

Objet de la réunion	Rencontre « Pourquoi et comment favoriser le déploiement de l'autopartage en Biovallée ? »
Lieu	Rencontre de l'écologie au Quotidien à Die, Espace social de Die
Jour et horaire	Samedi 21 janvier 14h-16h
Animation	Maryline Chasles (Dromolib)
Intervenants	Jérôme Sawtschuk, enseignant chercheur à l'Université de Bretagne Occidentale (Brest) Christine Chambault, présidente de Crest Autopartage Finn Mayhall, co fondateur du collectif Diois autopartage René-Pierre Halter, vice-président de la Communauté de communes du Crestois et du Pays de Saillans Christine Marion, vice-présidente de la Communauté de communes du Val de Drôme Jean Pierre Brun, administrateur de l'association Dromolib
Participants	30 à 40 personnes
Rédaction CR	Morgane REGNIER et Maryline CHASLES (Dromolib)

En résumé, ce qu'il faut retenir de la rencontre :

- Partage des motivations et des conditions favorisant la pratique de l'autopartage :
 - alléger les charges et les frais liés à la voiture à travers une gestion collective
 - le lien social, rendre service aux autres en mettant sa voiture à disposition
 - l'engagement écologique et citoyen
 - un environnement de confiance et des personnes connues.
- Vigilance aux effets rebonds si les personnes voient l'autopartage comme une opportunité de reprendre le volant seules. Intérêt à combiner autopartage et covoiturage.
- Sur le territoire de la Biovallée, des initiatives d'autopartage entre particuliers existent : à Crest, Saillans, Die, Saoû, Alex.
- Dromolib, la CCCPS et la CCVD viennent également d'amorcer une solution d'autopartage en libre-service avec 4 véhicules électriques mis à disposition des particuliers et professionnels, à Aouste-sur-Sye et à Eurre, sous le nom de [Libelul](#).
- Depuis 2019, la loi d'orientation sur les mobilités (LOM) permet aux collectivités locales (EPCI) de prendre en compte le changement climatique et de renforcer leurs actions mobilités (vélo, stop...) pour réduire les émissions de gaz à effet de serre.
- Beaucoup d'acteurs sont prêts et en demande. Ces expériences concrètes permettront d'envisager un déploiement en milieu rural à moindre coût.

Dromolib - ses partenaires financiers



Accueil

Bienvenue aux personnes présentes cet après-midi pour partager ce temps, prendre du recul sur notre rapport à la voiture et découvrir les initiatives locales d'autopartage. Merci à Ecologie au Quotidien de nous accueillir et de nous offrir l'opportunité de cette table ronde. Bienvenue à nos intervenants et intervenantes, présent.e.s pour discuter d'autopartage et des initiatives locales en Biovallée. L'occasion durant ces 2h de parler mobilité et plus particulièrement de partage de nos voitures : « **Pourquoi et comment changer nos habitudes et passer de la propriété à l'usage des voitures ?** »

Introduction

Dromolib est une agence de mobilité créée en 2014 qui vient en appui des entreprises, associations, collectivités et du grand public sur les thématiques de mobilité en Drôme rurale. Dromolib accompagne ces structures via des ateliers de sensibilisation-promotion, du conseil (diagnostic mobilité), de la formation ou encore en mettant en œuvre des solutions d'écomobilité (location vélo, autopartage). Elle a cœur de fédérer la filière de l'écomobilité et de favoriser la coopération entre acteurs dans la mise en œuvre des projets.

Nous avons choisi d'aborder ce sujet du partage de voitures, parce que Dromolib porte un projet sur l'autopartage depuis plus de 3 ans, avec les intercommunalités du val de Drôme (CCVD) et du Crestois Pays de Saillans (CCCPS) et l'association Biovallée.

Ce projet se concrétise depuis quelques mois par une première phase avec la mise en place de 2 stations d'autopartage en libre-service à Aouste-sur-Sye et Eurre. Quatre véhicules électriques sont à disposition des habitants et des professionnels, pour une première période de 2 ans, sous le nom de Libelul¹.

