



HAL
open science

L'autopartage en France et en Europe : état des lieux et perspectives

Robert Clavel, Muriel Mariotto, Benjamin Arsac

► To cite this version:

Robert Clavel, Muriel Mariotto, Benjamin Arsac. L'autopartage en France et en Europe : état des lieux et perspectives. [Rapport de recherche] Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU). 2008, 59 p., graphiques, tableaux, bibliographie. hal-02150502

HAL Id: hal-02150502

<https://hal-lara.archives-ouvertes.fr/hal-02150502v1>

Submitted on 7 Jun 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

L'autopartage en France et en Europe

État des lieux et perspectives



L'autopartage en France et en Europe

État des lieux et perspectives

Certu

centre d'Études sur les réseaux,
les transports, l'urbanisme
et les constructions publiques
9 rue Juliette Récamier
69456 Lyon Cedex 06
téléphone : 04 72 74 58 00
télécopie : 04 72 74 59 00
www.certu.fr

Avis aux lecteurs

La collection Rapports d'étude du Certu se compose de publications proposant des informations inédites, analysant et explorant de nouveaux champs d'investigation. Cependant l'évolution des idées est susceptible de remettre en cause le contenu de ces rapports.

Le Certu publie aussi les collections :

Dossiers : Ouvrages faisant le point sur un sujet précis assez limité, correspondant soit à une technique nouvelle, soit à un problème nouveau non traité dans la littérature courante. Le sujet de l'ouvrage s'adresse plutôt aux professionnels confirmés. Ils pourront y trouver des repères qui les aideront dans leur démarche. Mais le contenu présenté ne doit pas être considéré comme une recommandation à appliquer sans discernement, et des solutions différentes pourront être adoptées selon les circonstances.

Références : Cette collection comporte les guides techniques, les ouvrages méthodologiques et les autres ouvrages qui, sur un champ donné, présentent de manière pédagogique ce que le professionnel doit savoir. Le Certu a suivi une démarche de validation du contenu et atteste que celui-ci reflète l'état de l'art. Il recommande au professionnel de ne pas s'écarter des solutions préconisées dans le document sans avoir pris l'avis d'experts reconnus.

Débats : Publications recueillant des contributions d'experts d'origines diverses, autour d'un thème spécifique. Les contributions présentées n'engagent que leurs auteurs.

Catalogue des publications disponible sur : <http://www.certu.fr>

NOTICE ANALYTIQUE

N° Production : 65 401

N°Produit : 13

Organisme commanditaire : Certu		
Titre : L'autopartage en France et en Europe		
Sous-titre : État des lieux et perspectives	Date d'achèvement : décembre 2008	Langue : Français
Organisme auteur : Certu	Rédacteurs : Robert Clavel (Certu), Muriel Mariotto (Certu), Benjamin Arzac (stagiaire de l'Université Lyon II), Coordonnateurs : Robert Clavel (Certu), Muriel Mariotto (Certu)	Relecteur assurance qualité : Jacques Bize (Certu), Edmée Richard (Certu), Muriel Mariotto (Certu), Sarah Marquet (Ademe), Aurélie Cevaer (GART), Olivier Crépin (GART)
<p>Résumé :</p> <p>L'autopartage, en particulier, est un service de mobilité qui consiste à disposer d'une voiture « à la carte », moyennant adhésion préalable au service et réservation avant chacune des prises d'un véhicule. Les membres d'un service d'autopartage se partagent donc l'usage d'un parc de véhicules. L'accès aux véhicules est très souple puisque la réservation peut se faire dans des délais courts, via téléphone ou internet. La prise du véhicule se fait de manière autonome, généralement grâce à une carte à puce permettant de débloquent un boîtier à clés ou un ordinateur de bord embarqué sur le véhicule. Le service d'autopartage est fait pour des trajets de courte durée (inférieurs à la journée) sur la base d'une tarification proportionnelle à la durée d'utilisation et au kilométrage réalisé.</p> <p>Avec la création du réseau France Autopartage au début des années 2000 regroupant certains des premiers opérateurs français, de la charte¹ ADEME-GART « Pour le développement de l'autopartage en France » en 2005, puis la proposition de loi visant à promouvoir l'autopartage adoptée au Sénat en 2006, l'activité autopartage a connu une croissance soutenue.</p> <p>Compte tenu de cette évolution significative, l'objet de l'étude consiste dans un premier temps à présenter le contexte de la prédominance de la voiture particulière dans la mobilité et l'émergence de solutions alternatives, notamment basées sur des transports publics innovants (transport à la demande, etc) et des usages partagés de la voiture ou du vélo.</p> <p>Ensuite, elle dresse un panorama de l'offre française en services d'autopartage à partir de données quantitatives (nombre de véhicules, stations, membres, etc) collectées sur chacun de ces services.</p> <p>Quelques expériences européennes sont également présentées ainsi que les perspectives de développement.</p>		
Thème et sous-thème : Connaissance de la mobilité, développement durable, intermodalité, management de la mobilité, technologie des transports, urbanisme et déplacements, projets urbains et quartiers durables		
<p>Ouvrages sur le même thème :</p> <p>Le covoiturage en France et en Europe : état des lieux et perspectives Automobiles pour la ville à l'horizon 2010 – Nouvelles gestions de l'automobile urbaine – Partenariats avec le transport public</p>		
Mots clés : autopartage, covoiturage, écomobilité, centrale de mobilité, transport intelligent, ITS, déplacement domicile-travail, automobile, données de mobilité, enquêtes ménages déplacements, périurbain, transport collectif, PDE, intégration tarifaire, NTIC, tarification combinée, écomobilité, interopérabilité	Diffusion : libre	Web : oui
Nombre de pages : 56	Confidentialité : Non	Bibliographie : Oui

1 Issue d'un groupe de travail national ADEME, GART, CERTU, DGMT, collectivités

Avertissements

Ce rapport dresse un bilan ponctuel de l'autopartage à une période donnée, ce secteur d'activité étant en effet en pleine croissance en termes d'initiatives.

Remerciements

Remerciements à toutes les personnes contactées (opérateurs d'autopartage, collectivités locales, etc.) dans cette étude pour leur aide et les données fournies.

Sommaire

Introduction.....	7
1.Vers des services innovants de mobilité.....	8
1.1 Les transports en tête de la consommation énergétique et des émissions de CO ₂	8
1.2 Des besoins de mobilité de plus en plus spécifiques.....	8
1.3 La prédominance de la voiture.....	8
1.4 Les nouvelles pratiques de mobilité urbaine durable.....	10
2.Définition de l'autopartage ?.....	12
3.Contexte réglementaire de l'autopartage.....	14
3.1 Autopartage et location traditionnelle	14
3.2 L'autopartage : un service d'intérêt général	14
3.3 Les différentes formes juridiques.....	15
3.4 Le label autopartage à Paris.....	16
3.5 L'autopartage et le Grenelle de l'Environnement	17
4.État des lieux des services d'autopartage français	19
4.1 Résultats.....	19
4.2 Le réseau France Autopartage.....	29
5.Quelle échelle pour l'autopartage ?.....	30
5.1 Ecosympa sur Niort, Poitiers, La Rochelle et Angoulême.....	30
5.2 Rhin Autopartage.....	30
5.3 Un réseau autopartage en région Rhône Alpes ?.....	32
5.4 Développement de l'autopartage à grande échelle.....	32
6.Autopartage en Europe et à l'international.....	33
6.1 L'autopartage en Suisse - Source : Mobility.....	34
6.2 L'autopartage au Royaume-Uni - Source : Carplus.....	35
6.3 L'autopartage en Belgique - Source : Cambio.....	36
6.4 L'autopartage en Allemagne	37
6.5 L'autopartage au Québec - Source : Communauto.....	38
7.Perspectives.....	39
7.1 Les leviers d'actions pour un système encore plus performant.....	39
7.2 Insérer l'autopartage dans les projets d'éco-quartiers	40
Conclusion	42
Bibliographie.....	43
Annexes.....	45

Introduction

Au cours des dernières décennies, les déplacements quotidiens dans les villes françaises ont été marqués par la croissance considérable du trafic automobile qui constitue désormais le mode de déplacement dominant. Beaucoup de citoyens sont séduits par la flexibilité et le confort de la voiture particulière, symbole de liberté et de progrès technique. La mise en service de toujours plus d'infrastructures routières participe à augmenter le trafic.

Une des conséquences est le renforcement de l'étalement des agglomérations par la dispersion spatiale de l'habitat, générant de nouvelles formes d'urbanisation. Il en résulte des difficultés de desserte et de gestion, ainsi que l'augmentation des nuisances dues à l'automobile : pollution atmosphérique, nuisances sonores, monopolisation de l'espace public par la voiture, accidents, coût prohibitif des infrastructures. Dans ces conditions, la maîtrise du foncier semble un enjeu de taille, d'autant plus que le coût du transport est généralement sous-estimé par les ménages lors de leur acte de localisation.

Face à ces nuisances collectives, les puissances publiques ont souhaité changer leur manière de faire et participer à la mise en œuvre de solutions alternatives.

En milieu urbain, les collectivités se tournent aujourd'hui vers des alternatives innovantes à la voiture particulière. Ainsi pour compléter les offres « classiques » de transport public régulier (bus, métro, tramway), des solutions de transport public « souples » telles que le transport à la demande sont mises en place, ainsi que des services d'usages partagés de la voiture (autopartage, covoiturage) et du vélo (vélostations).

L'autopartage, en particulier, est un service de mobilité qui consiste à disposer d'une voiture « à la carte », moyennant adhésion préalable au service et réservation avant chacune des prises d'un véhicule. Les membres d'un service d'autopartage se partagent donc l'usage d'un parc de véhicules. L'accès aux véhicules est souple puisque la réservation peut se faire dans des délais courts, via téléphone ou internet. La prise du véhicule se fait de manière autonome, généralement grâce à une carte à puce permettant de débloquent un boîtier à clés ou un ordinateur de bord embarqué sur le véhicule. Le service d'autopartage est adapté pour des trajets de courte durée (inférieurs à la journée) sur la base d'une tarification proportionnelle à la durée d'utilisation et au kilométrage réalisé.

Avec la création du réseau France Autopartage au début des années 2000 regroupant certains des premiers opérateurs français, de la charte² ADEME-GART « Pour le développement de l'autopartage en France » en 2005, puis la proposition de loi visant à promouvoir l'autopartage adoptée au Sénat en 2006, l'activité autopartage a connu une croissance soutenue.

Compte tenu de cette évolution significative, l'objet de l'étude consiste dans un premier temps à présenter le contexte de la prédominance de la voiture particulière dans la mobilité et l'émergence de solutions alternatives, notamment basées sur des transports publics innovants (transport à la demande, etc) et des usages partagés de la voiture ou du vélo.

Ensuite, elle dresse un panorama de l'offre française en services d'autopartage à partir de données quantitatives (nombre de véhicules, stations, membres, etc) collectées sur chacun de ces services.

Quelques expériences européennes ainsi que des éléments de perspectives de développement sont également présentés.

² Issue d'un groupe de travail national ADEME, GART, CERTU, DGMT, collectivités

1. Vers des services innovants de mobilité

Les éléments chiffrés³ ci-dessous, issus de l'ADEME, permettent de quantifier la prédominance et l'impact de la voiture particulière.

1.1 Les transports en tête de la consommation énergétique et des émissions de CO₂

En France, le secteur des transports est aujourd'hui le premier consommateur de produits pétroliers, loin devant le secteur résidentiel-tertiaire (respectivement 68 % et 20,5 % de la consommation finale de produits pétroliers en 2006). Sa consommation énergétique a pratiquement doublé en volume entre 1973 et 2006 (+96 %) et a augmenté d'environ 20 % depuis 1990. Le transport routier, voyageurs et marchandises, représente 80 % de la consommation d'énergie de l'ensemble des transports en France.

Le secteur des transports est également le premier émetteur de CO₂ (34 % des émissions) avec plus de 141 millions de tonnes en 2005. Le transport routier représente à lui seul plus de 131 millions de tonnes et ses émissions ont augmenté de 18 % depuis 1990.

1.2 Des besoins de mobilité de plus en plus spécifiques

Dans le cadre de la lutte contre les inégalités sociales et du maintien du droit au transport, le développement d'une offre de transport la plus large possible constitue une exigence.

En particulier, l'importance croissante des populations plus ou moins touchées par un handicap, notamment en raison du vieillissement, génère une population à mobilité réduite non négligeable pour laquelle il convient de répondre aux besoins de déplacement, qui ne trouvent pas forcément de solution dans l'auto-solo.

La dispersion spatiale de l'habitat et des activités a fortement contribué à l'évolution des déplacements qui sont de plus en plus singuliers dans l'espace et dans le temps. Ceci a entraîné un usage accru de l'automobile et une remise en cause de l'offre de transport public régulier, face à cette hétérogénéité de besoins de déplacements. De réelles alternatives sont donc à trouver.

1.3 La prédominance de la voiture

La multiplication du nombre de déplacements et l'allongement des distances parcourues ont fait de la voiture individuelle le mode de transport le plus utilisé, grâce à sa souplesse d'utilisation. Pourtant elle reste le mode qui revient le plus cher à l'utilisation, en raison de la hausse régulière du prix du pétrole et des coûts liés à sa possession.

L'automobile est aussi utilisée sur de très courtes distances. Ces petits trajets, effectués en ville engendrent une consommation importante de carburant et une pollution accrue. Le recours systématique à l'automobile favorise également les encombrements, et crée des problèmes de circulation et de stationnement, au détriment des autres usagers de l'espace public.

3 Site internet de l'ADEME : [http://www.ademe.fr/Domaines d'intervention/Transports/Chiffres clés](http://www.ademe.fr/Domaines%20d'intervention/Transports/Chiffres%20clés)

Quelques chiffres illustrent « l'utilisation abusive » de la voiture en ville :

- 1 trajet en voiture sur 2 est réalisé sur une distance inférieure à 3 km ;
- Faire 500 mètres à pieds prend 8 minutes, évite la recherche de place de stationnement et les problèmes de surconsommation et de pollution liés au démarrage en voiture ;
- Pour parcourir jusqu'à 5 km en ville, le vélo est le mode de transport le plus rapide.

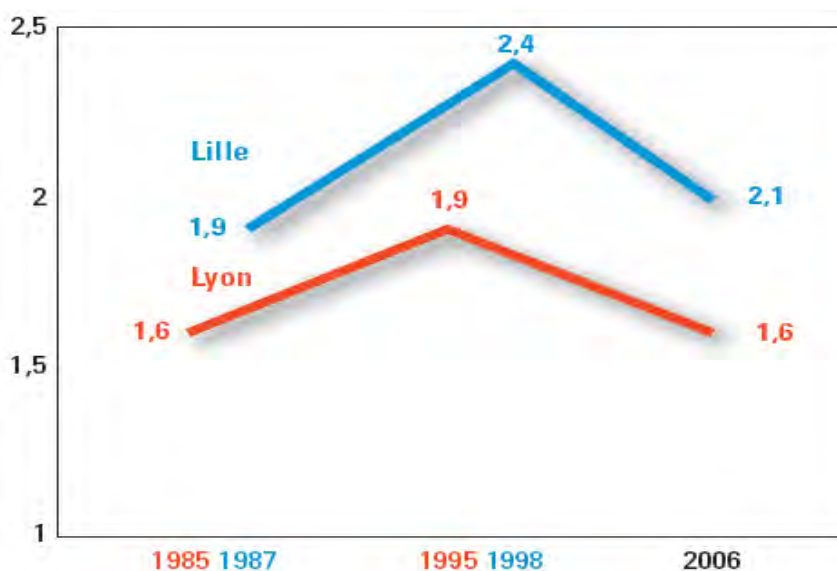
En terme de part modale, la voiture particulière demeure prédominante en représentant 60% des déplacements urbains.

