers.

Certaines villes comme Sacramento, Copenhague et Madrid ont d'ores et déjà pris le parti d'encourager l'autopartage de véhicules électriques en faisant bénéficier les usagers de la gratuité de stationnement :

City	Sacramento	Copenhagen	Madrid
Population	0.51 Mio	0.62 Mio	3.2 Mio
EV carshare operators	Gig, 260 cars (FF) Envoy, 90 cars (SB)	Greenmobility, 600 cars (FF) Share Now, 50 cars (FF)	Zity, 800 cars (FF) Share Now, 600 cars (FF) other FF, 800 cars other SB, 600 cars
# of EVs in carshare available for residents	0.7 cars per 1000 residents	1.05 cars per 1000 residents	0.9 cars per 1000 residents
City parking policy	Exclusive discounts for EVs (operator specific)	Free on-street parking for EVs	Free on-street parking for EVs

Figure 12 : - Etude Movmi- Policy recommendations for EV car sharing Novembre 2021 (project ZEVCA)

3.5.3 Des espaces de stationnement très peu visibles et parfois mal respectés

Nonobstant la question de l'espace de stationnement sur la voirie, le marquage et la visibilité d'une aire de parking réservée à l'autopartage restent inconnus et incompris du public et la mission estime utile d'investiguer ce champ afin d'harmoniser le marquage au sol et de rendre visibles les aires réservées à l'autopartage. La bonne pratique à suivre serait notamment de se référer à ce qui a été mis en place pour les stationnements « handicapés » : le marquage est visible, compris et les espaces sont libérés pour un usage réservé.

En centre urbain, le respect des places réservées à l'autopartage peut devenir un vrai problème : des véhicules non autorisés (non-partagés) peuvent se garer sur des emplacements en stations réservés, empêchant les usagers du service d'autopartage de rendre le véhicule à la bonne place et les obligeant ainsi à se garer sur une place banalisée, où il se fait verbaliser. L'opérateur reçoit ainsi les contraventions pour ses véhicules qu'il doit régler, alors qu'il a payé à la collectivité une redevance pour des places réservées qui sont occupées par des tiers. Il semble que dans certains cas, le montant des contraventions à régler par l'opérateur atteigne des sommes importantes.

Il s'agit en fait d'une question de moyens effectifs de contrôle. En effet, l'article R. 417-10 du code

de la route prévoit qu'«est considéré comme gênant la circulation publique l'arrêt ou le stationnement d'un véhicule : [...] 2° Sur les emplacements réservés à l'arrêt ou au stationnement des véhicules de transport public de voyageurs, des taxis, des véhicules titulaires du label « autopartage » prévu par le décret n° 2012-280 du 28 février 2012 relatif au label « autopartage » ou des véhicules affectés à un service public ». Aux termes de cet article, la contravention pour stationnement gênant est sanctionnée d'une amende forfaitaire de 2ème classe (35 € ou 75 € en tarif majoré). Les agents de police municipale et agents de surveillance de la voie publique qui sont employés par les communes, sont habilités à dresser le procès-verbal de cette contravention²⁷.

En outre, les véhicules en stationnement gênant sur ces emplacements réservés à l'autopartage peuvent être mis en fourrière à la demande du maire (article L. 325-1 du code de la route), ou du chef de la police municipale territorialement compétent, de sa propre initiative ou sur proposition de l'agent qui a verbalisé (article R. 325-14 du même code).

Le cadre juridique existe donc pour faire respecter les emplacements dédiés à l'autopartage. En revanche, on ne peut pas empêcher la verbalisation de véhicules d'autopartage garés sur des places banalisées payantes sans avoir payé leur stationnement.

3.6 Les actions à mener auprès des promoteurs immobiliers et bailleurs sociaux

La ville de Vancouver ainsi que l'état de New York sont des exemples intéressants sur ce qu'il se passe localement à travers la communication faite par l'État auprès des promoteurs immobiliers et bailleurs sociaux. Les difficultés de circulation et la densité de population au sein d'espaces contraints sans possibilité supplémentaire d'espaces de stationnement ont obligé ces villes à imaginer d'autres actions, en faveur du développement de l'autopartage.

Elles se sont rapprochées des promoteurs immobiliers et bailleurs sociaux pour les inciter à prévoir et faire marquer des aires de stationnement pour les véhicules en autopartage au sein même de leurs immeubles ou propriétés. Elles s'attachent désormais à vérifier ce point lors des demandes de constructions nouvelles et de rénovations de bâtiments, ce qui a permis de rendre visible l'autopartage sans empiéter sur le domaine public.

Dans ce même ordre d'idées, la mission estime qu'il serait intéressant d'étudier la possibilité d'utiliser les aires de stationnement des établissements publics pour les réserver à des emplacements de véhicules en autopartage supplémentaires. Cette option pourrait avoir l'avantage d'être une mesure relativement aisée à mettre en œuvre, sans passer par le cadre réglementaire, et consisterait à élaborer et valider un document de type convention tripartite entre les collectivités locales, l'État et les opérateurs de l'autopartage.

Recommandation 7. (État) Inscrire dans ses politiques publiques d'aménagement pour les bailleurs immobiliers et sociaux et les établissements publics, l'obligation de prévoir des places de stationnement en nombre suffisant pour répondre au développement de l'autopartage des habitants.

3.7 Les messages à faire passer vers les futurs possesseurs de permis de conduire

L'autopartage fait partie des notions abordées dans les cours de code et des dispositifs d'écomobilité, pour la préservation de l'environnement.

²⁷ Sur le fondement respectif des articles R. 130-2 et R. 130-4 du code de la route

Le fait d'apprendre aux futurs conducteurs à adopter des gestes éco-citoyens au volant était l'un des objectifs de la réforme du code en 2016, et ces notions sont à présent au programme de l'examen du code de la route, tout comme l'éco-conduite, ou encore la vignette Crit'Air.

Les jeunes conducteurs issus des métropoles et des villes denses sont peu nombreux à disposer de véhicule, mais quand le phénomène de détention est identifié, il se retrouve fréquemment dans les territoires ruraux sous la forme d'une possession d'un véhicule âgé d'occasion de moindre coût dont les performances environnementales sont de faible qualité.

La mission s'est interrogée sur ce phénomène de société porté par la jeune génération habitant les villes denses à peu denses et qui pour des raisons de pouvoir d'achat, de coût d'entretien et de stationnement, et d'espace alloué n'a éprouvé aucune difficulté à faire le choix tout autant planifié que ponctuel de l'autopartage dans ses usages courants.