Parmi les constats et raisons qui nous ont conduits à expérimenter et amorcer ce changement d'usage de la voiture individuelle :

- En France, le secteur des transports est responsable de 30% des émissions de gaz à effet de serre, dont 50% liés au transport individuel
- Nos voitures restent 95% du temps à l'arrêt.
- Le coût d'un véhicule est estimé entre 5 500€ et 6 200€ par an.

Mettre nos voitures en partage fait partie des solutions à développer. L'autopartage entre particuliers existe déjà sous forme associative ou de manière informelle sur le territoire, il s'agit là de trouver comment déployer cette solution en territoire rural.

¹ <https://libelul-autopartage.fr>

Dromolib - ses partenaires financiers



Marché des questions

Afin de partager des expériences et pratiques de mobilité partagée et ses représentations autour de la voiture, les participant.e.s sont invité.e.s à échanger, par 2, en répondant aux questions suivantes :



- Avez-vous déjà prêté votre voiture ? dans quel contexte ? pourquoi ? comment cela s'est-il passé ?
- Avez-vous déjà emprunté un véhicule ? Comment cela s'est passé ?
- Qu'est-ce qui pourrait favoriser le fait de partager un véhicule (propriétaire et/ou utilisateur) ?

Les arguments qui ressortent en réponse à cette dernière question :

- La **proximité** entre la personne qui emprunte et celle qui prête
- Partager sa voiture (nécessite) crée un **changement de logiciel** et permet de se rendre compte **qu'il y a d'autres modes de déplacement** que la voiture
- Le besoin d'une charte entre la personne qui prête et celle qui emprunte, pour avoir un **cadre de sécurité**
- Ressentir le besoin et la nécessité de prêter dans **une situation d'urgence**
- **Une plateforme** pour faire se rencontrer les besoins

Motivations / freins et enjeux de l'autopartage

Témoignage vidéo² de Jérôme Sawtschuk, chercheur à l'UBO

La recherche de Jérôme Sawtschuk s'est appuyée sur des expériences d'autopartage entre particuliers, sur Brest et d'autres territoires (Clermont Ferrand, COR, habitats participatifs et groupes d'habitants dans le sud de la France).



² <https://www.youtube.com/watch?v=iBn7Fj8iw20>

Dromolib - ses partenaires financiers



Il en ressort que :

- Les **motivations principales sont utilitaires, liées à l'usage** : économiser de l'argent (partager les frais de réparation d'un véhicule) ; diminuer la charge mentale de la gestion d'un véhicule par la gestion collective.
- Et des **motivations non utilitaires** : dans l'association Les Partageurs, qui partage aussi d'autres types d'objets, une des motivations est le **lien social**.
- Une autre motivation est **d'être utile et de rendre service aux autres**. « *C'est dommage que mon véhicule dorme dans mon garage. Autant qu'il serve !* ».
- Les **motivations d'ordre politique** ne ressortent pas en premier, c'est-à-dire l'acte citoyen et l'écologie. L'autopartage permet de parler de sa mobilité, c'est dire sa vision de la mobilité, discuter de son impact sur l'environnement, de l'ordre de l'engagement citoyen. Une motivation pour faire différemment.

Les conditions et déclencheurs de l'autopartage

Selon l'Ademe, changer de mobilité est une transition des plus compliquées. Ce n'est pas naturel de penser autopartage.

Souvent, le déclencheur peut venir d'un problème, d'une panne ou du cadre familial qui évolue (séparation, déménagement, manque ou trop de véhicule). Ces **changements de situation** amènent à se poser des questions. Des événements qui remettent en cause sa manière de vivre, vont favoriser ce changement ; mais cela ne suffit pas pour penser autopartage. Il faut aussi connaître **une personne de confiance** qui le fait, ou **en avoir entendu parler** par une collectivité qui fait la pub sur ce sujet, un flyer, une émission. La confiance, comme dans le covoiturage, est un élément important : intégrer un groupe avec une personne que l'on connaît va faciliter le passage à l'acte.

Pour les personnes qui veulent changer de vie, d'un point de vue éthique, par militantisme et qui veulent se passer de leur véhicule, **l'autopartage est aussi une alternative**. Des personnes qui ont besoin ponctuellement d'une voiture, et qui peuvent se dire qu'une alternative comme l'autopartage existe, pourront plus facilement passer à l'acte et se débarrasser de leur véhicule.