Part de chaque mode de déplacement dans la mobilité urbaine				
Voiture particulière	Transport en commun	Deux-roues motorisées	Vélo	Marche à pied
60 %	9 %	2 %	2 %	27 %

Source : ADEME

Néanmoins, selon l'Union Routière de France, le parc automobile français donnerait des signes de saturation, puisqu'il semble se stabiliser aux alentours de 36 millions de véhicules. On compte maintenant en France 595 véhicules pour 1000 habitants⁴.

Une baisse de la mobilité voiture a été observée en 2006 à Lille et Lyon. Pour la première fois depuis les premières enquêtes ménages déplacements⁵ il y a trente ans, et sans doute depuis la naissance de la voiture, on constate une inflexion à la baisse de la moyenne du nombre de déplacements journaliers réalisés par personne en voiture particulière.



La mobilité voiture en baisse à Lille et Lyon

Source : EMD Cete Nord-Picardie - Certu 2007

⁴ Statistiques du transport en France. Faits et chiffres 2006. Union Routière de France

⁵ http://www.certu.fr/spip.php?page=sous_thematique&id_rubrique=43&lang=fr

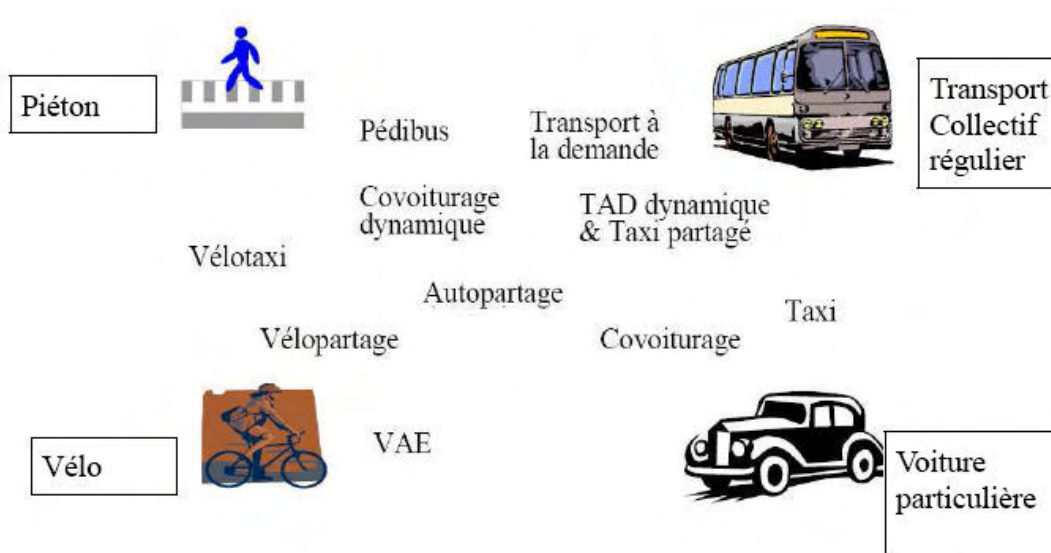
Cependant, parallèlement à ce phénomène, les distances moyennes de déplacement en voiture continuent à augmenter. Par exemple, à Lille la baisse de la mobilité en voiture, compensée par une croissance du même ordre de la distance moyenne parcourue, a abouti à une stabilisation de la circulation générée.

Ce constat est toutefois encourageant. La baisse du recours à la voiture particulière laisse bon espoir quant au développement de l'autopartage, d'autant plus que les mentalités semblent déjà prêtes à réaliser un « découplage » entre possession d'une automobile et utilisation.

1.4 Les nouvelles pratiques de mobilité urbaine durable

Entre la voiture individuelle et les transports publics réguliers, il existe aujourd'hui plusieurs solutions de mobilité alternatives proposant à l'utilisateur de nouvelles modalités d'utilisation de la voiture ou des transports en commun.

Ces solutions se caractérisent par un niveau de service offert particulièrement souple, qui se veut être au plus près des demandes de déplacements.



La gamme des nouvelles pratiques de mobilité urbaine durable

Source : Certu

Elles sont le plus souvent associées à des innovations technologiques qui jouent un rôle nécessaire pour leur bon fonctionnement et contribuent à leur donner une image attractive et dynamique.

En effet, il s'agit dans la plupart des cas, d'optimiser l'offre proposée par rapport à la demande de déplacements et cela implique des conditions d'exploitation rigoureuses, afin d'assurer la qualité de service attendue par l'utilisateur.

Les technologies utilisées comprennent notamment des outils de réservation sur internet, des logiciels d'optimisation d'itinéraires de véhicules couplés à des systèmes d'information géographique, des systèmes automatiques permettant la libre prise/dépose de véhicules individuels.

Ces transports alternatifs peuvent :

- soit rentrer dans le cadre actuel du transport public (TAD⁶, TAD dynamique⁷) qui apporte une souplesse à l'offre proposée habituellement ;
- soit correspondre à un usage rationalisé du véhicule individuel par son partage sur des trajets (covoiturage, covoiturage dynamique) ou en terme de flottes (autopartage, stations vélo).

Ces solutions innovantes sont tout à fait complémentaires et s'adressent chacune à des besoins spécifiques de déplacement. L'alternative se fera au prix du développement de chacune d'entre elles, afin d'offrir réellement une « palette » de nouveaux services.

Le développement de l'autopartage, à ce titre, participe à une plus grande durabilité de nos modes de déplacement. Son existence a pour effet de renforcer l'utilisation des transports collectifs tout en permettant aux ménages de supprimer la deuxième voire la première voiture.

6 Transport à la demande

7 Ou temps réel

2. Définition de l'autopartage ?

En France, c'est à partir de 1999 que l'on voit s'implanter l'autopartage durablement, bien que les premières expériences datent des années 1970. Effectivement, par deux fois, le concept d'autopartage n'a pas réussi à se pérenniser dans ce pays. Les expériences d'autopartage menées en 1971 à Montpellier (Procotep), et en 1997 à Saint-Quentin-En-Yvelines (Praxitèle) ont été abandonnées.

La première organisation d'autopartage française est de fait Caisse Commune, créée à Paris en 1998. Vient ensuite par la taille, Auto'trement en octobre 1999 à Strasbourg⁸. Au fil des années, la plupart des grandes villes françaises ont vu naître des services d'autopartage constitués sous différentes formes juridiques.

Alors que le covoiturage définit l'action de partager un trajet (ce qui a pour effet d'augmenter le nombre d'occupants d'un véhicule par trajet), l'autopartage consiste à partager un véhicule dans le temps, ce qui a pour effet d'augmenter le nombre d'utilisations de chaque véhicule par jour.

Trois grands aspects caractérisent l'autopartage :

- C'est un système qui permet l'emprunt de voiture pour une courte durée (pouvant être inférieur à l'heure), successivement par plusieurs utilisateurs « autorisés » ou ayant droits. Il s'agit de permettre à des clients de profiter des avantages de l'automobile sans avoir à en posséder une ;
- En échange d'une adhésion et d'un paiement à la consommation, une société d'autopartage met à la disposition de ses abonnés, sur simple appel téléphonique ou réservation par Internet, une flotte de véhicules disponible 24h/24 ;
- Le coût d'usage de ces systèmes dépend notamment de leur utilisation (en temps et/ou en kilomètres) avec l'objectif de favoriser les déplacements de proximité. Leur récurrence n'est pas recherchée, en revanche la complémentarité avec les autres modes de transport est favorisée.



Service Mobility en Suisse

Source : *Mobility*

Ces caractéristiques englobent différentes formes d'organisation de l'autopartage qui se distinguent suivant le type de trajet permis (en boucle ou de station à station), l'organisation du contrôle de l'usage et de la facturation, le mode d'exploitation (forme coopérative, associative, commerciale ou autre), etc.

⁸ Bref historique de l'autopartage par Sébastien Norguès, 2003, <http://auto.partage.free.fr/histo.html>

La mise à disposition de véhicules en temps partagé peut s'effectuer en tant qu'activité marginale par un organisme ou une entreprise. Le système est aussi parfois pratiqué comme activité principale voire unique. Par ailleurs, les systèmes d'autopartage ne sont pas obligatoirement liés à un mode de propulsion même s'ils utilisent parfois des véhicules moins ou non polluants (électriques, GPL, GNV, etc).

Les atouts de l'autopartage
Réduction du nombre de véhicules en circulation (effets positifs sur la qualité de l'air, le confort sonore et l'espace public)
Service complémentaire aux autres modes de transports favorisant l'intermodalité et la multimodalité
Permet d'offrir la possibilité de disposer d'un véhicule à toutes les catégories de la population
Simplicité et souplesse d'utilisation
Avantage économique à la possession d'un véhicule individuel
Avantage économique pour les collectivités
Modifie progressivement les comportements individuels

L'autopartage constitue une solution innovante pour restreindre l'utilisation systématique de la voiture. Ce service a pour objectifs de permettre au plus grand nombre de se déplacer dans la ville, de garantir un milieu urbain plus sain en terme de pollution, de limiter l'impact de la voiture sur l'espace public (stationnement et trafic saturé) et de rendre un moyen de locomotion, aujourd'hui onéreux, à moindre coût puisque partagé.

Un usager de l'autopartage utilise, en moyenne, bien plus les transports en commun qu'un automobiliste « classique ». Le non recours systématique à l'automobile permet une analyse rationnelle de la pertinence des différents modes de transport. Ainsi, pour ces usagers, l'ensemble de la gamme des modes de transport est plus souvent utilisé selon la distance à parcourir et la marge de flexibilité recherchée.

L'impact de l'autopartage sur l'environnement

Cet impact est positif car :

- Une voiture d'autopartage remplace entre quatre et huit voitures privées (Source : Projet européen Moses) ;
- Le système de facturation de l'autopartage incite les utilisateurs à délaissier leur voiture au profit des transports en commun, du vélo ou de la marche. Ils peuvent choisir leur mode de transport parmi un large éventail de possibilités ;
- Les utilisateurs de l'autopartage réduisent ainsi leur nombre de kilomètres parcourus en voiture, leur consommation d'énergie et les émissions de polluants ; leurs trajets sont réalisés avec un taux d'occupation supérieur à la moyenne ;
- Enfin, généralement, les opérateurs d'autopartage mettent à disposition des modèles de véhicules récents qui sont moins polluants et plus économiques.

À titre d'exemple, des études en Suisse et en Allemagne ont montré que les nouveaux adhérents à l'autopartage avaient réduit leurs déplacements en voiture de 1 000 à 1 600 km/an et doublé le kilométrage en transports en commun. L'autopartage à Brème révèle, lors d'une analyse portant sur un cycle de vie, une réduction des émissions de CO₂ d'environ 800 tonnes (Source : Projet européen Moses).

3. Contexte réglementaire de l'autopartage

La promotion des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle trouve des justifications réglementaires dans les textes nationaux, notamment :

- **LOTI** (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs, 1982), qui introduit entre autres les PDU (Plans de Déplacements urbains);
- **LAURE** (Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie, 1996), qui rend obligatoire la surveillance de la qualité de l'air, en imposant notamment aux agglomérations de plus de 100 000 habitants d'élaborer des PDU;
- **Loi SRU** (Loi Solidarité et Renouvellement Urbains, 2000), qui introduit le concept de plans de mobilité pour les entreprises et impose des solutions telles que les centrales de mobilité pour les agglomérations à PDU obligatoire .

3.1 Autopartage et location traditionnelle

L'autopartage a dû se positionner par rapport à l'offre de location traditionnelle.

En droit, il n'y a pas lieu de distinguer un service d'autopartage d'un loueur traditionnel : dans les deux cas il y a location de véhicules, mais les modalités d'exécution sont différentes.

Un service d'autopartage fonctionne sur les modalités de l'abonnement pour lequel on se trouve engagé pour une période minimale. Cela permet de ne pas avoir à faire les formalités à chaque location. La facturation est fonction de la distance parcourue et la durée correspondante, contrairement au service de location traditionnelle où la logique est le forfait.

Le service est également disponible 24h/24 et 7j/7, ce qui n'est pas pratiqué par les loueurs traditionnels.

Enfin les différences concernent la logique de mise en accessibilité du service. La répartition des stations d'autopartage répond à une logique de déploiement de l'offre au plus près des habitants, également aux points de connections modales (nœuds TC, gares, etc). La complémentarité avec les transports en commun, le vélo, la marche est recherchée.

La location traditionnelle a historiquement placé ses stations aux nœuds d'échanges, en particulier les gares, là où la massification de flux est possible. Cela provient de la mise à disposition de ce service à notamment des clientèles professionnelles pour leur assurer une fin de trajet en intermodalité avec les modes ferroviaires et avions.

3.2 L'autopartage : un service d'intérêt général

Les services d'autopartage revêtissent un caractère d'intérêt général pour trois motifs⁹ :

- Ils contribuent à la protection de l'environnement ;
- Ils favorisent le droit au transports ;
- Ils sont un complément du service de transport public.

La création d'un service public d'autopartage est donc envisageable, en tant que service public à caractère industriel et commercial (SPIC), sans être considéré comme un service de transport public au sens de la LOTI.

9 PREDIT, L'autopartage à grande échelle (AGE), Rapport final, mars 2007

3.3 Les différentes formes juridiques

Les services existants ont fait le choix de différents statuts juridiques qui sont présentés ci-dessous.

3.3.1 La forme associative

Dans le cas de la création d'un service d'autopartage sous forme associative, celui-ci peut se voir attribuer des subventions de la part des collectivités locales. Le service, dans ce cas, doit satisfaire l'intérêt général à l'échelle territoriale de la collectivité concernée et dans le cadre des compétences légales de cette dernière.

Le statut associatif n'est pas une forme privilégiée lorsque le service souhaite se développer ou atteindre un public plus large, pour des raisons principalement économiques.

C'est pourquoi, certains services d'autopartage constitués en association au départ ont décidé de modifier leur statut par la suite, pour devenir des sociétés privées ou coopératives.

3.3.2 La forme commerciale

La création d'un service d'autopartage sous forme commerciale peut prendre différents statuts : SA (Société Anonyme), SARL (Société à Responsabilité Limitée) ou SAS (Société par Action Simplifiée).

Aujourd'hui, le paysage de l'autopartage en France semble être formé, pour l'essentiel, par des structures commerciales (voir 4.1.5 Les statuts juridiques des opérateurs).

3.3.3 Les SCIC¹⁰, EPIC¹¹ et SEM¹²

Il existe parmi les services existants des structures ayant un statut (voir 4.1.5) de SCIC (4), de EPIC (1) ou de SEM (1)

Une Société Coopérative d'Intérêt Collectif (SCIC) est une nouvelle forme d'entreprise coopérative¹³ :

- Elle permet d'associer autour du même projet des acteurs multiples : salariés, bénévoles, usagers, collectivités publiques, entreprises, associations, particuliers, etc ;
- Elle produit des biens ou des services qui répondent aux besoins collectifs d'un territoire ;
- Elle respecte les règles coopératives ;
- Elle s'inscrit dans une logique de développement local et durable, est ancrée dans le territoire et favorise l'action de proximité et le maillage des acteurs d'un même bassin d'emploi.
-

La SCIC pour l'autopartage présente divers avantages¹⁴. Sur le plan de l'organisation, elle offre pour la personne publique la possibilité d'entrer dans le capital à hauteur de 20 %. Ainsi, le service d'autopartage pourra bénéficier de la participation de la personne publique sans pour autant qualifier son service de service public. Sur le plan financier, une SCIC peut bénéficier d'importantes subventions de la part de la personne publique. Enfin, une association peut, en modifiant ses statuts, devenir une SCIC sans créer une nouvelle personne morale.