En revanche, si certains opérateurs ont ouvert l'autopartage aux jeunes conducteurs, cette généralisation à l'ensemble des opérateurs relève de leur seule décision et de leur stratégie, en liaison avec les sociétés d'assurance. En effet, il est exigé de la part des opérateurs de remplir un certain nombre de conditions pour être éligible à l'autopartage, tel que le permis de conduire valide principalement d'origine européenne, la soumission d'un moyen de paiement approuvé valant prélèvement en cas de litiges, ainsi qu'une preuve de son identité. Si les exigences peuvent relever d'une certaine forme de garantie, la mission considère que, dans la mesure où tous les conducteurs en possession d'un permis de conduire ont fait l'objet d'une formation reconnue et disposent d'un titre validé, il est anormal sous condition de disposer des garanties financières adéquates, de discriminer les jeunes conducteurs en leur refusant l'accès à l'autopartage.

Recommandation 8. (État, Fédération France Assureurs et compagnies d'assurance) Dans un souci d'égalité et d'équité de traitement intergénérationnel, inciter l'ensemble des opérateurs à ouvrir l'usage de l'autopartage à tous les jeunes conducteurs quelle que soit l'ancienneté de leur permis de conduire

3.8 Réorienter certains dispositifs fiscaux qui sont des incitations à la voiture individuelle propriétaire vers une ouverture à l'autopartage ou d'autres mobilités

Un des freins au développement de l'autopartage est clairement le poids économique et culturel de la filière automobile en France avec des constructeurs importants, même s'ils ont largement délocalisé leur production hors de France, et même si certains ont compris l'intérêt de diversifier leur activité et investissent d'ores et déjà dans l'autopartage. La mission n'a pas pu développer d'étude fiscale faute de liaison suffisante avec les services fiscaux, mais il semble possible d'engager ce type d'études en faveur d'autres approches de la mobilité que la possession d'un véhicule individuel, incluant l'autopartage.

3.8.1 Les primes à la casse ou à la conversion

Ce poids se retrouve dans un certain nombre de dispositifs économiques et fiscaux qui incitent à améliorer le bilan carbone des véhicules des particuliers, tout en restant dans le modèle classique de la voiture propriété. Il en va ainsi des différentes « primes à la casse » ou primes à la conversion mises en place pour remplacer des véhicules anciens et polluants par des véhicules récents, et des mécanismes de bonus-malus à l'achat qui incitent notamment à l'acquisition de véhicules électriques.

La prime à la conversion actuellement en vigueur²⁸ peut être versée pour une acquisition soit par un achat, soit par une location longue durée (égale ou supérieure à deux ans), et également pour un achat ou location de vélo électrique. **Pourquoi cependant ne pas déconnecter la prime à la casse d'une acquisition de nouveau véhicule, et d'accepter son attribution aux ménages qui abandonnent leurs vieilles voitures et qui utiliseraient la prime comme un crédit de mobilité pour acheter par exemple un abonnement à un service d'autopartage**, à l'exemple de ce qui existe dans la région de Bruxelles-capitale (voir ci-dessus point 2.2) ou également à Madrid ? On ferait ainsi de cet outil un vecteur non seulement de décarbonation des transports, mais aussi de démotorisation, levier dont on a vu qu'il est aussi nécessaire pour atteindre les objectifs nationaux (voir ci-dessus au point 3.4).

3.8.2 Les véhicules de fonction

En France comme dans d'autres pays voisins, beaucoup d'entreprises ont pris l'habitude « d'offrir » des véhicules de fonction à un certain nombre de collaborateurs, généralement des cadres supérieurs ou de direction, avantage qui leur permet de réduire le salaire versé à ces collaborateurs. En Belgique, cette pratique est beaucoup plus étendue que pour les seuls cadres supérieurs et représenterait 11% de l'ensemble du parc de véhicules du pays, selon Brussels Studies Institute²⁹. Ce « salaire en nature » de substitution présente l'inconvénient d'entretenir l'usage de la voiture particulière, y compris pour des motifs privés comme les départs en congés ou en week-end (à la différence des véhicules de service, qui eux ne peuvent être utilisés par leur bénéficiaire que pour des motifs professionnels), mais il est en apparence bénéfique tant pour l'employeur que pour l'employé, grâce à un traitement fiscal très favorable.

Du point de vue de l'employeur, il a la possibilité de déduire la TVA applicable aux carburants à hauteur de 80 % sur le gazole et l'essence et 100 % pour le gaz de pétrole liquéfié (GPL). En outre, l'amortissement des véhicules de fonction est déductible des résultats de l'entreprise, dans la limite d'un plafond d'autant plus élevé que le véhicule est faiblement émetteur de GES. Cependant, l'employeur est soumis à des cotisations sociales sur l'avantage en nature du bénéficiaire, ainsi qu'à la taxe sur les véhicules de société (dont l'assiette est beaucoup plus large que les seules voitures de fonction), remplacée depuis janvier 2023 par deux nouvelles taxes : la taxe annuelle sur les émissions de CO2 et la taxe annuelle sur les émissions de polluants atmosphériques, dont les montants varient avec l'ancienneté et les émissions du véhicule mais restent peu élevés.

Pour le salarié bénéficiaire, le véhicule de fonction est considéré comme un avantage en nature et doit être déclaré au titre de l'impôt sur le revenu. L'avantage constitué par la voiture de fonction peut être évalué de deux manières : d'après la valeur réelle ou de façon forfaitaire exprimée en pourcentage du coût d'achat du véhicule. Dans le second cas, l'avantage est majoré si c'est l'employeur qui paie le carburant.

Dans la réalité, on constate que les véhicules de fonction sont souvent de grande taille et de type SUV, manifestant une préférence pour l'aspect « affichage de la réussite sociale » plutôt que pour des préoccupations environnementales. **Une nouvelle approche du sujet serait de remplacer la mise à disposition d'un véhicule de fonction par un « budget mobilité », consistant pour les employeurs à offrir aux salariés une dotation pour financer leur mobilité (autopartage, mais aussi vélo ou transport public ou taxis/VTC), par exemple de 3000 ou 5000 euros, dans les mêmes conditions fiscales qu'un véhicule de fonction.**

À noter qu'en Belgique, il a été décidé et annoncé qu'à partir de 2026, seuls des véhicules électriques pourraient bénéficier des avantages attachés aux véhicules de fonction. À défaut d'aller vers la démotorisation, cette décision est au moins utile pour accélérer la décarbonation du parc, et elle pourrait être appliquée également en France.

²⁸ Voir articles D. 251-1 et suivants du code de l'énergie

²⁹ <https://bsi.brussels>

Recommandation 9. (État DLF DGITM) Engager l'étude d'une ouverture des dispositifs fiscaux fondés sur l'usage privatif des véhicules, comme la prime à la conversion ou les voitures de fonction, vers les usages partagés de services de mobilité incluant l'autopartage.

3.9 Facilité d'usage -> MaaS, billets combinés

La facilité d'usage est un prérequis au développement de l'autopartage et implique de concevoir une offre organisée sur le concept d'un service global à destination des utilisateurs qui ne veulent pas, pour certains d'entre eux et en fonction des territoires concernés, se limiter au simple usage d'un véhicule mais attendent un « service + ».