L'autopartage, une solution de sobriété ?

Dans l'étude *Expérimentations de transition écologique*³, une des questions posées est la suivante « Est-ce que l'autopartage est une manière d'expérimenter la transition de manière concrète ? »

Dans les groupes étudiés, le nombre de voiture global a diminué.

Mais l'autopartage est aussi une manière de maintenir l'utilisation de l'automobile ; voire en centre-ville, l'autopartage peut même remettre des personnes au volant, qui avaient abandonné l'usage de la voiture. Il peut donc y avoir **des effets rebonds à l'autopartage**. Cela n'est pas encore documenté mais il est intéressant d'y réfléchir.

Cela reste une manière de faire de l'autosolisme.

D'un côté, l'autopartage va permettre de réduire la production d'automobiles, le nombre de kilomètres parcourus, car le fait de devoir réserver crée une contrainte supplémentaire et l'usage de la voiture

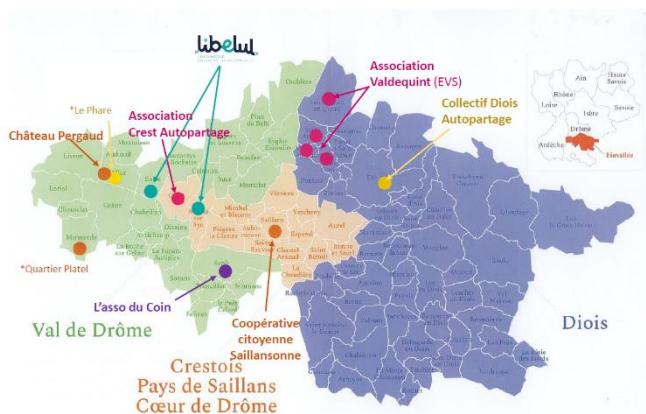
³ <https://journals.openedition.org/developpementdurable/20545>

Dromolib - ses partenaires financiers



est donc moins automatique. Mais si le service est trop efficace, c'est un risque à l'autosolisme. Il y a donc un enjeu à **combinaison autopartage et covoiturage**. Une question de recherche qui reste à creuser.

Cartographie des initiatives d'autopartage en Biovallée



* en réflexion ou démarche informelle, non organisée

Sur le territoire, l'autopartage s'organise aussi à l'initiative d'habitants. Des groupes d'autopartage entre particuliers existent à Crest avec l'association Crest Autopartage depuis 2014 ; à Saillans à travers la Coopérative citoyenne saillansonne ; à Die à travers le collectif Diois autopartage depuis fin 2022.

De son côté, l'EVS Valdequint a acquis une voiture qu'elle met à disposition des habitants. L'asso du coin à Saoû a initié un groupe d'autopartage, actuellement en sommeil. Château Pergaud à Alex a organisé l'autopartage au sein de son habitat partagé et

avec les résidents ponctuels.

D'autres groupes ou collectifs d'habitants s'interrogent et sont tentés pour avancer sur cette question du partage de voitures.

En décembre dernier, ces groupes se sont réunis à Saillans, avec le soutien de Dromolib, pour se rencontrer, échanger leurs expériences et partager des éléments d'organisation.

Il en ressort l'envie de poursuivre des échanges et de travailler ensemble sur trois sujets :

- L'assurance
- La communication
- La relation et partenariats avec les collectivités

Une prochaine réunion aura lieu Lundi 27 mars 2023 à Saillans.

Dromolib - ses partenaires financiers



Témoignages de groupes locaux d'autopartage entre particuliers

Témoignage vidéo⁴ de Crest Autopartage, Christine Chambault



Christine Chambault est présidente de l'association Crest autopartage, avec 2 autres personnes qui composent le bureau. L'association a été créée en 2014, à l'initiative de 1 à 3 personnes.

L'objet est d'éviter « le trop de voitures » et pour cela de se prêter les voitures entre particuliers. Il s'agit aussi de lever le tabou de la voiture et d'avoir un rapport plus sain : « une voiture, ça se prête ! ».

L'association a pour but de **mettre en lien les prêteurs et les emprunteurs**. Il y a 5 voitures et une trentaine d'adhérents dans l'association.

En pratique, l'adhésion est de 5€ par an.