10 Société Coopérative d'Intérêt Collectif

11 Etablissement Public à Caractère Industriel et Commercial

12 Société d'Economie Mixte

13 <http://www.scic.coop/entreprise-cooperative.htm>

14 Etude sur les obstacles juridiques au développement des nouveaux services de transport, CERTU, 2006

Un EPIC (Établissement Public à caractère Industriel et Commercial) est une personne publique ayant pour but la gestion d'une activité de service public. Les EPIC ont été créés dans le but de pouvoir répondre à un besoin qui ne pouvait être satisfait par une entreprise privée soumise à la concurrence. Les EPIC sont rattachés à l'État ou à une collectivité territoriale de tutelle. La communauté d'agglomération de Poitiers a confié à la Régie de Transport de Poitevins la mise en place d'un service d'autopartage. Ainsi, en France c'est le seul organisme à être géré par un EPIC.

Une SEM (Société d'Économie Mixte) est une SA dont le capital est majoritairement détenu par l'État ou par une collectivité locale. C'est une forme particulière d'entreprise qui permet de garantir :

- La prise en compte effective de l'intérêt général car la collectivité publique est actionnaire et contractante dans les objectifs de l'entreprise ;
- La souplesse de la société de droit privé.

Ainsi à Lyon, Lyon Parc Auto (LPA) a développé un service d'autopartage. LPA, qui est une SEM où notamment des collectivités locales (Communauté Urbaine de Lyon, Ville de Lyon, Département du Rhône) sont actionnaires, gère les parcs de stationnement publics.

3.4 Le label autopartage à Paris

L'intérêt d'aider au développement de l'autopartage a été officiellement reconnu par les pouvoirs publics dès 2000, notamment par le Plan de Déplacements Urbains Ile-de-France (PDUIF). Cela s'est accompagné d'aides financières de la part de l'ADEME ou de certains programmes nationaux de recherche et de développement (PREDIT).

La ville de Paris a décidé d'inciter au développement de l'autopartage par la création d'un label autopartage. Les opérateurs d'autopartage qui sont labellisés peuvent bénéficier de la part de la Mairie de Paris, d'une aide à la communication générale, de prix attractifs pour le stationnement en parkings et de places de stationnement sur voirie.

Les critères du label sont en cohérence avec les objectifs fixés par le Plan de Déplacements Urbains Ile-de-France (PDUIF) et la démarche Agenda 21 de la Ville de Paris.

Leur définition s'appuie sur une charte signée le 5 décembre 2005 par le GART¹⁵, l'ADEME¹⁶.

Les critères du label sont les suivants :

- Une égalité d'accès au service à toute personne physique ou morale préalablement identifiée ;
- Un accès facile à pied, en vélo ou en transports en commun ;
- Des véhicules pouvant être réservés jusqu'au moment de leur utilisation, ainsi qu'empruntés et utilisés 24h/24 et 7j/7 ;
- Des tarifs dépendants de l'utilisation, calculés proportionnellement au temps de réservation et à la distance parcourue ;
- Un forfait minimum horaire d'une heure ;
- Une garantie qu'au minimum 80 % des réservations réalisées 24 h en avance soient satisfaites ;
- Une garantie de bon fonctionnement des véhicules ;

15 Pour le développement de l'autopartage en France, ADEME, GART, 2005

16 Issue d'un groupe de travail comprenant l'ADEME, le GART, le CERTU, le CETE Nord-Picardie et certaines collectivités (Ville de Paris, Nantes, Strasbourg)

- Un respect pour l'ensemble du parc automobiles, de la norme Euro en vigueur (émissions de moins de 140 g de CO₂/km en 2007, et 120 g en 2010) ;
- Un encouragement à utiliser les transports collectifs et les modes doux, notamment via des accords tarifaires ;
- Une utilisation privilégiée de procédures dématérialisées pour faciliter la facturation et la réservation.



Source : Ville de Paris

Le label, à ce jour, a été attribué pour une durée de 18 mois à trois sociétés d'autopartage : Caisse Commune, Mobizen et Okigo.

3.5 L'autopartage et le Grenelle de l'Environnement¹⁷

3.5.1 Proposition de loi « tendant à promouvoir l'autopartage »

La proposition de loi « tendant à promouvoir l'autopartage »¹⁸, de M. Roland Ries, a été adoptée au Sénat le 11 mai 2006. Cette proposition de loi a été enregistrée à l'Assemblée Nationale le 4 juillet 2007 mais n'a jusqu'ici pas encore été inscrite à l'ordre du jour.

Cette proposition contient quatre objectifs :

- Définir une offre de mobilité complémentaire de celle de la location ;
- Donner aux autorités organisatrices un outil d'utilité publique (avec possibilité de DSP) ;
- Lutter contre l'usage individuel de la voiture particulière en milieu urbain ;
- Donner une base juridique solide à l'autopartage et en faire une activité en faveur de la mobilité durable.

Elle vise à :

- Définir l'autopartage ;
- Proposer la création d'un label national autopartage. Les opérateurs bénéficiant du label pourront recevoir un régime d'aides à préciser par décret. Dans son chapitre 2, le texte présente le « label autopartage » : définition, organismes susceptibles de l'attribuer et sanctions encourues en cas d'utilisation ou de délivrance frauduleuse du label (articles 2 à 4) ;
- Proposer la mise en place de mesures pour favoriser le développement de l'autopartage à savoir notamment la possibilité pour les collectivités de réserver des emplacements sur voirie pour des véhicules d'autopartage (modifications du Code Général des Collectivités Territoriales et du Code de l'Urbanisme). Le chapitre 3 regroupe aussi d'autres mesures visant à favoriser le développement de l'autopartage : création d'une journée de la mobilité urbaine et dérogations à certaines règles d'urbanisme (articles 5 à 7) ;

17 <http://www.legrenelle-environnement.fr/grenelle-environnement/>

18 <http://www.senat.fr/leg/tas05-089.html>

- Intégrer le terme « autopartage » à la loi n°82-1153 d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982 :
 - Donnant la possibilité aux collectivités d'organiser des services d'autopartage et de covoiturage ;
 - Intégrant dans les Plans de Déplacements Urbains des emplacements réservés aux véhicules bénéficiant du label autopartage ;
 - Encourageant également l'autopartage comme mesure dans les Plans de Déplacements des entreprises et des collectivités publiques.

3.5.2 Projets de loi du Grenelle de l'Environnement

Depuis Juillet 2007 est engagée une démarche de concertation nationale appelée « Grenelle de l'Environnement », réunissant l'État et les représentants de la société civile. Le travail réalisé à travers l'élaboration d'une feuille de route en faveur de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, vise la mise en place de solutions institutionnelles facilitant l'atteinte du « facteur 4 »¹⁹, notamment pour le secteur des transports.

Six groupes de travail ont été constitués dont celui « Lutter contre les changements climatiques et maîtriser la demande d'énergie ». Ce dernier groupe a proposé dans son rapport²⁰ le développement d'une palette d'offres alternatives à la voiture en particulier l'autopartage pour des déplacements courtes distances, en supprimant les obstacles juridiques. Est également évoqué le fait de mettre en place une loi pour une gouvernance adaptée à la mobilité durable, le GART ayant en effet proposé l'extension des compétences des autorités organisatrices de transport (AOT) afin qu'elles deviennent des autorités organisatrices de la mobilité durable.

Le projet de Loi Grenelle 1 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement a été adoptée le 21 octobre 2008 à l'Assemblée Nationale. Dans le Chapitre III – Section 1 – Article 12, il est mentionné que « (...)l'Etat encouragera dans le cadre des plans de déplacements urbains, la mise en place de plans de déplacement d'entreprises, d'administrations, d'écoles ou de zones d'activité, ainsi que le développement du covoiturage, de l'autopartage et du télé-travail, de la marche et du vélo.(...) Les compétences nécessaires à la définition d'une politique globale de mobilité durable seront attribuées aux autorités organisatrices des transports urbains à l'issue d'une concertation avec les collectivités territoriales concernées(...) ».

L'avant-projet de Loi Grenelle 2 d'« Accélération de la mutation environnementale de la société » vise à fixer des dispositions concernant les instruments de mise en œuvre des objectifs présents dans la loi de programme (Loi Grenelle 1). Les éléments de la proposition de loi de Roland Ries devraient être repris au sujet de l'autopartage, avec en particulier une définition de l'autopartage, la possibilité pour les communes d'affecter des places de stationnement sur voirie pour les véhicules d'autopartage et la prise en compte de l'autopartage dans les Plans de Déplacements Urbains.

19 Facteur 4 : objectif de division par 4 des émissions de CO₂ à l'horizon 2050

20 http://www.legrenelle-environnement.fr/grenelle-environnement/IMG/pdf/G1_Synthese_Rapport.pdf

4. État des lieux des services d'autopartage français

La collecte des données s'est faite par le biais d'internet, grâce aux sites Web existants ou par les études déjà menées par le passé. Pour compléter les renseignements manquants, il a fallu contacter les services, par courriel et par téléphone. L'enquête s'est déroulée de Mars à Avril 2008.

Les points abordés ont été les suivants :

- Nom du service ;
- Lieu d'implantation ;
- Site internet ;
- Contact ;
- Date de création ;
- Statut juridique ;
- Nombre d'employés ;
- Véhicules : nombre, catégories, types de motorisation ;
- Stations : nombre total, nombre de stations en surface, technologies utilisés et fournisseurs ;
- Nombre d'adhérents et d'utilisateurs ;
- Appartenance ou non au réseau France Autopartage ;
- Abonnements combinés ou partenariats avec d'autres modes ;
- Usages : durée moyenne, distance moyenne d'un trajet ;
- Tarification : droit d'entrée, abonnement mensuel, coût à l'heure, coût au kilomètre, coût de réservation ;
- Partenariats et sources de financements ;
- Supports de communication ;
- Difficultés rencontrées.

4.1 Résultats

4.1.1 Panorama global

En France, le nombre de structures qui proposent un service d'autopartage s'élève à 19, principalement dans des villes de plus de 100 000 habitants.

Certaines d'entre elles possèdent une implantation dans 2 villes, telles que Modulauto, qui propose ses services à la fois à Nîmes et à Montpellier, ou encore Okigo, présente à Paris et à Rouen.

Pour fonctionner, ces structures ont toutes besoin de personnels permettant de gérer le service clientèle, la flotte de véhicules et d'autres fonctions nécessaires au bon déroulement de l'activité.

En effet, bien que les services proposés soient pratiquement entièrement automatisés (location, réservation, facturation), il est nécessaire néanmoins que des personnes s'occupent de l'exploitation du service.

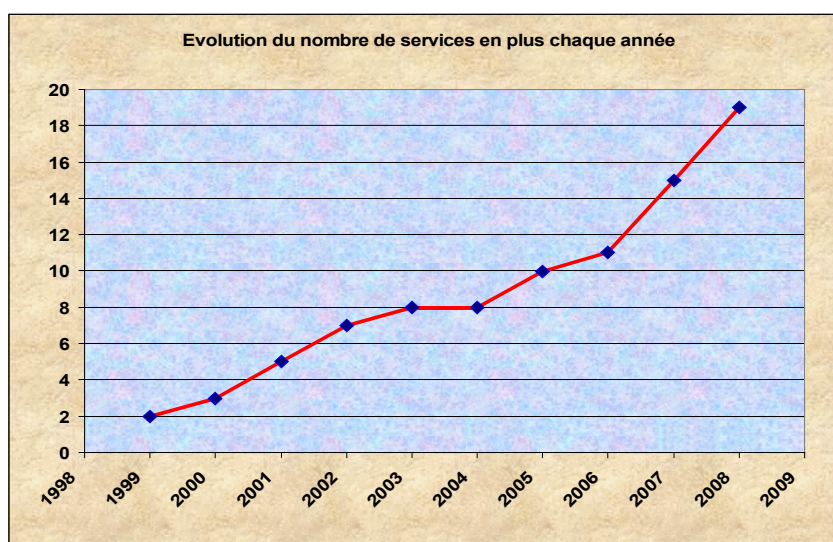
On constate qu'en moyenne, un service d'autopartage compte 8 véhicules/employé. Ce chiffre varie de 4 à 16 véhicules/employé.

La carte ci-dessous présente l'ensemble des villes disposant d'un service d'autopartage.



Villes disposant d'un ou plusieurs (Paris uniquement) services d'autopartage (2008)

Sur la période 2007-2008, ce sont 8 nouveaux opérateurs qui se sont implantés dans différentes villes de France. Certains services créés cette année ne sont toujours pas en activité et ne vont pas fonctionner avant l'été 2008 voire la fin de l'année (Nantes, Narbonne, Poitiers, Toulouse).



Services d'autopartage (2008)

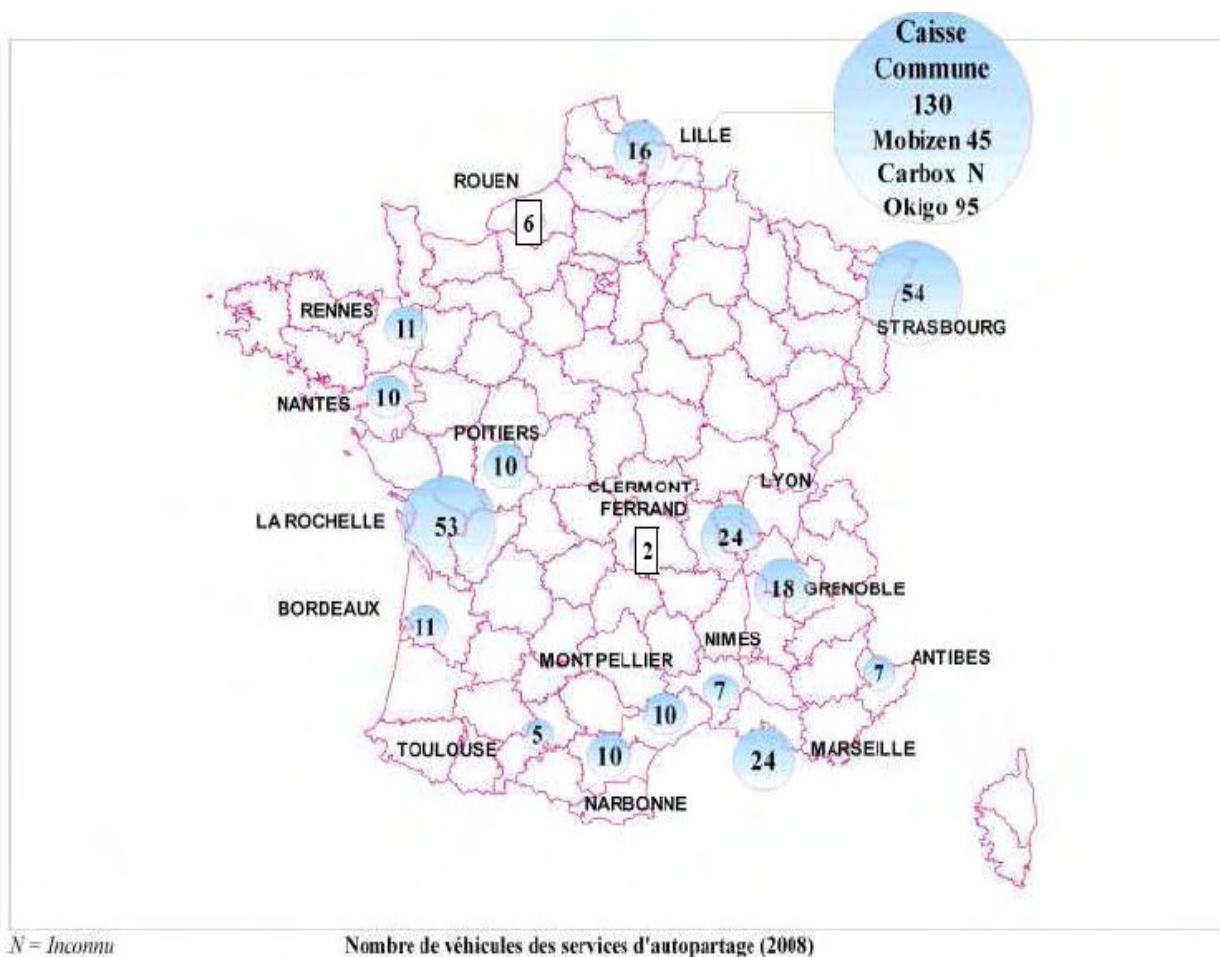
4.1.2 Quels véhicules pour quels usages ?