Le MaaS (Mobility-as-a-service) répond à ce besoin, il peut englober une palette de services mis à disposition des utilisateurs (places de stationnement disponibles, interfaces avec les transports publics et privés...), ce qui rend l'usage de l'autopartage encore plus accessible par l'intermédiaire d'applications embarquées. Le MaaS est perçu par les personnes rencontrées durant la mission comme étant un outil incontournable de la démotorisation et de la décarbonation en mesure de répondre aux évolutions et changements de comportements et d'usages. Les opérateurs qui ont déjà adopté le MaaS constatent une progression du nombre d'usagers. On peut citer à ce titre le cas de Free2Move qui se félicite d'avoir mis au point un service de mobilité "dont le modèle s'adapte au client" avec une tarification qui s'adapte automatiquement sans qu'il soit nécessaire de changer de contrat. Brigitte Courtehoux, CEO de Free2move a notamment annoncé dans un communiqué : « nous nous rapprochons de notre objectif d'étendre la présence mondiale de Free2move à 15 millions d'utilisateurs actifs d'ici 2030 ».

Pour un utilisateur de l'autopartage, le MaaS est un dispositif lui permettant :

- d'accéder à l'ensemble des mobilités disponibles via une seule plateforme ou application,
- de planifier ses déplacements de manière simplifiée,
- de personnaliser en fonctions de contraintes variées (heure, distance à parcourir, coûts en fonction du type de véhicule retenu...), et proposer un usage optimisé de ses déplacements,
- d'encourager une utilisation partagée des voitures afin de réduire le nombre de véhicules en circulation, diminuer la congestion routière et les émissions de CO2,
- de payer l'ensemble des modes de transport sur un même outil.

À l'échelle d'une collectivité territoriale, le MaaS est un dispositif ouvrant la possibilité de :

- mieux organiser et utiliser les infrastructures de mobilités existantes,
- décongestionner les zones où la circulation routière est dense en s'appuyant sur un certain nombre de données telles que les habitudes et horaires de déplacements, pour tendre vers une amélioration des mobilités, des interconnexions et des usages,
- transformer la qualité de vie et régénérer une meilleure qualité de l'air pour les habitants des zones urbaines denses en optimisant les usages et en renforçant le recours aux transports publics décarbonés.

Une première étape vers la mise en œuvre de ce service + serait le développement de billets combinés, donnant accès à la fois aux transports urbains ou ferroviaires ou les deux, et à un abonnement à un opérateur d'autopartage, avec une tarification intégrée. Cela existe déjà depuis longtemps en Suisse avec la convention liant les chemins de fer fédéraux suisses et l'opérateur Mobility. En France, c'est à Belfort que ce service intégré de mobilité existe et se développe.

Recommandation 10. (État) Dans une démarche de simplification, de modernisation et d'accessibilité ouverte à l'ensemble des utilisateurs, encourager les opérateurs dans la mise à disposition d'outils permettant de connaître précisément les coûts d'utilisation et bénéfices de l'autopartage (comparateur)

Conclusion

Pour l'État, dans le domaine des mobilités décentralisées, il ne s'agit pas de se substituer aux initiatives des collectivités, ni même d'y suppléer en cas d'insuffisance d'offre, mais de favoriser les conditions du développement de l'autopartage par des actions d'accompagnement, de reconnaissance et de publicité de ce service, qui reste aujourd'hui trop confidentiel et marginal.

Recommandation : pour l'État, plusieurs étapes successives doivent être franchies pour construire une démarche collaborative invitant l'ensemble des acteurs vers le développement de l'autopartage. Un plan autopartage a souvent été évoqué et la mission partage cette idée qui a le mérite d'ancrer les fondements d'une politique publique devant répondre aux enjeux climatiques et relever le challenge de la décarbonation des mobilités. Le développement de l'autopartage doit s'appuyer sur l'ensemble des acteurs présents, les territoires, les directions et services de l'État afin de s'inspirer des meilleures pratiques existantes pour les déployer, les accompagner et les renforcer. De l'avis de la mission, il revient à l'État de faire valoir la nécessité de définir le chemin commun des actions à engager en se prévalant de fixer les étapes indispensables suivantes qui sont de :

- centraliser les données existantes afin de faciliter la lecture des informations nécessaires à la compréhension des enjeux, des actions à mener et des objectifs nationaux et européens à atteindre dans le cadre de la LOM, de la SNBC et de Fit for 55.
- faire la promotion auprès du public sur les avantages que procure l'usage de l'autopartage,
- développer et harmoniser l'usage d'un « pass multi-mobilités » sur le modèle de Bruxelles, en étudiant la possibilité de créer des hub servicielles à l'image de ce qui existe en Allemagne, dans un but de visibilité et de simplification à destination de l'ensemble des publics,
- proposer un outil fiscal incitant les entreprises et le public à s'engager vers la démotorisation au profit d'un usage renforcé des transports publics et des modes de transport vertueux.

Catherine Rivoallon Pustoc'h

Manuel Leconte



**Inspectrice générale de
l'environnement et du
développement durable**



**Inspecteur général de
l'environnement et du
développement durable**

et avec la participation de Stéphanie Druon, inspectrice de l'environnement et du développement durable

Annexes

Annexe 1. Lettre de mission

→ NT }
SG }



**Le ministre de la transition écologique
et de la cohésion des territoires**

Paris, le 19 AVR. 2023

**Le ministre délégué
auprès du ministre de la transition écologique
et de la cohésion des territoires
chargé des transports**

**Monsieur le chef du service
de l'inspection générale de l'environnement et
du développement durable**

Réf. : 2023-04/16338

Objet : mission relative au développement de l'autopartage

Monsieur le Chef de service,

Malgré des initiatives pionnières en France notamment avec Autolib à Paris, l'autopartage est encore peu développé en France. Ainsi, en 2021, 11 500 véhicules en autopartage ont été utilisés par 294 000 usagers et ce principalement dans les pôles urbains. A titre de comparaison, selon l'ADEME, toutes les communes suisses de plus de 10 000 habitants disposaient dès 2015 d'une offre d'autopartage et 2,8 millions d'Allemands pouvaient bénéficier de 26 220 véhicules partagés, Suisse et Allemagne étant les deux pays en Europe où ces services présentent le plus fort taux de pénétration.

Le développement relativement faible de l'autopartage suscite de nombreuses questions, tant sur les logiques d'implantation de ces services, notamment dans des territoires peu denses, que sur leur modèle économique.

L'Association des acteurs de l'autopartage a récemment appelé à une plus grande mobilisation pour en développer la pratique.

(Dans l'objectif de décarboner la mobilité du quotidien et limiter le recours à la voiture individuelle thermique, nous souhaiterions connaître vos recommandations pour développer cet usage.

Vos travaux auront vocation à préciser la contribution possible de l'autopartage à la décarbonation des mobilités et leur impact réel sur la motorisation des ménages, ainsi que les modèles pertinents d'un point de vue économique et serviciel. Vous illustrerez notamment ces différents modèles par des retours d'expérience, y compris étrangers.