L'indemnité kilométrique est de 0,30€/ km et jusqu'à 0,34€ pour une voiture 7 places plus puissante.

Il n'y a pas d'agenda partagé. Les personnes se contactent directement quand elles sont un besoin.

Le règlement intérieur permet de border et de rassurer.

Chaque véhicule a une carte d'identité, un état des lieux de départ.

Christine rencontre les nouveaux emprunteurs. Il leur est demandé un relevé de sinistre, à récupérer auprès de leur assurance, et un chèque de 500€ (caution) qui rend sérieux l'emprunt.

Depuis 8 ans, il n'y a pas eu de gros problème. Les petits incidents et réparations se sont réglées à l'amiable ou chez Crac Auto.

Chaque emprunteur note le kilométrage de départ et à l'arrivée. Un emprunteur peut remettre de l'essence et note alors la dépense. Chaque règlement s'organise directement entre le prêteur et l'emprunteur.

Chaque année, 2 à 3 apéros sont organisés par l'association. Les nouveaux arrivants sont friands de rencontrer d'autres habitants de Crest, qui sont plutôt des jeunes et que l'autopartage relie : le fait d'emprunter un véhicule et de ne pas avoir un véhicule à soi (même si ce n'est pas si simple que cela). Les emprunteurs portent cette idée qu'il n'y a plus besoin d'une voiture chacun pour soi. On peut la partager facilement. Même idée chez les prêteurs.

C'est une idée qui circule. Chaque adhérent raconte son histoire, son expérience et justifie le prêt ou l'emprunt de véhicules. On observe que cette pratique existe aussi entre voisins à Crest, en dehors du cadre proposé par Crest autopartage. L'autopartage se développe, des personnes vivent cette expérience et peuvent en faire la promotion. Ce n'est pas compliqué !

⁴ <https://www.youtube.com/watch?v=ffCOqqtOGIY>

En tant que prêteuse de sa voiture, Christine s'attache à un petit travail de secrétariat afin de suivre qui prend sa voiture. Sa clé est à disposition et n'est pas cachée. Elle ne contrôle pas le carnet de bord. La confiance est importante. En 2022, sa voiture a été utilisée pour 8 000 kms. Cela correspond à un prêt de longue durée, surtout beaucoup de petits emprunts et du dépannage. Les défraiements contribuent à alléger le prix au kilomètre pour l'assurance. Et cela évite à certaines personnes d'avoir leur propre véhicule.

Dans le bureau de l'association, les 2 parties sont représentées (prêteur et emprunteur). Cette initiative peut se créer dans n'importe quel village ou lieu. Ce n'est pas compliqué !

Témoignage du Collectif Diois Autopartage, Finn Mayhall



Constitué en septembre 2021 de manière informelle, l'intention du Collectif Diois Autopartage est de **mettre à disposition des documents pour permettre aux personnes de bénéficier d'un cadre et répondre aux questions** qu'elles peuvent avoir sur l'autopartage.

Le collectif a fait deux constats :

- Des personnes sont intéressées par la démarche mais pensent que c'est compliqué : la logistique, en cas d'accident. Ce sont des questions qui demandent un temps de réflexion et le collectif cherche à faciliter la démarche.

- Partager sa voiture est un échange directement entre particuliers. Il s'agit de mettre en lien les personnes ; après cela s'organise entre les personnes.

Le collectif a mis en place plusieurs outils :

- un contrat-type avec des propositions de tarifs au km. C'est ensuite aux deux personnes de décider entre elles.
- un carnet de bord dans la voiture
- une Foire aux Questions FAQ pour les questions classiques
- une charte d'utilisation d'autopartage

En route depuis septembre 2022, il y a 8 véhicules, dont un électrique et une liste de 50 personnes intéressées par la démarche. Un bilan sera fait à l'été pour savoir combien de personnes ont mis en pratique. On fait l'hypothèse de ce qui va se passer : le partage va s'organiser autour d'une voiture entre 3 personnes, avec des habitudes qui vont se mettre en place autour d'un même véhicule. Et au-delà, il y aura d'autres échanges ponctuels.

Il y a besoin d'établir un contrat entre un emprunteur et un prêteur la première fois.