4.1.2.1 Nombre de véhicules

Trois structures dominent de par leurs chiffres : les services parisiens, ceux de la Rochelle (Liselec) et de Strasbourg (Auto'trement) qui possèdent une flotte relativement importante supérieure à 50 véhicules (sauf Mobizen à Paris avec 45 véhicules).

D'autres structures présentes dans des grandes agglomérations de province telles que Lyon et Marseille, ont une flotte non négligeable.

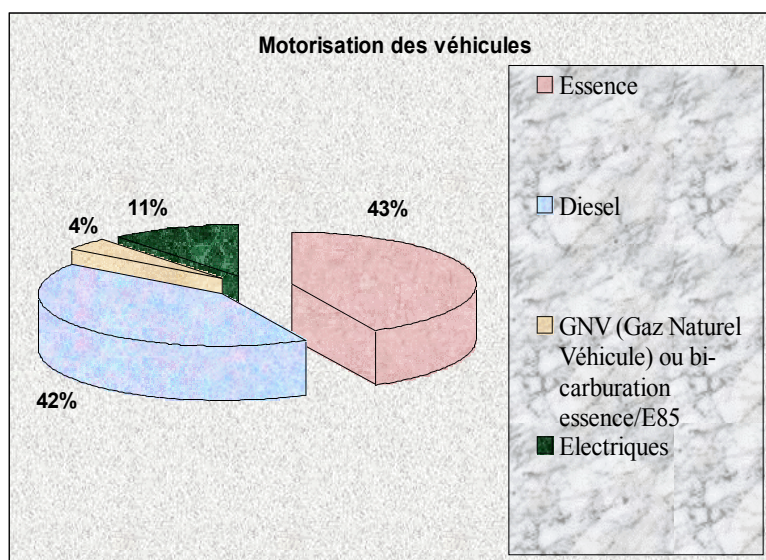
Il est important de préciser que ces données sont en évolution constante.



4.1.2.2 Motorisation des véhicules

Différentes catégories de véhicules peuvent être proposées pour répondre au mieux aux attentes de chacun. Il arrive parfois que certaines structures ne proposent qu'une seule catégorie de véhicule ou qu'un seul type de motorisation (électrique par exemple).

On note que le partage se fait surtout entre une motorisation essence ou diesel.



Échantillon : 17/19 – Services d'autopartage (2008)

Un véhicule neuf diesel ou même essence coûte moins cher pour l'opérateur qu'un véhicule hybride et semble plus polyvalent qu'un véhicule électrique.

Néanmoins, la structure Liselec implantée à La Rochelle gère une flotte composée entièrement de véhicules électriques : le service semble bien fonctionner et se développe. Il faut tout de même préciser que ce service existe maintenant depuis près d'une dizaine d'années, ainsi son expérience lui permet de mieux gérer une telle flotte de véhicules. Le concept développé à Antibes fonctionne bien lui aussi avec des véhicules électriques.

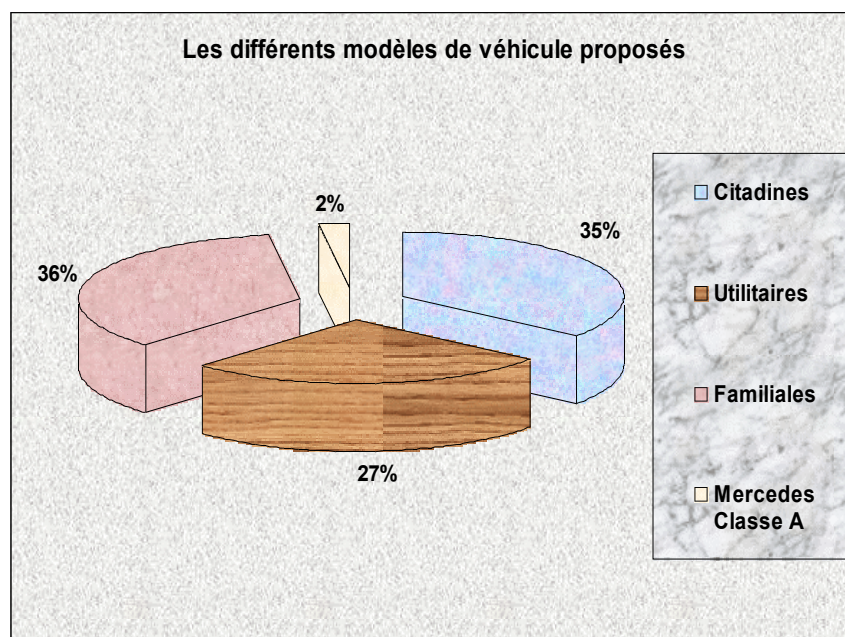
4.1.2.3 Les modèles de voitures utilisées

Les modèles les plus récurrents sont ceux de la voiture dite « citadine », et la voiture « break » ou « familiale » (ou encore « monospace »).

Le premier correspond à une voiture à capacité réduite, qui est moins consommatrice de carburant et donc plus économique, plus maniable et pratique pour de petits déplacements urbains. Le deuxième sera surtout utilisé par des familles pour des déplacements de fin de semaine, pour des trajets plus longs et qui ne se feront pas forcément au sein de l'agglomération.

La troisième catégorie de véhicule correspond à la voiture « utilitaire », c'est à dire celle qui possède une capacité importante en volume permettant de stocker du matériel. Elle peut être utile pour de nombreux professionnels ou des particuliers qui ont besoin ponctuellement de transporter du matériel encombrant.

À noter la particularité de Mobizen installé à Paris qui propose une flotte de véhicules entièrement composée de Mercedes Classe A.



Échantillon : 17/19 – Services d'autopartage (2008)

4.1.2.4 Utilisation des véhicules

On peut constater que la durée moyenne d'un trajet est de 5 heures, l'utilisation principale se faisant durant le week-end.

La distance moyenne par trajet, pour un service donné, est généralement comprise entre 50 et 60 km. Elle peut atteindre 90 km ou ne pas dépasser 5 km dans certains cas qui sont rares.

Enfin, on a un ratio moyen de 15 adhérents/véhicule d'autopartage, sur l'ensemble des services existants.

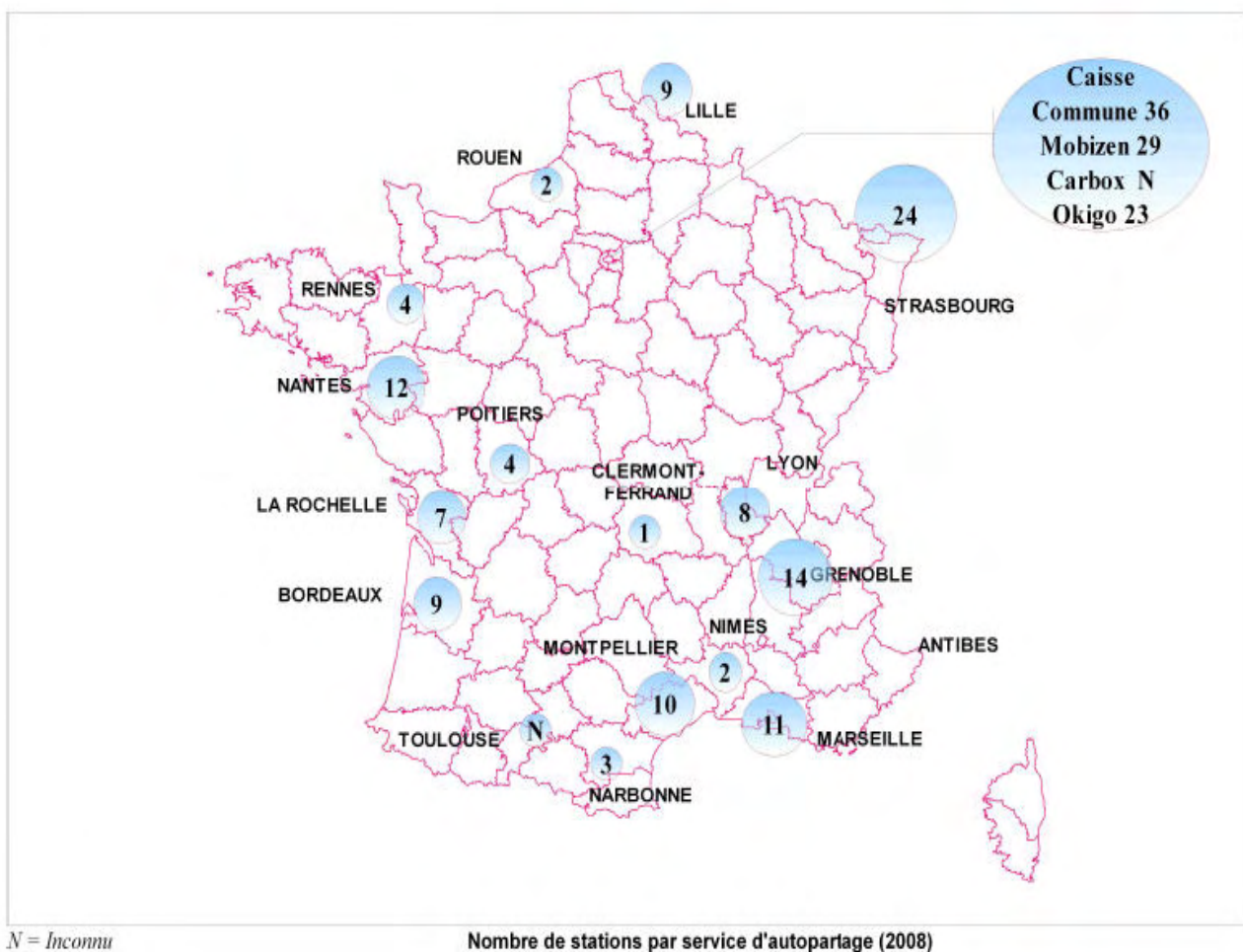
4.1.3 Les stations

La ville de Paris avec 4 services (Caisse Commune, Okigo, Mobizen, Carbox) possède un réseau d'autopartage très développé puisque le nombre total de stations parisiennes s'élève à 88²¹.

Le second service est Auto'trement situé principalement à Strasbourg mais également dans d'autres villes d'Alsace.

Les plus petites structures ne possèdent qu'une seule ou 2 stations. Environ 7 opérateurs sur les 19 recensés sont en activité depuis moins d'un an ou vont l'être que prochainement (avant décembre 2008).

Il s'avère qu'à l'heure actuelle l'autopartage s'insère principalement dans l'hypercentre des villes et à proximité des lignes régulières de transports publics (métro, bus, tramway, gare). C'est la zone dans laquelle le choix en terme de transports est ouvert et où la voiture solo est véritablement concurrencée par les transports en commun. L'autopartage se positionne en tant que complément des autres offres de déplacement, permettant aux citoyens d'alterner entre ces différentes offres.

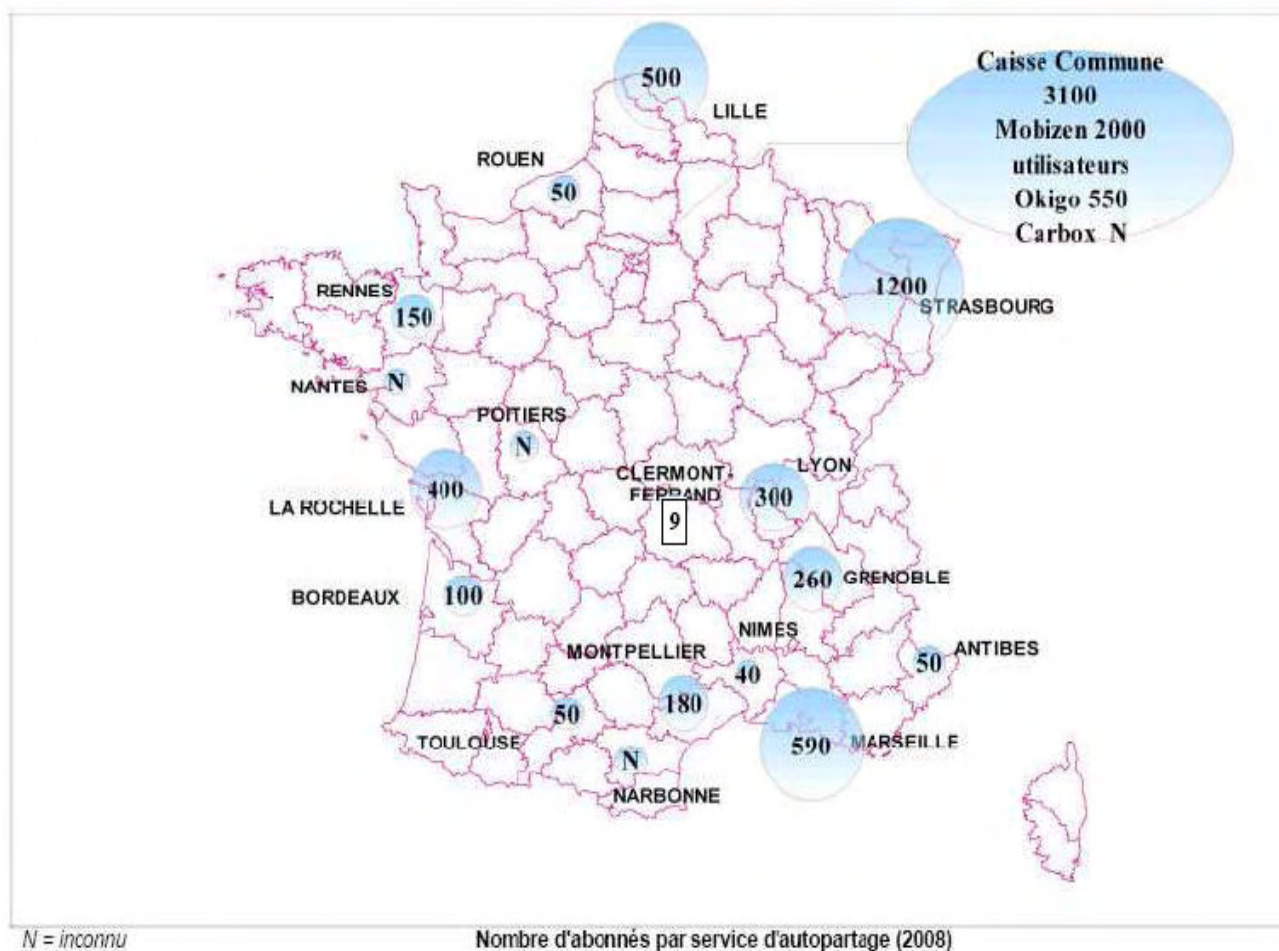


21 86 dans Paris intramuros, une à Saint Mandé, une à Boulogne

4.1.4 Les abonnés

4.1.4.1 Les particuliers

En 2008, la France compte 9 400 abonnés à l'autopartage, et encore davantage d'utilisateurs (un abonnement pouvant servir à plusieurs utilisateurs). En 2007, l'autopartage ne regroupait que 6 000 adhérents²², soit une augmentation en un an de 57 % de la clientèle. La seule agglomération de Paris compte déjà 5 650 adhérents soit 60 % du total des adhérents à l'autopartage en France.