Vous veillerez à disposer d'une approche large de l'autopartage, qu'il s'agisse de services d'autopartage portés par des opérateurs (en boucle, en trace directe ou sans stations), de l'autopartage entre particuliers ou encore la mutualisation de flottes (entreprises comme administrations).

Vous vous attacherez également à préciser le domaine de pertinence de l'autopartage selon les territoires en particulier les cœurs d'agglomération, les zones périurbaines ou encore les zones rurales. Il conviendra à cet égard d'évaluer la complémentarité de l'autopartage avec d'autres modes, en particulier les transports collectifs. Votre analyse devra intégrer l'orientation vers des véhicules électriques et à court terme le rôle que pourrait avoir l'autopartage dans l'accompagnement des ZFE-m.

Cette approche territoriale devra être complétée par une approche par typologie d'utilisateurs afin d'identifier des cibles pertinentes pour l'autopartage.

Votre rapport devra comporter plusieurs scénarios de développement de l'autopartage et identifier les leviers réglementaires, fiscaux, financiers et comportementaux.

Sur les aspects réglementaire et fiscal, vous approfondirez auprès des collectivités et des opérateurs les freins qu'ils pourraient identifier en particulier pour l'attribution des autorisations d'occupation du domaine public.

Les services de la DGITM se tiennent à votre disposition pour vous fournir les éléments relatifs au cadre juridique, des contacts ainsi que l'état de leurs réflexions. Nous souhaitons pouvoir disposer de votre rapport dans un délai de trois mois.



Christophe BECHU



Clément BEAUNE

Copie à : DGITM

Annexe 2. Liste des personnes rencontrées

	STRUCTURE	CONTACT	FONCTION
	État		
1	Cabinet du ministre chargé des transports	Antoine Malandain	Directeur adjoint du cabinet
2	Cabinet du ministre chargé des transports	Claire Viellard	Conseillère innovation, mobilités actives et partagées et stratégies de mobilité
3	Cabinet du ministre de la transition écologique	Adrien Zakhartchouk	Conseiller
4	Cabinet de la ministre de la transition énergétique	Nicolas Morin	Conseiller gaz, biomasse et décarbonation des transports
5	Cabinet de la ministre de la transition énergétique	Margaux Sauvaget	Conseillère climat, décarbonation et programmation énergétique
6	Cabinet de la ministre de la transition énergétique	Steve Bossart	Conseiller élus locaux et territoires
7	Cabinet de la ministre de la transition énergétique	Thomas Cargill	Conseiller de la ministre
8	Direction générale des infrastructures de transport et des mobilités (DGITM)	Pierre- Yves Appert	Adjoint au sous-directeur de la multimodalité, de l'innovation, du numérique et des territoires
9	DGITM	Céline Mouvét	Cheffe du pôle Territoires à la sous-direction de la multimodalité, de l'innovation, du numérique et des territoires
10	DGITM	Virgile Lapierre	Chef de projet mobilités urbaines et espace à la sous-direction de la multimodalité, de l'innovation, du numérique et des territoires
11	Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC)	Nicolas Osouf-Sourzat	Sous-directeur de la sécurité et des émissions des véhicules
12	DGEC	Claude Renard	Coordonnateur ZFE et IRVE, sous-direction de l'efficacité énergétique et qualité de l'air
13	DGEC	Floriane Sauvage	Cheffe de projet ZFE
14	DGEC	Samuel Laval	Bureau des émissions et du pilotage de la SNBC, sous-direction de l'action climatique

15	Direction générale des collectivités locales (DGCL)	Hélène MARTIN	Adjointe à la sous-directrice des compétences et des institutions
16	DGCL	Émilie Vouillemet	Cheffe du bureau du contrôle de légalité et du conseil juridique
17	DGCL	Thibaut Gaillard	Chargé de mission au sein du bureau du contrôle de légalité et du conseil juridique
18	DGCL	Élise Dassonville	Adjointe au chef du bureau des services publics locaux
19	DGCL	Benjamin Perier,	Chargé de mission au sein du bureau des services publics locaux
20	DGCL	Laurent Etcheverry,	Chef du bureau de la domanialité, de l'urbanisme, de la voirie et de l'habitat
21	DGCL	Arnaud Jaureguiberry	Chargé de mission au sein du bureau de la domanialité, de l'urbanisme, de la voirie et de l'habitat
22	Secrétariat général à la planification écologique (SGPE)	Frédéric Jobert	Directeur de programme
23	SGPE	Xavier Bonnet	
	Collectivités territoriales et groupements		
24	Grenoble - SMMAG (Syndicat mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise)	Corine Breyton	Chef de projets autopartage et électromobilité en P+R
25	Métropole de Lyon	Matthieu Aubineau	Responsable du service Développement des services de mobilité
26	Métropole de Lyon	Marie Cannonge	Responsable autopartage et covoiturage
28	Ville de Paris	Cécile Honoré	Chargée d'études qualité de l'air et incitations à l'écomobilité, Agence de la mobilité, Direction de la voirie et des déplacements (DVD)
29	Ville de Paris	Natalia Ciciarello	Cheffe de projet développement des mobilités partagées DVD
30	Territoire de Belfort – SMTTC 90 (Syndicat mixte des transports en communs du territoire de Belfort)	Franck Mesclier	Directeur du développement et des mobilités partagées
31	Métropole européenne de Lille	Isabelle Andrivon	Directrice générale déléguée Réseaux, services, mobilités et transports

32	Métropole européenne de Lille	David Herquelle	Directeur mobilités
33	Métropole européenne de Lille	Cécile Depierre	Cheffe de service
34	Ville et métropole de Strasbourg	Cécile Le Quesne	Responsable du département marketing promotion et développement des services de mobilité
35	Ville et métropole de Strasbourg	Arnaud Schmitt	Chargé de mission nouveaux services de mobilité
36	Ville de Marseille aujourd'hui et Ex Autolib	Véronique Haché	Directrice de l'espace public et de la mobilité ; ex directrice du syndicat métropolitain Autolib à Paris
37	Ile-de-France Mobilités (IdFM)	Basile Hassan	Chargé de projets intermodalité et nouvelles mobilités
38	Ile-de-France Mobilités (IdFM)	Aurélien Chusseau	Chargé de projets autopartage
39	GART (groupement des autorités responsables de transport)	Guy Le Bras	Directeur général
40	GART	Ivan Slastanova	Responsable du pôle mobilité durable et logistique urbaine
41	GART	Timothée Mangeart	Chargé de mission auprès du DG Doctorant nouvelles mobilités, infrastructures et politiques publiques
	Entreprises de transport		
42	Association des acteurs de l'autopartage (AAA)	Jehan de Thé	Président
43	Association des acteurs de l'autopartage (AAA)	Nicolas Frasié	Trésorier
44	Citiz	Jean-Baptiste Schmider	PDG Réseau Citiz
45	Citiz	Marie Crusot	Contrôle de gestion et suivi de projets
46	Getaround	Marie Reboul	Directrice marketing et communication Europe
47	Getaround	Charles Vahanian	Responsable collectivités locales, villes et partenariats
48	Getaround	Dimitri Harmel	Responsable relations publiques
49	Clem'	Bruno Flinois	CEO Clem
50	Communauto	Marco Viriani	PDG de Communauto France et

			vice-président développements stratégiques de Communauto Inc
51	Communauto	Nicolas Frasié	Directeur développement et relations publiques
52	Ubeego	Jehan de Thé	Directeur des affaires publiques du Groupe Europcar Mobility - chargé du développement des offres "mobilité urbaine" et d'Ubeego
	International		
53	Allemagne	Gunnar Nehrke	Directeur général de l'association BundesCarsharing Verband
54	Allemagne	Rebecca Karbaumer	Shared mobility and mobility management specialist at the Ministry for climate protection , environment, mobility, urban and housing development
55	Suisse	Arnd Baetzner	Mobility board member, PhD candidate at the university of St Gallen, Transport research board member of the US national academies
56	Canada	Catherine Morency	Titulaire de la chaire mobilité à l'école polytechnique de Montréal
57	Canada	Sandra Phillips	PDG et fondatrice de movmi
58	Belgique	Lucas Demuelenaere	Conseiller – Cellule transition climatique, environnement et énergie au gouvernement de Bruxelles-Capitale
59	Belgique	David Thimoté Buen Abad	Attaché - Autorité organisatrice de la mobilité, Bruxelles mobilité
	Divers		
60	Assemblée nationale	Barbara Pompili	Députée, parlementaire en mission sur l'acceptabilité des ZFE
61	ADEME	Elodie Trauchessec	coordinatrice mobilités actives et partagées, service transport et mobilités
62	CEREMA	Agathe Daniel	Doctorante : thèse au Cerema et au LVMT sur la question des hubs de mobilité en zone rurale, qui inclut notamment l'autopartage
63	MACIF - assurances	Yann Arnaud	directeur innovations et réponses aux besoins sociétares

64	MACIF - assurances	Alice Sorel	Responsable offre et communication produits et innovation sociale
65	Glide.io	Alexandra Caubet	Directrice générale
66	Croix Rouge	Samia Gheraia	responsable du programme Croix Rouge Mobilité
67	Croix Rouge	Teddy Delaunay	Programme mobilité Croix Rouge
68	ENPC / LVMT	Virginie Boutueil	Chercheuse au LVMT, co-auteur baromètre 2021 et 2022
69	ENTPE / LAET	Ouassim Manout	Chercheur au LAET / ENTPE (co-auteur baromètre 2023)
70	Bureau d'études 6T	Nicolas Louvet	Fondateur et directeur 6T (co-auteur divers enquêtes autopartage)
71	Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT)	Alain Richner	Vice-président FNAUT, animateur du réseau « mobilité urbaine »
72	FNAUT	Christian Broucayet	Président FNAUT Nouvelle Aquitaine

Annexe 3. Glossaire des sigles et acronymes

Acronyme	Signification
AAA	Association des acteurs de l'autopartage
Ademe	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
AOM	Autorité organisatrice de la mobilité
BCS	Bundesverband carsharing
CEE	Certificat d'économie d'énergie
CG3P	Code général de la propriété des personnes publiques
CGCT	Code général des collectivités territoriales
DGCL	Direction générale des collectivités locales
DGITM	Direction générale des infrastructures de transport et des mobilités
DLF	Direction de la législation fiscale
EPCI-FP	Établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre
GES	Gaz à effet de serre
GPL	Gaz de pétrole liquéfié
IDF	Ile-de-France
MaaS	Mobility as a service
PLU	Plan local d'urbanisme
RBC	Région de Bruxelles - capitale
SNBC	Stratégie nationale bas carbone
SPIC	Service public industriel et commercial
SPL	Société publique locale
STIB	Société des transports intercommunaux de Bruxelles
VTC	Véhicule de transport avec chauffeur
ZFE	Zone à faibles émissions

Annexe 4. Baromètre de l'autopartage 2022



Le Baromètre National Autopartage 2022 Méthode



Différents services...

- Autopartage en station
- Autopartage en *free-floating*
- Autopartage combiné

... dans différents territoires

- Communes
- Métropoles
- EPCI
- Unités Urbaines

- Données de marché : inventaire au 1^{er} janvier des véhicules par type de service et bilan de clientèle sur l'année écoulée
- Données d'offre : photographie au 1^{er} janvier de la répartition géographique de l'offre de véhicules (et de stations)
- Données de flotte : photographie au 1^{er} janvier des caractéristiques des véhicules

Informations essentielles à collecter :

- Véhicules à faibles émissions
- Véhicules à très faibles émissions
- Usagers Inscrits
- Usagers Uniques

Le Baromètre National Autopartage 2022 en 4 chiffres

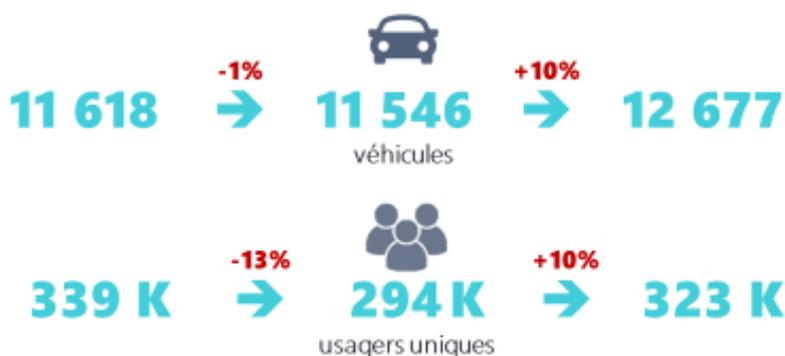


Baromètre National Autopartage 2022 – Chiffres au 1^{er} janvier 2022, hors B2B

^(*) Usager inscrit : Usager avec une adresse en France autorisé à utiliser 1 service.
^(**) Usager unique : Usager ayant utilisé au moins 1 fois 1 service en France en 2020. Doubles comptes possibles si 1 même usager a utilisé 2 services différents. Usagers uniques ShareNow et Otolis estimés, non renseignés.

4

Evolutions 2020 – 2021 – 2022



Un marché en construction, hétérogène

- Modèles en consolidation, modèles en recul
- Trajectoires nuancées selon les territoires

Baromètre National Autopartage – Chiffres au 1^{er} janvier

5

AUTOPARTAGE EN STATION / EN FREE-FLOATING



Baromètre National Autopartage 2022 – Chiffres au 1^{er} janvier 2022, hors B2B

6

ZOOM SUR : AUTOPARTAGE EN STATION



Baromètre National Autopartage 2022 – Chiffres au 1^{er} janvier 2022, hors B2B

^(*) Très faibles émissions : électrique, hydrogène, hydrogène-électrique, air comprimé (au sens du Décret n° 2017-24 du 11 janvier 2017)

^(**) Usagers Otalis estimés, non renseignés. Dont 6 K usagers résidant hors de France.