À partir d'une analyse des réponses fournies par les opérateurs français d'autopartage, il s'avère que les adhérents qui souscrivent à un service d'autopartage le font avant tout pour des raisons financières : cette solution est plus économique que l'achat de la première ou deuxième voiture et l'usage en est rationalisé (diminution du nombre de kilomètres)²³.

Une autre raison semblerait être celle de la flexibilité du service et de son côté pratique qui permet à l'utilisateur de réserver un véhicule à tout moment de la journée, de se libérer des contraintes liées à la possession d'un véhicule particulier (assurance, entretien, stationnement, etc).

Un dernier argument est celui de la sensibilité des adhérents à l'environnement.

²² Autolib' : un nouveau service LPA, dossier de presse, février 2008

²³ Sur la base des réponses des opérateurs d'autopartage en France

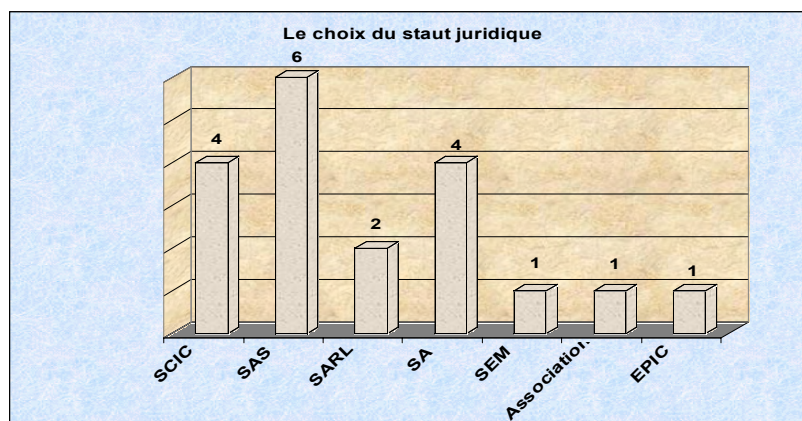
4.1.4.2 Les professionnels

Pour rentabiliser leur service, les opérateurs d'autopartage proposent de plus en plus des offres pour les professionnels (entreprises, etc), car les véhicules sont relativement peu utilisés par les particuliers dans la semaine entre 10h et 18h.

Les entreprises qui adhèrent à l'autopartage y ont un intérêt économique car cela leur évite l'acquisition de nouveaux véhicules pour leur propre flotte. De plus, elles sont soulagées des contraintes liées à l'acquisition de véhicules, à savoir les frais de gestion et d'entretien, les coûts de parking, etc.

4.1.5 Les statuts juridiques des opérateurs

La forme commerciale (SAS, SARL, SA) est prédominante avec plus de 60 % des services, notamment parce qu'elle permet de trouver plus facilement des financements. Vient ensuite la SCIC dont l'avantage est d'associer aisément la collectivité locale au projet (cf 3.3).



Échantillon : 19/19 – Services d'autopartage (2008)

4.1.6 Matériels utilisés

L'une des particularités de l'autopartage réside dans la capacité du système à offrir aux adhérents un service 24h/24 et 7j/7. Bien entendu, le fait de pouvoir proposer une telle offre nécessite une automatisation des procédures de réservation, de prise et de dépose des véhicules.

En Europe, la professionnalisation des services d'autopartage a permis un développement de plusieurs logiciels performants intégrant les principales fonctions d'automatisation.

Ces fonctions correspondent à :

- un système centralisée des réservations ;
- des ordinateurs à bord des voitures ou dans les stations ;
- un système de communication fiable entre l'unité centrale et ces ordinateurs.

Ainsi, des sociétés spécialisées ont développé ces systèmes et les vendent ou les louent aux différents services d'autopartage. En Suisse, en Allemagne ou encore au Canada, les opérateurs ont développé leurs propres solutions informatiques qu'ils proposent aujourd'hui à d'autres opérateurs.

La solution EILEO

La société EILEO a été créée en 2002 et propose des logiciels en location, ce qui privilégie l'essai de petits services. En effet, elle a la particularité de proposer un logiciel ainsi qu'une prestation de back-office (mise en place d'une franchise ou d'une solution locale).

Cette solution est opérationnelle depuis fin 2004 et est aujourd'hui déployée au sein de 15 sites en France et à l'étranger. Pour la gestion de la flotte de véhicules, EILEO a mis au point le logiciel Zenon. Celui-ci permet, via Internet, de gérer l'ensemble des tâches d'inscription, de réservation et de facturation.

Ce système est directement développé sur une interface Web. Une interface de communication permet également de communiquer directement avec l'ordinateur de bord. Celui-ci comprend un lecteur de pass sans contact pour ouvrir la voiture, un antivol, un GPS et une option appel vocal. Ce système n'occasionne aucun coût fixe car les dépenses concernant le logiciel suivent la croissance du service.

[Http://www.eileo.com](http://www.eileo.com)

La solution COCOS développée par INVERS

La société existe depuis 1993 et le logiciel a été conçu en 1997. La société propose ses services dans 13 pays et a équipé 80 opérateurs d'autopartage utilisés par 300 000 adhérents de l'autopartage.

Pour proposer une solution complète de gestion d'une flotte de voitures partagées, plusieurs modules permettent :

- la gestion de la base de données clients et véhicules (Cocoboss) ;
- la gestion des réservations et des calendriers (CocoBook) ;
- la facturation (Cocobill).

Une interface de communication permet de dialoguer, via une connexion GSM, avec soit l'ordinateur de bord (Stand Alone) installé dans le véhicule, soit un boîtier installé dans la station (Keymanager).

http://www.invers.com/en/products/software/show_software.html

4.1.7 Tarifications et abonnements

La majorité des services d'autopartage propose une tarification qui repose sur la durée d'utilisation et la distance parcourue. Les prix des prestations qui sont proposées aux usagers sont dans la plupart des cas très proches les uns des autres.

La tarification des services d'autopartage repose généralement sur :

- Un droit d'entrée, lorsqu'il existe²⁴, en moyenne de 50 € et variable entre 40 et 200 €;
- Un abonnement mensuel compris entre 5 et 25 € selon les services ;
- Un coût à l'usage proportionnel à la distance parcourue (entre 0,2 et 0,4 €/km) et à la durée (entre 1,5 et 6 €/heure).

²⁴ Pour 7 services/19

	Droits d'entrée	Abonnement mensuel	Tarifification horaire	Tarifification kilométrique
Minimum	0	5 €	1,5 €	0,2 €
Maximum	200	25 €	6 €	0,4 €
Moyenne	82	9,8 €	3,2 €	0,3 €

Échantillon : 18/19 – Tarifification des services d'autopartage (2008)

Le service CitéVu à Antibes est le seul à ne pas avoir de tarification kilométrique (voir annexe 5). A noter que Mobizen à Paris a également uniquement une tarification à l'heure jusqu'à 200 km de trajet, au-delà une tarification kilométrique se met en place.

Les usagers payent leur facture à la fin de chaque mois, celle-ci étant relativement précise et détaillée. Les coûts liés à l'utilisation de la voiture sont rendus plus lisibles.

Des partenariats tarifaires peuvent être créés entre l'opérateur d'autopartage, et la compagnie de transports public de l'agglomération (réduction sur les abonnements pour les adhérents autopartage), des loueurs traditionnels ou encore des services de location de vélos. Il s'agit d'offrir des tarifs préférentiels aux adhérents de l'autopartage et de les inciter par ailleurs à l'intermodalité.

4.1.8 Partenariats

Les services d'autopartage cherchent à créer des partenariats susceptibles de les aider dans leurs démarches, depuis l'aide à la création de la structure jusqu'au fonctionnement de l'activité en elle-même.

Les collectivités territoriales jouent un rôle important et se proposent d'accompagner et de soutenir dans leur développement les structures d'autopartage.

L'ADEME peut apporter des conseils techniques lors de la mise en place du projet. Elle peut également participer au financement des études préalables à la mise en place du projet, ainsi qu'à l'achat des véhicules sous réserve que ceux-ci soient propres (électriques, GNV, GPL).

Le groupe MACIF qui a réalisé un « Annuaire de l'Eco-mobilité »²⁵ se positionne sur les modes de transport alternatifs en :

- Aidant ses sociétaires à accéder à l'écomobilité et à modifier leur usage de la voiture pour dépasser les utilisations les plus polluantes : alternatives à la voiture solo, choix de modèles les moins polluants, etc ;
- Soutenant les structures de la mobilité alternative dans leur développement : produits et services d'assurance personnalisés, soutien financier, partenariats privilégiés, etc.

Depuis 2008, la MACIF assure l'ensemble de la flotte de véhicules de France-Autopartage.

Cette déclinaison des partenariats possibles et aides disponibles ne cherche pas l'exhaustivité. Nous avons pu observer au cours de notre panorama ces partenariats existants, d'autres sont possibles, d'autant plus que l'activité est en train de se développer et recherche à se positionner.

25 L'Annuaire de l'Eco-mobilité, MACIF, en partenariat avec ADEME, CERTU, www.roulonspourlavenir.com

4.2 Le réseau France Autopartage

C'est une coopérative, créée en 2002, qui regroupe 10 structures locales d'autopartage (associations, coopératives et sociétés privées). Elle concerne 3 400 usagers et 180 voitures²⁶.



Réseau « France Autopartage » (2008)

Son objectif est de faciliter la mise en place de services d'autopartage en France, et particulièrement dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants disposant d'un réseau de transport public.

Le regroupement d'opérateurs d'autopartage vise aussi à mutualiser certains moyens :

- Le système de gestion informatique : base de données adhérents, planning des réservations, transmission à distance des réservations, accès aux véhicules par une SmartCard et facturation automatisée (Invers et Eileo) ;
- La centrale d'appel nationale pour la réservation des véhicules et l'assistance 24h/24 ;
- La centrale d'achat pour l'acquisition et l'assurance des véhicules, de matériels et de services ;
- Les services aux abonnés de chaque structure : interopérabilité, tarifs préférentiels... Les adhérents peuvent ainsi bénéficier des services d'autopartage des autres villes du réseau et même à Paris grâce à une convention entre France Autopartage et Caisse Commune.

La coopérative propose son expertise et son assistance aux collectivités locales, exploitants de transports publics ou autres porteurs potentiels de projets d'autopartage.

²⁶ Chiffres tirés de la base de données (Annexe)

5. Quelle échelle pour l'autopartage ?

5.1 Ecosympa²⁷ sur Niort, Poitiers, La Rochelle et Angoulême

Le projet ECOSYMPA (Expérimentation COordonnée de SYstèmes de Mobilité Partagée) en Poitou Charentes a été retenu en décembre 2005 par le PREDIT et achevé en 2007 dans le cadre d'un appel à propositions visant l'identification de solutions pour développer à grande échelle l'autopartage en France, notamment sur les villes moyennes.

C'est un programme d'étude sur l'autopartage porté par le Réseau d'Agglomérations AIRE 198 (Niort, Poitiers, La Rochelle, Angoulême).

En s'appuyant sur les expériences existantes et plus particulièrement celle de La Rochelle avec Liselec, ce projet a présenté trois axes :

- Mieux connaître les freins et les attentes vis-à-vis de ce type d'offre par une analyse des attentes et des besoins à partir d'enquêtes ;
- Définir des fonctions à assurer afin d'identifier les conditions de mise en œuvre de services d'autopartage dans chaque agglomération ;
- Elaborer des propositions d'expérimentation dans chaque agglomération.

L'autopartage apparaît comme une composante nouvelle et complémentaire de l'offre de mobilité existant dans des agglomérations de taille moyenne. L'analyse sociologique montre un intérêt pour certaines populations et permet d'identifier au sein des agglomérations des secteurs géographiques à plus ou moins forte potentialité :

- Les cœurs d'agglomération avec une concentration importante d'activités économiques et commerciales, et de population ;
- Les gares qui sont au croisement entre plusieurs types de flux (urbain, périurbain, nationaux, régionaux) et de modes de transports (bus, TER, taxi, location, vélo) ;
- Les quartiers d'habitat social où l'autopartage représente une opportunité pour se déplacer pour la recherche d'emploi ou la formation ;
- Les zones d'activités économiques, universitaires où des partenariats forts avec des entreprises et autres acteurs seraient possibles.

Pour développer l'autopartage en Poitou-Charentes il est important de rendre ce type de service lisible et accessible par des offres de mobilité couplant les TER, les bus, les vélos avec l'autopartage. Il est pertinent de mettre en œuvre une stratégie régionale de développement et de soutien à l'autopartage.

5.2 Rhin Autopartage²⁸

L'objectif de l'étude Rhin Autopartage (RAP) était de vérifier si l'autopartage peut-être implanté dans des agglomérations plus petites, en s'appuyant sur des territoires plus larges telles qu'une aire urbaine ou une région, et en développant de nouveaux partenariats (avec le TER par exemple).

27 *Projet ECOSYMPA 198*, Rapport d'avancement n°2, PREDIT, Novembre 2006
<http://www.aire198.org/index.php?id=26>

28 <http://www.autotrement.com/rap.htm>

Trois expériences étrangères ont été analysées :

- En Wallonie, en Belgique, où l'opérateur Cambio-Optimobil est présent à Namur, Louvain La Neuve et Ottignies. C'est le modèle « intégré » : le déploiement de l'autopartage est assuré par l'organisation régionale, qui va toutefois s'appuyer sur des relais locaux de type association relais ou de mobilité pour toutes les tâches qui doivent être réalisées sur place ;
- Dans le Bade-Wurtemberg en Allemagne où Carsharing-Südbaden regroupe le service proposé dans 35 communes. Ce cas est appelé modèle « fédéral » car le déploiement de l'autopartage repose sur 14 structures locales sous forme associative qui assument le risque (l'achat des véhicules) tandis que l'organisation régionale apporte le savoir-faire ;
- En Suisse où Mobility Carsharing couvre 400 communes. C'est le modèle « mixte » où le déploiement est assuré par l'organisation nationale contre un engagement de comités locaux (trouver des emplacements de parkings à coûts modérés, s'engager en terme de capital, etc) ;

Dans les trois cas, il n'existe pas d'organisations totalement autonomes dans des villes de moins de 100 000 habitants. Il y a rattachement à une structure soit régionale (Wallonie, Bade-Wurtemberg) soit nationale (Suisse).

Les publics cibles dans ces expériences sont identiques à ceux des grandes villes à savoir prioritairement les 25-45 ans actifs urbains, à niveau d'étude supérieur. Les usages intermodaux, c'est-à-dire par des adhérents venant d'autres villes, sont minoritaires, la clientèle locale restant prédominante. Le taux de pénétration de l'autopartage dans les petites villes est identique à la moyenne suisse (0,5 à 1 % de la population).

En terme de transférabilité, il serait possible en 10 ans sur certaines villes alsaciennes d'atteindre un niveau de développement comparable à celui actuellement des villes suisses.

Se rapprocher du modèle Suisse semble pertinent au vu de l'analyse menée, car le maillage d'un territoire par des stations d'autopartage permet de consolider les autres offres alternatives à la voiture individuelle (trains, transports urbains, modes doux, etc). L'autopartage constitue alors le dernier maillon d'une chaîne de mobilité intermodale.

À échelle régionale, l'autopartage nécessiterait une coordination et une mobilisation des collectivités et acteurs de la mobilité des différents échelons territoriaux. En particulier en Alsace, le redéploiement de l'offre TER et la politique en faveur de l'aménagement des gares apparaissent comme des opportunités pour intégrer l'autopartage dans une offre globale.

Zoom sur Auto'trement à Strasbourg

Auto'trement a été créé en 1999, d'abord en tant qu'association, à partir d'un noyau de 20 habitants. Elle commence son activité en décembre 2000 avec une station, 3 voitures, 15 utilisateurs et un salarié.

En 2004, elle devient une SCIC et en avril 2008, Auto'trement regroupe 1 200 abonnés, 54 voitures et 24 stations en Alsace (18 à Strasbourg, 1 à Saverne, 2 à Colmar et 2 à Mulhouse). Il existe depuis 2002 un abonnement combiné entre Auto'trement et la Compagnie des Transports Strasbourgeois.

Source : Auto'trement



5.3 Un réseau autopartage en région Rhône Alpes ?

Début 2008, la région Rhône-Alpes est allée à la rencontre des acteurs institutionnels (collectivités et chambre de commerce notamment) pour les informer et les inciter à s'engager dans un projet de développement régional de l'autopartage.

Plusieurs réunions ont eu lieu dans les antennes Région d'Aix-les-Bains, de Bourg-en-Bresse, de Grenoble, de Saint Étienne et de Privas pour encourager le développement d'un projet d'autopartage régional. Ces réunions ont pour l'instant permis d'identifier de nombreux partenariats possibles et ont rassemblé au total 125 participants.

5.4 Développement de l'autopartage à grande échelle²⁹

L'autopartage à grande échelle est né d'une volonté du PREDIT de mener une recherche afin de poser les bases d'un « système d'autopartage modèle » pour une ou plusieurs expérimentations de taille significative pouvant être reproduites.

Cette recherche a été menée par le cabinet d'étude JONCTION. L'étude s'est appuyée sur l'analyse d'éléments permettant de garantir un modèle économique viable en se basant sur des exemples français et étrangers.

Plusieurs acteurs ont participé à l'élaboration de cette étude : opérateurs actuels d'autopartage en France et en Europe, opérateurs de réseaux de transport public, collectivités locales, l'ADEME, le CERTU, constructeurs automobiles et loueurs de voitures.

Suite à cette étude, deux scénarios ont été retenus qui proposent un modèle type de service d'autopartage :

Scénario A	Scénario B
Hypothèse de 4 000 clients et 115 voitures en 5 ans plutôt destiné aux agglomérations de plus de 400 000 habitants	Hypothèse de 1 500 clients et 45 voitures en 5 ans plutôt destiné aux agglomérations de 100 000 à 400 000 habitants

Il s'avère que les petites structures ne sont pas viables sur le long terme en comparaison de service de grande taille comme en Suisse où le réseau autopartage est national. Il apparaît important de s'inscrire dans une vision et une organisation des services d'autopartage à l'échelle du pays.

Les conclusions qui ont été tirées des business plans sont notamment les suivantes :

- rechercher dans la mesure du possible les grandes stations ;
- ne pas pratiquer de tarifs trop bas ;
- développer la franchise.

À titre d'exemple, le gestionnaire de parcs de stationnement Vinci Park et le loueur de voitures Avis ont créé en 2007 une société d'autopartage Okigo à Paris et Rouen. Cette joint-venture présente des complémentarités intéressantes puisque ces entreprises ont à leur disposition des places de stationnement, des locaux, des parcs de véhicules.

²⁹ Pour un développement de l'autopartage à grande échelle (AGE), rapport final, JONCTION études conseil, mars 2007

6. Autopartage en Europe et à l'international

On estime aujourd'hui en Europe que plus de 300 organisations portent ce concept dans plus de 500 villes d'Europe.

Country	Number of users	Users / 100 000 inhabitants
USA	134 000	45
Germany	100 000	122
Switzerland	76 000	972
UK	29 000	48
Canada	22 000	66
Netherlands	20 000	121
Austria	16 000	192
Italy	9 500	16
Singapore	8 000	178
Belgium	6 000	57
France	4 400	7
Denmark	4 000	73
Japan	3 000	2
Spain	1 400	3

Utilisateurs de l'autopartage dans le Monde en 2006/2007 (source : Civitas-Mobilis)

En Europe, l'Allemagne et la Suisse comptent plus de 50 000 utilisateurs de l'autopartage. En terme de densité d'utilisateurs, c'est de loin la Suisse qui est en tête, suivie par l'Autriche puis l'Allemagne et la Hollande.

6.1 L'autopartage en Suisse - Source : Mobility

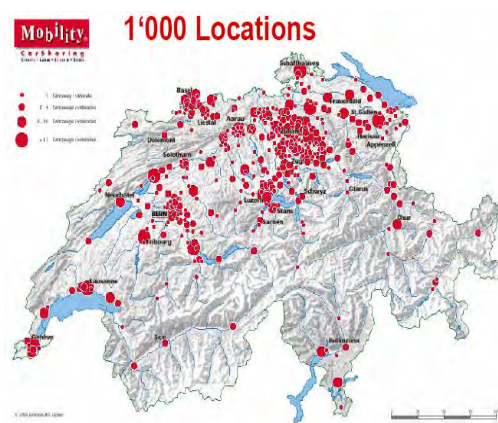


La Suisse a été le premier pays à avoir eu recours à l'autopartage, en 1948. Aujourd'hui, le développement de l'autopartage en Suisse fait figure de référence à travers le monde grâce à la notoriété que Mobility Carsharing Suisse a acquis.

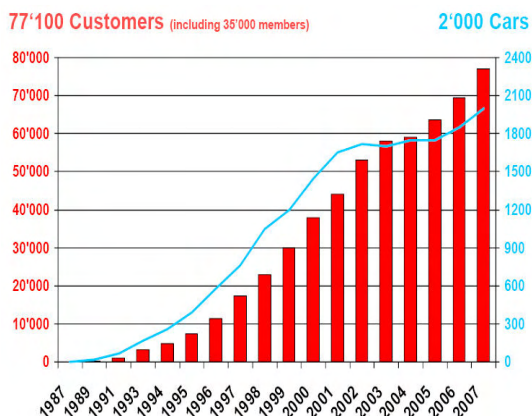
Cette organisation a été officiellement fondé le 13 mai 1997 et la caractéristique essentielle de Mobility est la taille de son territoire de desserte.

En effet, le système fonctionne totalement en réseau sur l'ensemble du territoire helvétique. En 2008, ce service compte 77 100 utilisateurs, près de 2 000 véhicules de 10 catégories différentes et 1 050 emplacements sur l'ensemble du territoire.

On peut noter une évolution dans la mobilité des clients de Mobility : avant adhésion la voiture représentait 37 % des kilomètres effectués, après adhésion 25 %. En outre, 80 % des déplacements des adhérents sont réalisés en transport public, en vélo ou à pied.



Emplacements Mobility



Évolution du nombre de clients (gauche) et voitures (droite)

Source : www.mobility.ch

6.2 L'autopartage au Royaume-Uni - Source : Carplus



Au Royaume-Uni, l'autopartage est proposé par différents opérateurs privés qui sont fédérés au niveau national par une association à but non lucratif : Carplus. L'objectif de Carplus est de créer un réseau national d'autopartage, intégré aux autres modes de transport et accessible à tous.

En 2007, le service est offert par 42 opérateurs différents dans 37 villes, avec 29 000 membres et 1200 véhicules. À Londres, 5 opérateurs d'autopartage coexistent et proposent tous des tarifs et services différents.

Cette fondation Carplus regroupe donc toutes les données concernant l'autopartage en Angleterre et plus largement les différents modes de transports urbains innovants. Les principaux acteurs de l'autopartage sont : WhizzGo, Streetcar, CityCarClub. Ils ont été rejoints à Londres par l'opérateur américain Zipcar. Une quinzaine de petits services fonctionnent également dans les zones peu denses ou dans de petites collectivités urbaines.

La structure Carplus joue un rôle important et tente d'harmoniser et de coordonner les services notamment par l'application de son système d'accréditation. En effet, pour devenir membre, Carplus a mis en place un système d'accréditation dont les critères portent sur l'entreprise, les conditions d'offre du service et de sécurité.

Elle contribue également à la sensibilisation et à la diffusion du concept de l'autopartage auprès du public, des élus et de tous les acteurs concernés par la mobilité. Des rencontres nationales ou locales sur le thème sont organisées permettant le partage des connaissances et l'amélioration du système.

Enfin, Carplus a mesuré l'impact du service sur les habitudes de mobilité et démontre que chaque véhicule en autopartage remplace 6 véhicules privés et qu'après adhésion, les usagers réduisent en moyenne de 50 % les kilomètres parcourus. De plus en 2005, 45 % des véhicules privés qui ont été remplacés par l'autopartage avaient plus de 10 ans³⁰.

Source : www.carplus.org.uk

30 Chiffres tirés du site Internet : <http://www.paris.fr/portail/deplacements/>

6.3 L'autopartage en Belgique³¹ - Source : Cambio



En Belgique, l'opérateur principal d'autopartage est la société Cambio fondée en 2000.

L'autopartage existe dans 13 agglomérations belges (Bruxelles, 7 en Flandres et 5 en Wallonie), regroupe 5 000 utilisateurs pour 170 véhicules.

Dans la Région Bruxelles-Capitale, une 21^{ème} station a été inaugurée (Anderlecht). L'autopartage concerne désormais 9 communes se partageant 62 véhicules. Fin 2006, Cambio comptait 1800 abonnés dans la capitale belge. L'objectif de développement vise un doublement des stations et un quadruplement des véhicules d'ici 2010.

Une étude réalisée par le bureau d'études « Espaces-Mobilité » pour la région de Bruxelles³² a permis de mener une réflexion sur la qualité et la performance du service existant à Bruxelles. Pour maintenir la croissance du service, elle donne quelques recommandations :

- Développer l'offre en offrant à chaque bruxellois une station à moins de 800m du lieu d'habitation ;
- Stimuler la demande en communiquant autour des stations et dans l'ensemble de la Région, et en élargissant la clientèle (professionnels, etc) ;
- Faire de la recherche et innover (innovations technologiques, sondages, etc) ;
- Renforcer le soutien politique et administratif (sensibilisation des communes et entreprises, complémentarité autopartage/transports publics, etc).

L'étude montre qu'atteindre un objectif sur Bruxelles de 10 000 clients avec une centaine de stations est réaliste.

31 *La lettre de l'autopartage n°6*, CERTU, CETE NP, Avril 2007

32 Les grandes villes du carsharing 2000-2005-Leçons pour Bruxelles, Ministère de la Région de Bruxelles Capitale, Espaces Mobilités, 13 mars 2006

6.4 L'autopartage en Allemagne

En Allemagne, l'autopartage est caractérisé par une multitude de petits opérateurs qui agissent à l'échelle d'agglomérations mais pas au niveau national comme en Suisse.

Totalisant 100 000 utilisateurs dans 250 villes en 2007, l'Allemagne se présente comme le premier marché d'autopartage en Europe, même si les sociétés qui offrent ce service restent encore de tailles modestes. Les opérateurs principaux sont : Stadtmobil, Cambio, Greenwheels, Teilauto, Deutsche Bahn Autopartage (filiale de la compagnie ferroviaire).

A noter qu'une Association Fédérale a été créée afin d'accéder à une unité plus ou moins relative des services allemands et de favoriser les échanges. Ses membres sont présents dans 260 communes et regroupent plus de 10 000 utilisateurs et 2 900 voitures.

6.5 L'autopartage au Québec - Source : Communauto



Depuis 1994 avec la création du service Communauto³³, l'autopartage est présent au Québec.

Communauto compte 13 500 abonnés avec un parc automobile de 750 véhicules, dont 535 se trouvent à Montréal. Communauto est une entreprise qui emploie 50 personnes et qui a pour objectif premier de « contribuer à une diminution du nombre d'automobiles en circulation et d'en limiter son usage »³⁴.

Une étude en 2006, réalisée avec Transport Canada, montre que 24 % des abonnés se sont séparés d'un véhicule et 53 % ont simplement renoncé à son achat. La diminution de CO² dans l'atmosphère grâce à l'autopartage³⁵ est évaluée à 168 000 tonnes.

A travers l'initiative Auto+bus, Communauto a développé un partenariat tarifaire avec la société de Transports en Commun de Montréal (STM), permettant aux abonnés des transports en commun d'avoir des réductions tarifaires sur l'autopartage.

Communauto et plusieurs autres structures d'autopartage nord-américaines (en tout 75 000 membres et 2 000 voitures) se sont engagés à respecter un code d'éthique professionnelle pour protéger et améliorer le concept, l'image et la crédibilité de l'autopartage.

Source : www.communauto.com

33 Le plus ancien service d'autopartage Nord Américain

34 [Http://www.communauto.com](http://www.communauto.com)

35 Chiffres tirés du site Internet : <http://www.paris.fr/portail/deplacements/>

7. Perspectives

7.1 Les leviers d'actions pour un système encore plus performant

7.1.1 Agir sur la visibilité et la communication

Les différents organismes d'autopartage tentent de faire connaître leurs services par le biais d'Internet, des médias, d'affiches.

Néanmoins, la communication sur l'autopartage n'est pas suffisante (voir Annexe 4). Seulement 8 % des parisiens connaissent réellement ce que signifie l'autopartage en 2007.

Un travail de communication et sensibilisation est à faire. Les seuls opérateurs peuvent être limités sur ce volet notamment pour des raisons financières. Le label de la ville de Paris a été initié notamment pour pallier ce manque de visibilité et permettre une communication institutionnelle pour la promotion de l'autopartage.

Les structures d'autopartage qui offrent des services combinés avec les TC permettent non seulement d'offrir de meilleurs tarifs aux adhérents mais également de sensibiliser les utilisateurs des transports en commun à l'autopartage. Cela concerne également les loueurs traditionnels ou les services de location de vélos qui parfois accordent des avantages à ceux qui utiliseraient un service d'autopartage.

7.1.2 Vers un service plus flexible ?

Les nouvelles technologies permettront peut-être la mise en œuvre de systèmes flexibles qui ne limiteront plus l'offre d'autopartage à la boucle, comme cela est le cas pour la majorité des services français. La ville de Paris est en train d'étudier la faisabilité de pareille mise en place, sur un principe analogue à celui de Vélib³⁶. Les pratiques seront alors différentes, les contraintes également. On ne peut se passer d'une étude approfondie, non seulement sur la faisabilité technique, mais également sur l'impact que pareil système aurait sur les comportements. Une analyse globale avec comme objectif l'impact environnemental de la mise en place de ce type de système à grande échelle est à recommander.

7.1.3 Cibler les professionnels et les jeunes

La plupart des services proposent des offres pour les particuliers et des offres pour les professionnels. Cependant, il s'avère que ces 2 types de clientèles n'utilisent pas de la même manière le service.

Les particuliers représentent généralement l'essentiel des adhérents mais n'utilisent souvent le service qu'en soirée ou en fin de semaine. Les professionnels qui ne représentent qu'un faible pourcentage l'utilisent en semaine. Le service est sous utilisé durant la semaine, ce qui induit un décalage entre le weekend et la semaine.

Cela peut représenter une difficulté puisque seul le weekend est véritablement rentable pour les structures. Il apparaît donc important pour les organismes d'autopartage de convaincre les professionnels d'avoir recours à ce service en leur proposant des offres adaptées à leurs besoins.

36 Système parisien de vélo en libre service

En outre, l'étude de la Ville de Paris a mis en exergue le problème de méconnaissance du concept d'auto-partage plus particulièrement chez les 18-24 ans (69 % n'en ont pas entendu parler³⁷). Or, cette tranche d'âge est particulièrement importante puisque c'est la période où le besoin d'acheter un véhicule se fait le plus ressentir. Il serait donc judicieux de convaincre cette population de recourir davantage à l'autopartage.

7.2 Insérer l'autopartage dans les projets d'éco-quartiers

Pour répondre aux enjeux du développement durable, la notion d'éco-quartier a fait son apparition. Tout en répondant aux aspirations en matière d'habitat individualisé et d'accès à la nature, un éco-quartier se veut dense, mixte et accessible. Il est fondé sur l'économie et la valorisation des ressources. Il génère un minimum de déchets et d'émissions polluantes, tout en assurant la qualité des espaces publics et de meilleurs services rendus à la population³⁸.