7

ZOOM SUR : AUTOPARTAGE EN FREE-FLOATING



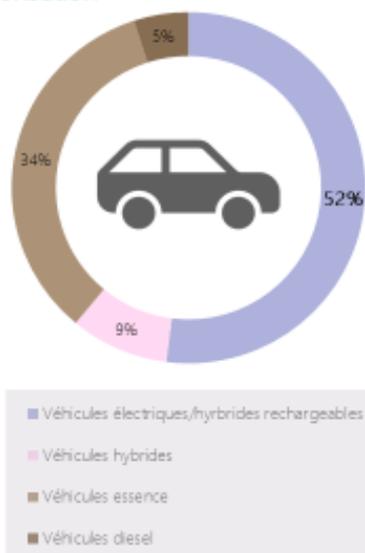
Baromètre National Autopartage 2022 – Chiffres au 1^{er} janvier 2022, hors B2B

*Usagers uniques ShareNow estimés, non renseignés. Dont 0,4 K. usagers résidant hors de France.

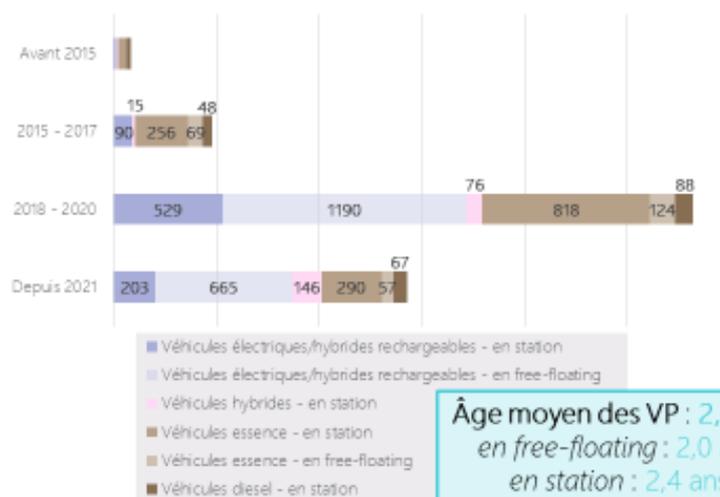
8

BNA 2022 – DONNEES DE FLOTTE – VP

Motorisation *



Année de mise en circulation selon motorisation**



Baromètre National Autopartage 2022 – Chiffres au 1^{er} janvier 2022, hors B2B

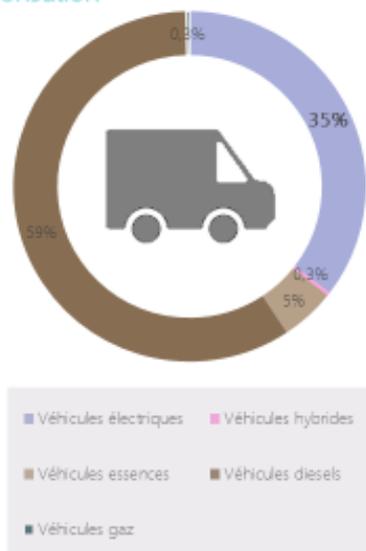
* Données manquantes pour Getaround.

** Données manquantes pour Citiz Provence et Getaround.

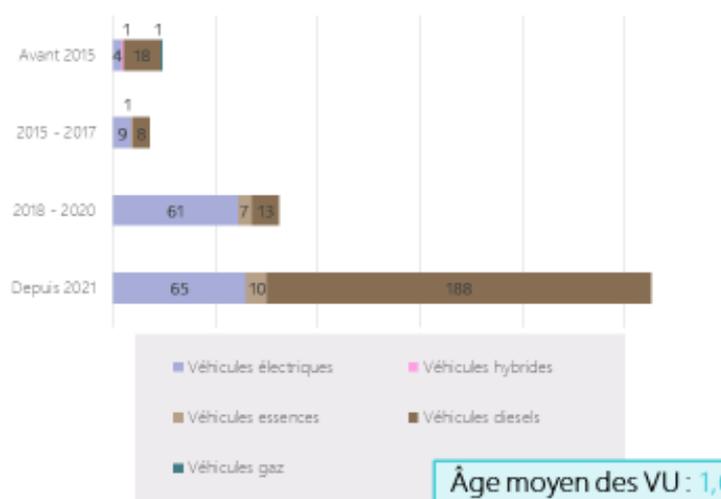
9

BNA 2022 – DONNEES DE FLOTTE – VU

Motorisation *



Année de mise en circulation selon motorisation**



Âge moyen des VU : 1,6 ans

Baromètre National Autopartage 2022 – Chiffres au 1^{er} janvier 2022, hors B2B

* Données manquantes pour Getaround.

** Données manquantes pour Citiz Provence et Getaround.

10

BNA 2022 – ZOOM SUR : EMISSIONS

	Emissions du parc autopartage *	Emissions des VP neufs vendus en France en 2020
Tous véhicules	56g/km	
VP	51 g/km	97 g/km
VP – en station	77 g/km	
VP – en <i>free-floating</i>	19 g/km	
VP hors véhicules électriques	98 g/km	108 g/km
VU	117g/km	
VU hors véhicules électriques	183g/km	

* Données manquantes pour Getaround

11

L'AUTOPARTAGE EN FRANCE

736
COMMUNES

soit 2,1% des 34 968 communes françaises
avec au moins 1 service
soit 24 368 189 hab.

237
EPCI^(*)

soit 19% des 1 254 EPCI français
avec au moins 1 service
soit 39 041 407 hab.

dont

603
COMMUNES
urbaines

Soit 14% des 4 193 communes urbaines françaises
Avec au moins 1 service
soit 24 124 175 hab.