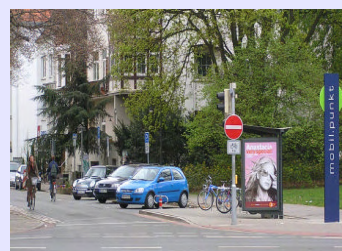
Ces projets traitent souvent des questions relatives à la gestion des déchets, des eaux pluviales, des énergies par le biais de constructions et de technologies appropriés. Certains projets incluent des dispositifs d'autopartage.

L'expérience de la ville de Brême en Allemagne

La ville de Brême jouit d'une solide expérience dans le domaine des actions conjointes avec les sociétés de transports en commun. En juin 1998, l'exploitant de transport public et l'opérateur d'autopartage Cambio ont fait le choix de coopérer en lançant la « Bremer Karte plus AutoCard », un abonnement annuel incluant l'accès à l'autopartage à un prix attractif.

Suite à ce partenariat, la distance moyenne parcourue en transport public par adhérent de l'auto-partage est passée en un an de 3.534 km à 3.704 km, soit une augmentation de 5 %.

Aujourd'hui, environ 90 % des adhérents ne possèdent pas de voiture individuelle. L'autopartage à Brême compte plus de 3.100 utilisateurs et près d'un tiers d'entre eux ont choisi l'abonnement combiné avec le transport public. 700 voitures privées ont été remplacées et une réduction des émissions de CO₂ d'environ 800 tonnes a été réalisée (analyse portant sur le cycle de vie).



Brême a également eu recours au concept de "Mobilpunkt", un espace urbain comprenant un arrêt de transport en commun, une station d'autopartage, de taxis, quelques emplacements de stationnement pour vélos et une borne d'information numérique.

Enfin certains quartiers ont pris des dispositions spéciales pour encadrer la construction de lotissements rendus interdits partiellement ou totalement aux voitures, avec la mise en place d'auto-partage qui a permis de réduire d'un tiers la construction de parkings souterrains.

Source : *Projet européen Moses*

<http://www.managenergy.net/products/R465.htm>

37 *Étude sur l'autopartage à Paris - Analyse des comportements et des représentations qui lui sont associés*, novembre 2007

38 <http://www.ecoquartiers.developpement-durable.gouv.fr/10-1empreinteecolo.htm>

Bien qu'actuellement aucun projet incluant l'autopartage n'ait encore vu le jour en France, certaines communes semblent volontaires pour réaliser de tels projets³⁹.

Deux exemples de projets d'éco-quartiers avec de l'autopartage

ZAC de la Ballastière Sud à Limeil Brevannes

La ville de Limeil Brevannes dans son projet d'éco-quartier propose quelques pistes pour permettre une réduction de l'usage de la voiture à l'intérieur même du quartier. En effet, elle souhaite mettre à disposition des habitants des services d'autopartage, de co-voiturage et des services de location de vélos. En plus de ces mesures, il s'agit de sensibiliser les usagers sur les transports en commun et les circulations douces. Enfin, un service Pédibus, c'est à dire « l'autobus pédestre » est envisagé pour le ramassage scolaire.

<http://www.limeil-brevannes.fr/dossiers/index.php?2008/03/31/13-le-quartier-des-temps-durables-un-quartier-durable>

ZAC de Rungis à Paris

Elle souhaite mettre l'accent sur la diminution de la voiture. Pour cela, l'implantation du quartier écologique prendra en compte le réseau des transports en commun qui devra être proche du site. Un service d'autopartage devrait voir le jour en proposant par ailleurs une flotte de véhicules moins polluants (GPL, électrique).

<http://www.ecoz.ouvaton.org/>

39 <http://www.ecoquartiers.developpement-durable.gouv.fr/00-references/france.htm>

Conclusion

L'autopartage représente pour l'utilisateur un service équivalent à la possession d'un véhicule individuel mais à coût moindre. Pour la collectivité, c'est un moyen de réduire les nuisances liées à l'automobile.

De plus un certain nombre d'études, notamment à l'étranger⁴⁰, ont démontré que l'autopartage a un impact environnemental. En effet, les utilisateurs ont tendance à réduire et à rationaliser l'usage de la voiture. En outre, ils utilisent d'autres modes (transports collectifs, vélos, etc) en complément de l'autopartage.

Malgré les atouts de l'autopartage, il existe des freins à sa mise en place. Sur le plan juridique, il convient de clarifier son statut et le rôle des collectivités locales, afin que ce type de service puisse être soutenu et s'intégrer par rapport aux autres modes. D'autre part, l'autopartage demeure encore relativement mal connu et l'effort de communication doit être renforcé. Il s'agit de mettre en valeur les avantages notamment financiers de cette alternative de transport auprès du grand public, ainsi que sa place dans le « bouquet transport ».

L'autopartage ne peut se concevoir de façon isolée mais doit véritablement s'intégrer dans une offre globale pour pouvoir offrir une réelle alternative à l'utilisateur. C'est un service qui s'utilise en intermodalité et multimodalité avec les transports en commun, la location traditionnelle, les vélos, la marche. L'interopérabilité avec les autres modes est un élément important à assurer.

En terme d'échelle territoriale, on peut constater que l'autopartage est présent généralement dans les centres-villes de grandes agglomérations. Or, il présente également un potentiel au niveau des zones urbaines périphériques pour effectuer des trajets intermodaux avec les transports en commun notamment. La mise en réseau des services de différentes villes apparaît aussi importante pour offrir une cohérence globale de l'autopartage. Ainsi, s'il existe un réseau national France-Autopartage, on a pu observer que l'échelon régional présentait un atout pour soutenir l'activité.

Comparé à un pays comme la Suisse où le nombre d'adhérents/habitant est cent quarante fois plus important, il est vrai que l'autopartage en France n'est encore qu'à ses débuts. Il se développe pour chacun des services dans le cadre d'un réseau de confiance entre les adhérents. Cette confiance repose sur l'aspect militant et innovant du rapport à l'automobile du service, ainsi que sur le nombre relativement faible d'adhérents.

Une évolution vers la grande échelle suppose la nécessité de préserver cet état de confiance entre les adhérents, indispensable au maintien de la qualité du service. Il apparaît également important de mettre en place une stratégie nationale pour les services d'autopartage (label, etc).

40 Projet européen Moses

Bibliographie

Ouvrages

- Urbanisation et transports en Allemagne : les quartiers nouveaux sans voiture. Institut de recherche pour le développement régional et urbain du Land de la Rhénanie du Nord-Westphalie. 2001
- Études sur les obstacles juridiques au développement des nouveaux services de transport. CERTU, mars 2006
- Les lettres de l'autopartage, Les 6 numéros, CERTU, 2003-2007
- Projet européen MOSES. 14 chapitres. Commission européenne
- Projet ECOSYMPA 198 Expérimentation COordonnée de SYstèmes de Mobilité PARTagée en Poitou Charentes. Rapport d'avancement n°2 Novembre 2006. PREDIT
- Autopartage à Grande Échelle. PREDIT, 2007
- Fribourg-en-Brigau, une ville à l'avant garde. Compte-rendu du voyage d'étude de Rue de l'Avenir, 2002.
- Les éco-quartiers en France, CERTU, 2008
- Quartiers durables, ARENE, 2008
- Les déplacements dans les ScoT, CERTU, 2008
- Dossier de Presse : Autolib', un nouveau service LPA, février 2008
- Eco-quartiers : l'habitat du futur, Université de Lausanne, septembre 2007
- La mobilité urbaine des années 2000 : vers un découplage entre la possession et l'usage de la voiture ?, Certu, octobre 2007
- L'annuaire de l'éco-mobilité, MACIF avec le soutien de l'ADEME et le CERTU
- Etude sur l'autopartage à Paris : Analyse des comportements et des représentations qui lui sont associés, Ville de Paris, Ademe, décembre 2007
- Rhin-Autopartage : Viabilité de l'autopartage dans les villes moyennes alsaciennes, Rapport d'étude, PREDIT, octobre 2007
- Les grandes villes du carsharing 2000-2005-Leçons pour Bruxelles, Ministère de la Région de Bruxelles Capitale, Espaces Mobilités, 13 mars 2006

Sites internet

- Les quartiers sans voitures. www.carfree.free.fr
- Le cadre juridique du développement de *l'autopartage*, ARENE Ile-de-France, <http://www.areneidf.org/transport/pdf/autopartage-synthes-juridiq.pdf>
- Pour une nouvelle utilisation de la voiture : l'autopartage, Mémoire de master, Julien Besnard, <http://berthoalainmaster.files.wordpress.com/2007/10/besnard-autopartage.pdf>
- Site Internet de Roland Ries, <http://www.roland-ries.net/>
- Site Internet du réseau France Autopartage, www.franceautopartage.com/
- Site Internet du Gouvernement français pour la publication des textes légaux, <http://www.legifrance.gouv.fr/>
- Proposition de loi tendant à promouvoir l'autopartage, <http://www.senat.fr/>
- Rapports des tables rondes du Grenelle: <http://www.legrenelle-environnement.fr/grenelle-environnement/>
- Guide pratique et Transports/Chiffres clés, <http://www.ademe.fr>
- Groupement des Autorités Organisatrices des Transports: <http://www.gart.org>
- *Voiture électrique en libre service dans la ville (Antibes)*, Olivier Eschapasse, <http://www.oten.fr/?article3815>, OTEN (Observatoire des Territoires Numériques), 2007
- Label parisien, <http://www.paris.fr/portail/deplacements/>
- *Autopartage - Mode d'emploi*, août 2007, www.mairie11.paris.fr
- Site MACIF : <http://www.roulonspourlavenir.com/>
- Site consacré à l'autopartage en France : <http://auto.partage.free.fr/>
- Mobilib' : l'autopartage à Toulouse, <http://www.agenda21-toulouse.org/>
- Actualité du développement durable : www.mediaterre.org

Annexes

Annexe 1 : Compte rendu de l'entretien avec Nicolas Guenro, chargé de développement du service Autocomm à Bordeaux.

Autocomm est désormais une Société Coopérative d'Intérêt Collectif (SCIC). L'objectif de la SCIC est, tout en levant des capitaux auprès de partenaires privés et publics, de conserver une logique démocratique de fonctionnement sur le principe « mutualisation des coûts = mutualisation des profits ... aussi ».

Pour le moment, Autocomm est déficitaire avec un chiffre d'affaire d'environ 75 000 euros et des dépenses annuelles qui s'élèvent à 120 000 euros. Le point d'équilibre est fixé à 50 voitures/1000 adhérents. Ils sont financés par des collectivités (Mairies, agglomération, département), par l'ADEME et des fondations.

Le stationnement est gratuit pour le service, ils n'ont que les arceaux devant les places à payer. Ils ont pu obtenir l'autorisation de placer des stations en voirie pendant une année grâce à un arrêté du maire et à une autorisation de voirie délivrée par la communauté d'agglomération.

Profil des abonnés :

- Environ 60 % de femmes ;
- Majoritairement aucune voiture dans les foyers adhérents ;
- 95 % des usagers font du vélo et prennent les transports en commun ;
- La première motivation des adhérents est le côté financier et pratique ;
- Très peu d'étudiants sont abonnés à l'autopartage bordelais bien que les conducteurs soient acceptés dès 18 ans.

Difficultés rencontrées :

- Droits d'entrée de 200 euros qui n'incitent pas les gens à s'abonner au service, mais ces droits d'entrée sont indispensables pour la survie du service ;
- Manque de visibilité du service malgré les moyens mis en œuvre : le site internet a été refait, la gazette du coin et des flyers sont utilisés pour communiquer ;
- Difficultés au départ à convaincre les industriels de les soutenir ; mais la situation évolue, Véolia et la MACIF rentrant dans le capital ;
- Difficulté à travailler avec les collectivités en amont des projets : implantation de stations au niveau des plans d'urbanisme, modification du PLU pour limiter le nombre de places de parkings etc ...

Objectifs du service dans les mois qui viennent :

- Abonnement combiné tram-bus + autopartage ;
- Développer les adhérents professionnels pour rentabiliser les voitures en semaine ;
- Augmenter la flotte de véhicules et passer à 60 voitures dans les 2 ans.

Annexe 2 : Les services d'autopartage en France en Avril 2008

Logo	Nom du service	Date de création	Ville	Population de la ville	Statut juridique	Nombre de véhicules	Nombre de stations	Nombre de membres
	Auto'trement	2001	Strasbourg	272500	SCIC	54	24	1200
	Autopartage-Provence	2002	Marseille	826700	SARL	27	11	414
	Autolib'	2003	Lyon	467400	SEM	24	8	350
	Lilas	2007	Lille	224900	SCIC	16	9	500
	City'Roul	2002	Rennes	210500	SARL	11	4	150
	AutoComm	2001	Bordeaux	229500	SCIC	11	9	100
	Alpes-Autopartage	2005	Grenoble	155100	Association loi 1901	18	14	260
	Modulauto	2005	Montpellier	248 000	SAS	10	10	180
	Modulauto	2005	Nîmes	144 000	SAS	7	2	40
	Caisse Commune	1999	Paris	2166200	SAS	130	36	3100
	Mobizen	2007	Paris	2166200	SAS	45	29	2000
	Okigo	2007	Paris	2166200	SAS	89	28	550
	Okigo	2007	Rouen	108300	SAS	6	2	50
	Club ma voiture	2000	Clermont-Ferrand	139300	SA	2	1	9
	Liselec	1999	La Rochelle	77300	SA	53	7	400
	CitéVu	2007	Antibes	75000	SAS	7	Pas de station (zonal)	50
	Otolis	2008	Poitiers	89200	EPIC	10	4	-

	Mobilib	2008	Toulouse	437100	SCIC	5	Pas encore défini	50
	Marguerite	2008	Nantes	281800	SA	12	10	En création
	Librauto	2008	Narbonne	51300	SA	10	3	En création
	Carbox	2008	Paris	2166200	SAS	Fournisseur de services d'autopartage pour les entreprises		

Annexe 3 : Proposition de loi du sénateur Roland Ries tendant à promouvoir l'autopartage

Le texte adopté en 1ère lecture par le Sénat

Le Sénat a adopté, en première lecture, la proposition de loi dont la teneur suit :

Titre I^{er} : Définition de l'autopartage

Article 1^{er} : L'activité d'autopartage est la mise en commun au profit d'utilisateurs abonnés d'une flotte de véhicules. Chaque abonné peut accéder à un véhicule sans chauffeur pour le trajet de son choix et pour une courte durée.

Titre II : Le label « autopartage »

Article 2 : Peuvent bénéficier du label « autopartage » les véhicules exploités par les personnes morales se livrant à l'activité d'autopartage dans le respect de conditions définies par décret en Conseil d'État.

Ce décret précise :

- les caractéristiques environnementales et techniques des véhicules labellisés ainsi que les conditions dans lesquelles les abonnés y ont accès ;
- les conditions d'utilisation du label ;
- le régime des aides pouvant être attribuées aux personnes morales exploitant les véhicules labellisés.

Le signe distinctif de ce label, destiné à être apposé sur les véhicules et à figurer sur les documents y faisant référence, est défini par arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé de la consommation.

Article 3

I. - Toute référence au label « autopartage » dans la publicité ou la présentation de tout produit ou service, ainsi que sur les documents commerciaux qui s'y rapportent, doit être accompagnée d'informations claires sur le champ de ce label et d'une référence au décret en Conseil d'État visé à l'article 2.

II. - Est puni des peines prévues à l'article L. 213-1 du code de la consommation :

1° Le fait, dans la publicité ou la présentation de tout produit ou service, ainsi que dans les documents commerciaux de toute nature qui s'y rapportent, de faire référence au label « autopartage » sans respecter les conditions définies par la présente loi et ses textes d'application ;

2° Le fait de délivrer, en violation des dispositions prévues par la présente loi et ses textes d'application, un titre, un certificat ou tout autre document attestant qu'une société a pu bénéficier du label « autopartage » ;

3° Le fait d'utiliser tout moyen de nature à faire croire faussement qu'une personne morale satisfait aux conditions définies par le décret en Conseil d'État prévu à l'article 2 ;

4° Le fait d'utiliser tout moyen de nature à faire croire faussement au consommateur qu'un service a fait l'objet de la labellisation « autopartage » ;

5° Le fait de présenter à tort comme garanti par l'État ou par un organisme public tout service ayant fait l'objet de la labellisation « autopartage ».

Titre III: Mesures tendant à favoriser l'autopartage

Article 4 : L'article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° Le dernier alinéa (3°) est complété par les mots : « et aux véhicules bénéficiant du label "autopartage" défini par l'article 2 de la loi n° du tendant à promouvoir l'autopartage » ;

2° Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Un décret détermine les modalités de signalisation de ce type d'emplacements réservés aux véhicules bénéficiant du label "autopartage". »

Article 5 : Le deuxième alinéa de l'article L. 123-1-2 du code de l'urbanisme est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Le plan local d'urbanisme peut prévoir, dans des limites précisées par décret, un nombre de places inférieur dès lors qu'une partie d'entre elles est réservée aux véhicules labellisés "autopartage". »

Article 5 bis (nouveau) : La première phrase du II de l'article 7 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est complétée par les mots :

« d'autopartage et de covoiturage ».

Article 6 : L'article 28-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée est ainsi modifié :

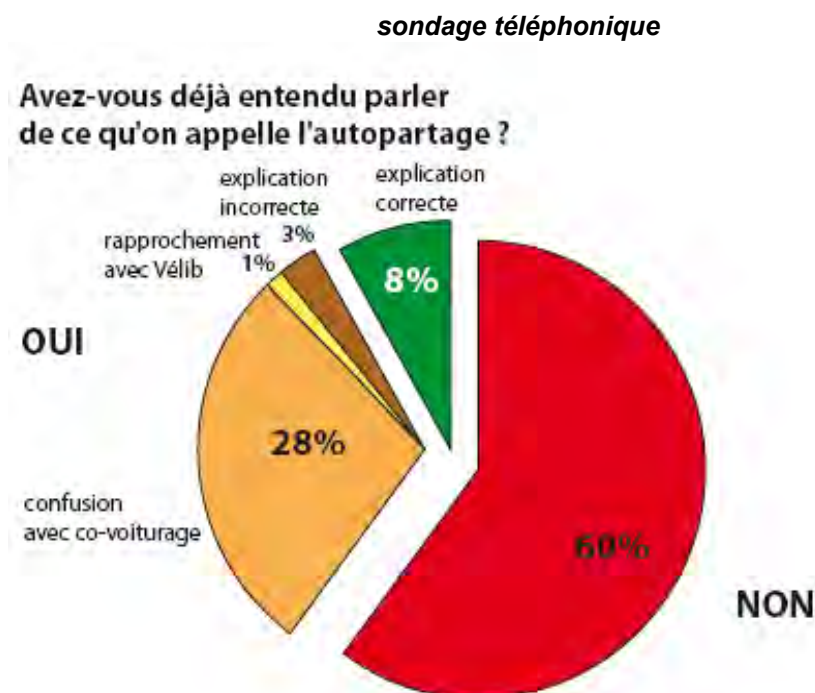
1° Dans le sixième alinéa (4°), après les mots : « mobilité réduite, », sont insérés les mots : « les emplacements réservés aux véhicules bénéficiant du label "autopartage" défini à l'article 2 de la loi n° du tendant à promouvoir l'autopartage, » ;

2° Après les mots : « transports en commun », la fin du huitième alinéa (6°) est ainsi rédigée : « du covoiturage et de l'autopartage ».

Délibéré en séance publique, à Paris, le 11 mai 2006.

Annexe 4 : Étude sur l'autopartage à Paris - Analyse des comportements et des représentations qui lui sont associés⁴¹

L'étude a tout d'abord voulu montrer le grave problème de communication face au concept de l'autopartage puisqu'il s'avère que sur la population interrogée (**1 000 personnes**), très peu connaissent la notion d'autopartage (8 %) et beaucoup la confondent avec le covoiturage (28 %).



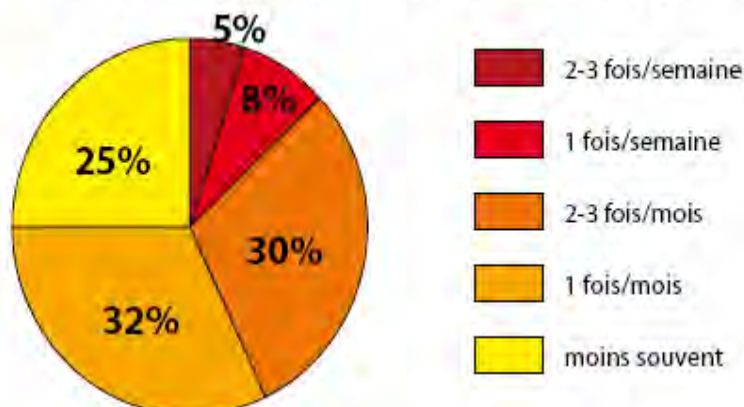
Source : Étude sur l'autopartage à Paris (novembre 2007)

L'étude avance qu'il serait intéressant de s'interroger sur le bien-fondé de conserver une appellation soit méconnue, soit confondue avec une autre, ce qui rend sa promotion pour le moins aléatoire. Il rajoute également le problème de la méconnaissance de l'autopartage chez les 18-24 ans qui représentent pourtant une cible privilégiée dans la mesure où c'est le moment pour eux de s'acheter une voiture.

L'étude s'est également intéressée à l'utilisation de l'autopartage en terme de fréquences et de motifs :

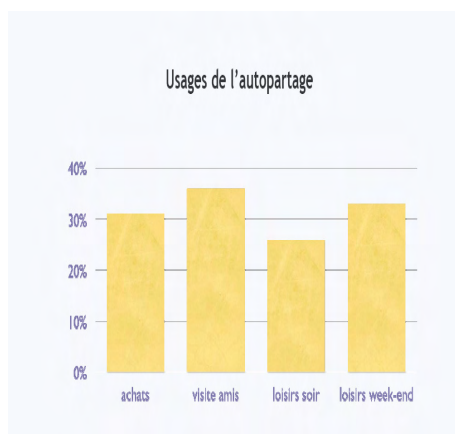
⁴¹ Étude sur l'autopartage à Paris, Analyse des comportements et des représentations qui lui sont associés, Mairie de Paris, ADEME, 6-T, décembre 2007

A quelle fréquence avez-vous recours à l'autopartage ?



Source : Étude sur l'autopartage à Paris (novembre 2007)

Le graphique ci-dessus montre clairement que les adhérents qui font appel à l'autopartage le font dans des circonstances exceptionnelles (**entre 1 et 3 fois par mois et 25 % en deçà**). C'est donc un système complémentaire des autres modes et il sert d'assurance de mobilité pour des cas où la voiture est indispensable. L'autopartage permet de se déposséder d'un véhicule tout en ayant un accès garanti à celui-ci.

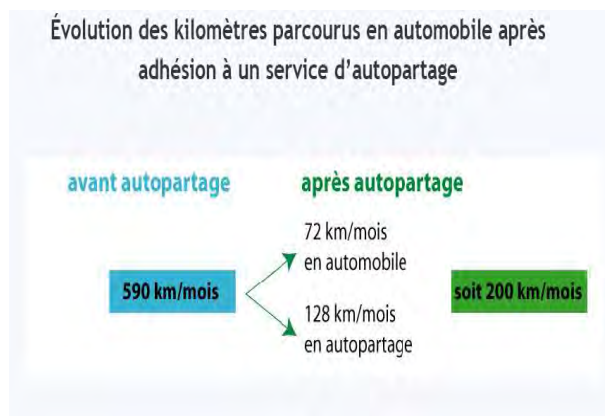
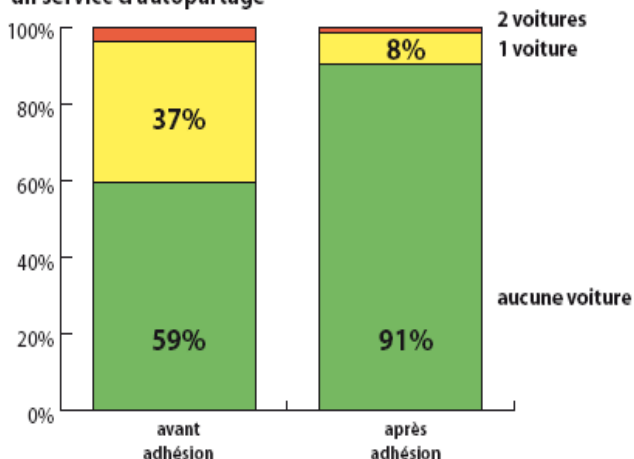


Source : Étude sur l'autopartage à Paris (novembre 2007)

Le second graphique nous montre que les adhérents de l'autopartage parisien utilisent le service pour des raisons très précises. Il n'y a pas un seul motif pour l'utilisation de l'autopartage mais plusieurs qui correspondent souvent à une insuffisance ou une absence de desserte des transports publics, ou à la réalisation d'achats encombrants.

L'impact de l'autopartage sur la motorisation et sur les kilomètres parcourus en automobile est très important :

Équipement en voiture(s) avant et après l'adhésion à un service d'autopartage



Source : Étude sur l'autopartage à Paris (novembre 2007)

Ils sont 91 % à ne pas avoir de voiture, soit une différence de 32 % par rapport à la période avant leur adhésion.

L'évolution des kilomètres parcourus en automobile avant et après l'adhésion montre également un impact très important du passage à l'autopartage. On constate une baisse de l'utilisation de la voiture égale à 390 km par mois.

Enfin, l'étude apporte des pistes de réflexion sur le développement de l'autopartage en mettant l'accent sur une meilleure communication du système. Il s'agit avant tout de bien communiquer sur le prix de l'autopartage et celui de la voiture individuelle puisque l'étude révèle que **2/3** des parisiens interrogés ignorent le coût de leur voiture personnelle.

Il s'agit également de convaincre ceux qui possèdent une automobile puisque le fait d'avoir une voiture est une raison citée à **27 %** par les personnes qui ne sont pas intéressées par l'autopartage.

Il convient de cibler les périodes du cycle de vie au cours desquelles les ménages sont amenés à repenser leur mobilité (naissances, départs des enfants du ménage, déménagement, départ à la retraite, etc.).

Annexe 5 : Le projet innovant CitéVu⁴²

Le concept CitéVu à Antibes a été imaginé et mis au point par une équipe spécialisée dans la cartographie, la géolocalisation et les services en ligne, dans l'automobile, les transports intelligents, dans la R&D en mobilité de courtes distances et en relation avec d'autres chercheurs dans le domaine de la science et de l'urbanisme. Ces chercheurs sont issus de laboratoires de recherche de Sophia Antipolis (INRIA & CNRS/UNSA).

Les acteurs du projet sont au nombre de 3 : la CASA (communauté d'agglomération Sophia Antipolis titulaire de la compétence transport et développement économique), la ville d'Antibes (territoire d'expérimentation et principal pôle urbain de l'agglomération), et VU Log, le prestataire et inventeur du concept.

- Description rapide du service :

Le service proposé correspond à un service d'autopartage standard dans la mesure où celui-ci met à disposition des voitures en libre accès, disponibles 24h/24 et 7j/7. Cependant, des différences existent, d'une part dans le type de voitures qui sont toutes électriques, d'autre part dans son accessibilité pour l'utilisateur.

En effet, les voitures sont accessibles directement sur voirie et il n'existe aucune station déterminée. De fait, le parcours est libre et sans contrainte mis à part celle liée à l'autonomie qui n'excède pas quelques heures. Le rendu de la voiture se fait dans la zone couverte par le service mais son abandon est libre dans cette zone sur une place de stationnement autorisée toujours gratuite pour ces voitures.

- Particularités technologiques :

Un système de géopositionnement, en temps réel et embarqué permet une localisation précise et constante des voitures. Un système d'information intégré et distribué gère l'affectation du véhicule, les charges de batterie en temps réel, l'interface utilisateurs, la relation clients et le personnel dédié à la qualité du service.

L'ensemble des logiciels du service est entièrement développé en interne. Il est donc plus facile par la suite de faire évoluer les applications.

- Bilan :

Le projet s'autofinanciant, la collectivité n'est pas financièrement impactée par le programme. Contrairement aux expériences de vélos, le périmètre ouvert à l'expérience est plus réduit du fait du nombre des véhicules disponibles : pour le moment, le service ne compte que 7 véhicules électriques pour 50 abonnés.

Une enquête indépendante a été menée pour décrire le profil des clients et mesurer leur satisfaction. D'une manière générale, le service fonctionne et les utilisateurs en sont satisfaits.

⁴² [Http://www.citevu.com](http://www.citevu.com)

Hommes	Femmes
44%	56%

Tranche d'âge	Proportion
Moins de 30 ans	29%
Entre 30 et 60 ans	54%
Plus de 60 ans	17%

Catégories Socio-Professionnelles	Proportion
Profession libérale	21%
Cadre supérieur	28%
Employé	15%
Fonctionnaire	15%
Sans profession	6%
Retraité	15%

Résultats de l'enquête menée sur le profil des clients⁴³

Ils sont **41 %** à être propriétaires d'une voiture mais convaincus par le service puisqu'il sont conscients de l'économie effectuée pour les déplacements urbains de proximité.

Ceux qui ne possèdent aucun véhicule représentent une part non négligeable de **46 %** des abonnés.

La durée d'autonomie des véhicules n'excède pas les **2 heures** (64 % des déplacements durent moins d'une heure). L'utilisateur CitéVu utilise en moyenne 1 fois par semaine le service souvent pour le motif achat.

Le stationnement étant libre et gratuit, cela facilite les déplacements.

CitéVu est donc un service quelque peu différent des autres car l'autonomie des véhicules est réduite, ne laissant pas la possibilité aux clients de s'éloigner trop en dehors du centre urbain.

43 <http://www.oten.fr/?article3815>

© ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire
centre d'Études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

Toute reproduction intégrale ou partielle, faite sans le consentement de Certu est illicite (loi du 11 mars 1957).
Cette reproduction par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles
425 et suivants du code pénal.

Téléchargement : décembre 2008

ISSN : 1263-2570

ISRN : Certu/RE--08-27--FR

Certu

9, rue Juliette-Récamier

69456 Lyon cedex 06

☎ (+33) (0) 4 72 74 59 59

Internet www.certu.fr

centre d'Études
sur les réseaux
les transports
l'urbanisme
et les constructions
publiques
9, rue Juliette Récamier
69456 Lyon Cedex 06
téléphone :
04 72 74 58 00
télécopie :
04 72 74 59 00
www.certu.fr

Certu

*Service technique placé sous l'autorité
du ministère chargé de l'Écologie, de l'Énergie,
du Développement durable et de l'Aménagement du territoire,
le Certu (centre d'Études sur les réseaux, les transports,
l'urbanisme et les constructions publiques)
a pour mission de contribuer au développement
des connaissances et des savoir-faire et à leur diffusion
dans tous les domaines liés aux questions urbaines.*

*Partenaire des collectivités locales
et des professionnels publics et privés,
il est le lieu de référence où se développent
les professionnalismes au service de la cité.*

ISSN 1263-2570
ISRN Certu/RE--08-27--FR