et
133
COMMUNES
rurales

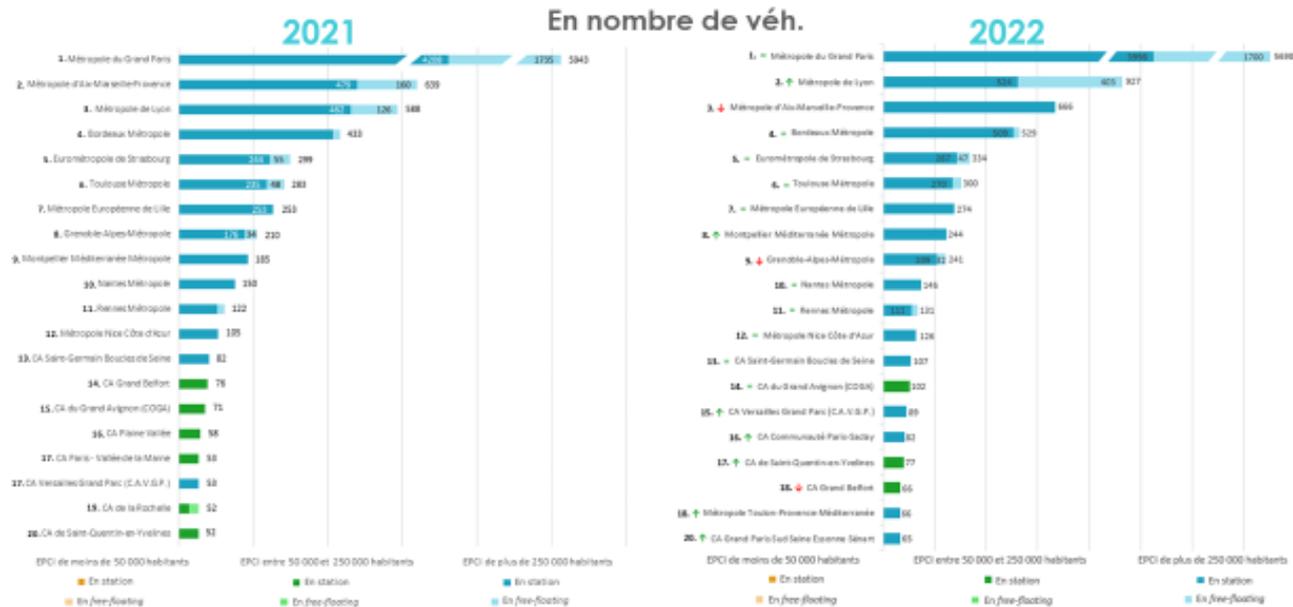
Soit 0,4% des 30 775 communes rurales françaises
Avec au moins 1 service
soit 244 014 hab.

Baromètre National Autopartage 2021 – Chiffres au 1^{er} janvier 2021, hors B2B

(*) EPCI : communautés urbaines, communautés d'agglomération, communautés de communes, syndicats d'agglomération nouvelle, syndicats de communes, syndicats mixtes.

14

TOP 20 DES EPCI AUTOPARTAGEURS DE FRANCE



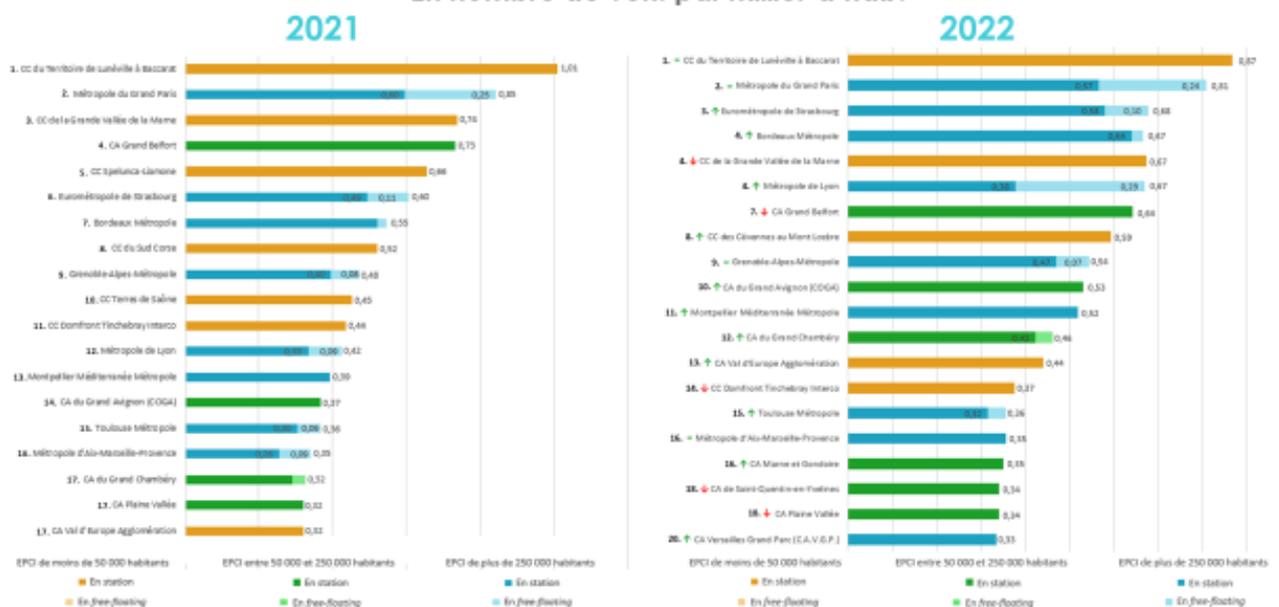
Baromètre National Autopartage 2021 – Chiffres au 1^{er} janvier 2021, hors B2B

Baromètre National Autopartage 2022 – Chiffres au 1^{er} janvier 2022, hors B2B

15

TOP 20 DES EPCI AUTOPARTAGEURS DE FRANCE

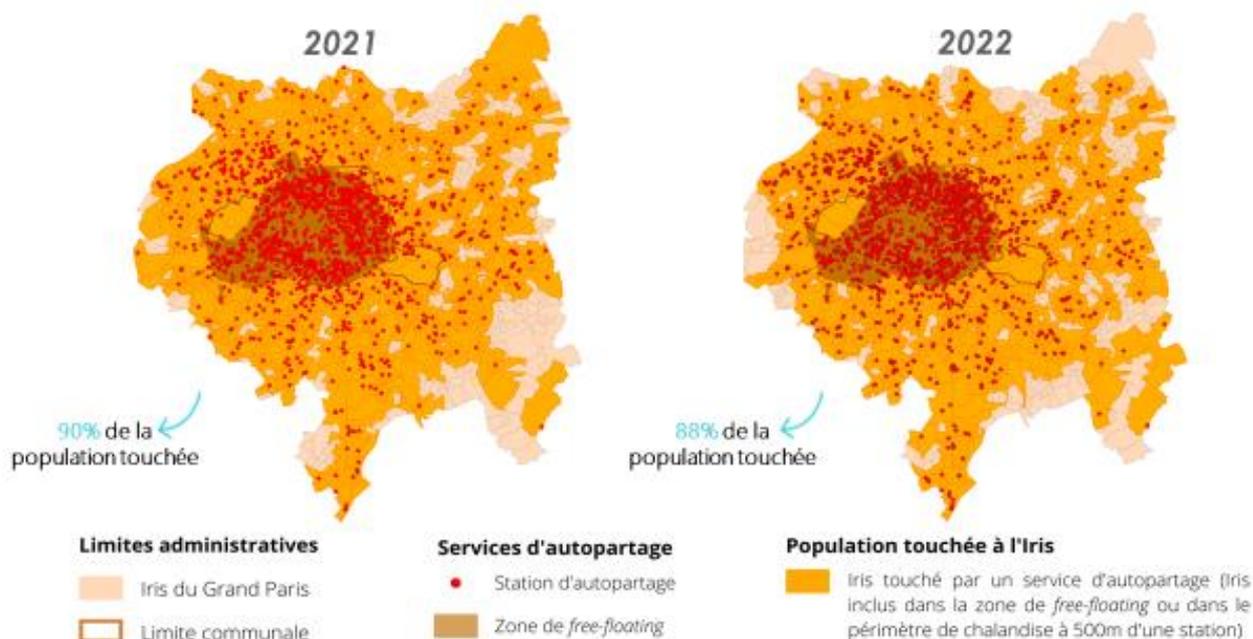
En nombre de véh. par millier d'hab.



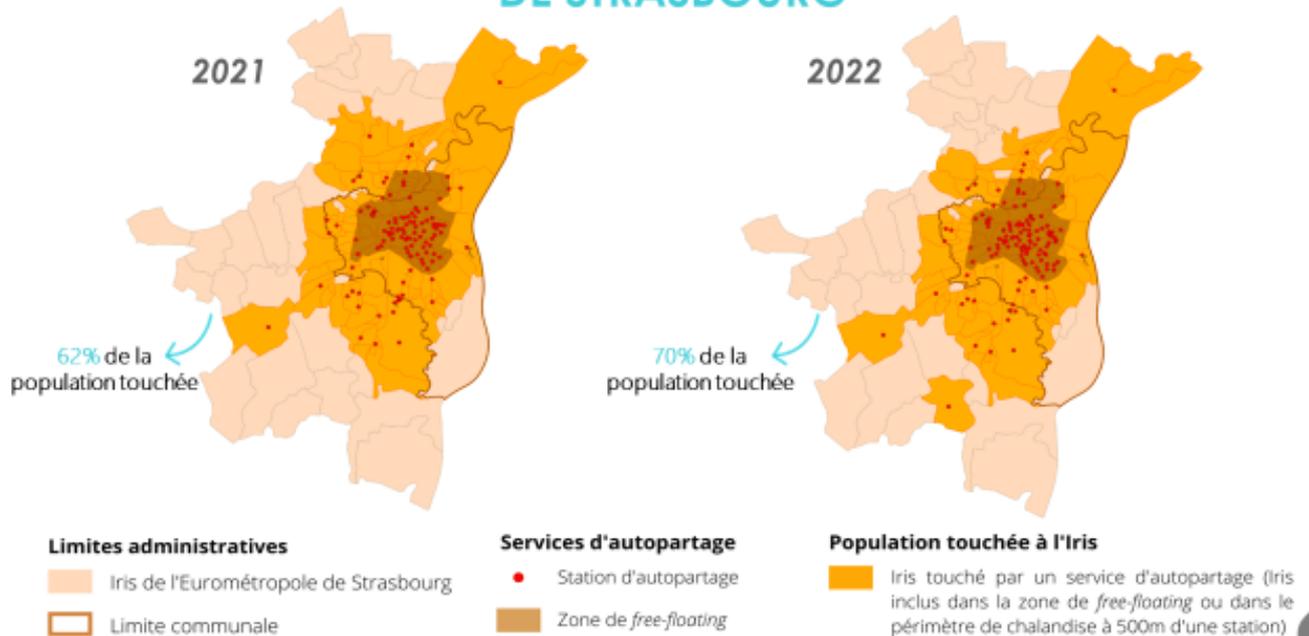
Baromètre National Autopartage 2021 – Chiffres au 1^{er} janvier 2021, hors B2B

Baromètre National Autopartage 2022 – Chiffres au 1^{er} janvier 2022, hors B2B

L'AUTOPARTAGE DANS LE GRAND PARIS

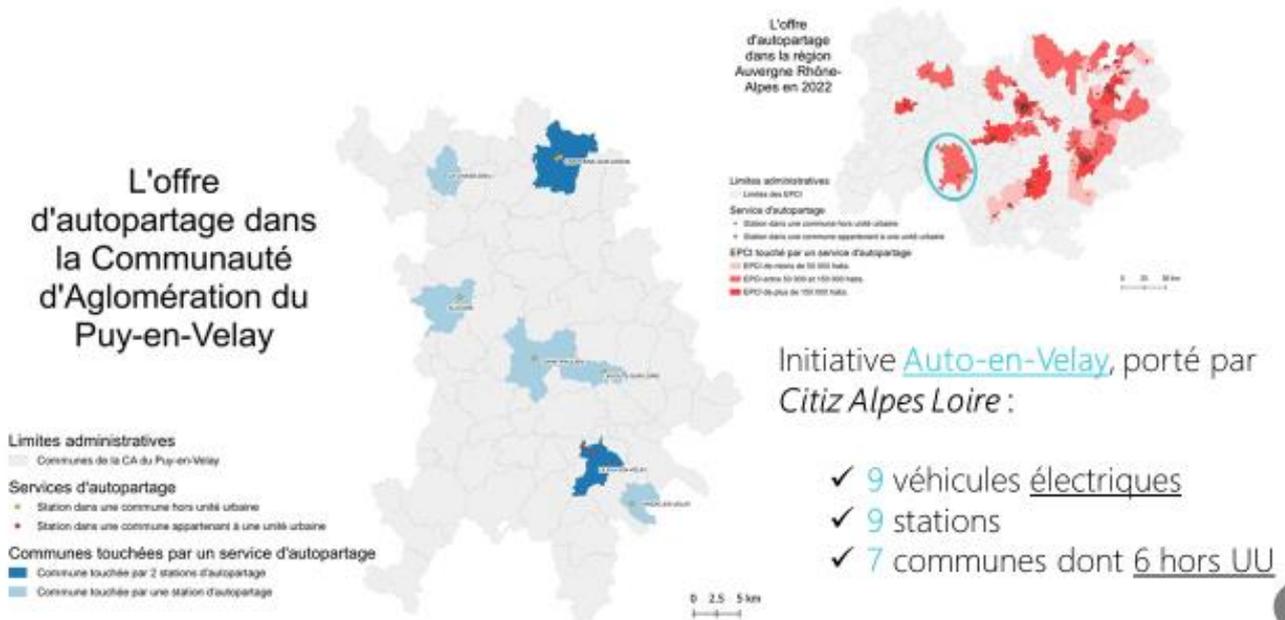


L'AUTOPARTAGE DANS L'EUROMETROPOLE DE STRASBOURG



ZOOM sur Communauté d'Agglomération du Puy-en-Velay

L'offre d'autopartage dans la Communauté d'Agglomération du Puy-en-Velay



L'AUTOPARTAGE DANS LES ZONES RURALES

	2021		2022	
	<i>Nb. de communes</i>	<i>Population</i>	<i>Nb. de communes</i>	<i>Population</i>
Commune rurale autonome peu dense	34	82 315	46	103 383
Commune rurale autonome très peu dense	12	2 614	12	2 250
Commune rurale sous faible influence d'un pôle	40	73 726	41	67 563
Commune rurale sous forte influence d'un pôle	34	57 487	34	70 818
TOTAL	120	216 142	133	244 014

0,38% des communes rurales touchées par un service d'autopartage en 2021



0,43% des communes rurales touchées par un service d'autopartage en 2022



Site internet de l'IGEDD :
« Les rapports de l'inspection »