Dromolib - ses partenaires financiers



En perspectives

Après cette première étape, le collectif aimerait une implication des collectivités, et constituer un pool de véhicules qui appartiennent à une coopérative, pour que ce soit adapté au besoin des habitants du territoire.

Le collectif fait le constat dans le diois que beaucoup de personnes utilisent peu leurs voitures qui sont vieillissantes. Le fait de ne pas avoir besoin d'un véhicule à soi peut aussi libérer de la place sur l'espace public. L'autopartage contribuerait ainsi à éviter les voitures ventouses en ville.

Rôles et politiques des collectivités locales en matière d'autopartage

Avec la loi d'orientation sur les mobilités (LOM) votée en 2019, les compétences en matière de mobilités ont été précisées, entre la Région et les autorités organisatrices de la mobilité locales, dans l'objectif de couvrir tout le territoire.

Parmi les solutions à développer pour limiter la dépendance à la voiture, dès que c'est possible, on pense au développement massif des transports en commun, au vélo et aux aménagements cyclables.

Aujourd'hui, comment les collectivités locales, notamment les intercommunalités, peuvent-elles intervenir en matière de mobilité, et plus particulièrement sur l'autopartage ?

Témoignage de la Communauté de communes du Val de Drôme en Biovallée (CCVD), Christine Marion

Christine Marion est 1^{ère} Vice-présidente de la CCVD et adjointe à la Mairie de Grâne



En 2019, la LOM arrive à un moment où la question des transports s'est posée et donne accès à la prise en compte du contexte climatique. Il s'agit de faire en sorte de le prendre en compte, mais elle n'est pas axée que sur l'autopartage.

La CCVD a pris la compétence mobilité : cela veut dire que « nous avons fait le choix d'avoir une politique de mobilité maîtrisée dans le cadre de la loi LOM, de façon à réfléchir et à mettre en place des actions au plus près de la réalité du local, et notamment agir sur les 5 derniers

kilomètres ». Le but est d'utiliser moins la voiture et moins souvent seul. Ce sont par ailleurs des aménagements cyclables.

La LOM implique d'avoir une politique globale sur les mobilités et d'en maîtriser le maximum.

Dromolib - ses partenaires financiers



L'autopartage est aussi en accord avec le Plan climat-air-énergie territorial (PCAET), avec un accent mis sur les diminutions de polluants et des gaz à effet de serre, et qui prend en compte le volet mobilités.

Témoignage de la Communauté de communes du Crestois et du Pays de Saillans (CCCPS), René-Pierre Halter

René-Pierre Halter est élu à la ville de Crest et Vice-président de la CCCPS, chargé des mobilités et de l'énergie

Du côté de la CCCPS, la LOM nous a conduit à passer une convention avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes, qui permet de faire la même chose que si nous avions pris la compétence.

L'autopartage, c'est « un » élément. L'objectif est de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Tout ce qui permet d'aller dans cette direction sur le transport des biens et des personnes.

La CCCPS mène également une expérimentation sur l'hippomobilité, du transport à cheval. Une réflexion est également conduite avec les trois EPCI autour du train (CCD, CCVD et CCCPS), car c'est l'axe qui traverse nos trois territoires et qu'il est sous-exploité.

L'intérêt pour une EPCI d'être sur le sujet de l'autopartage, c'est notre capacité à mobiliser des fonds et à expérimenter. En fonction des résultats et des bilans de l'expérimentation de l'autopartage en libre-service à travers Libelul, nous verrons si nous continuons ou pas.

Les EPCI souhaitent accompagner ce changement de culture. Le volet social est aussi important à travailler à travers l'autopartage.

Sur le type de voiture, les EPCI travaillent avec Dromolib car il est important de s'appuyer sur des opérateurs techniques. Il n'y a pas que le transport des personnes, il y a aussi le transport des marchandises. Un souhait était qu'il y ait une voiture utilitaire et on espère y arriver.

Enfin, la question de la proximité a été rappelée : on aime avoir sa voiture pas trop loin. C'est une difficulté que l'on rencontre dans l'expérimentation Libelul, car il faut se rendre à la station, à Aouste-sur-Sye ou à Eurre. Cela complique et ce qui vient à l'esprit, c'est qu'il en faudrait partout.

Il ne faut pas nier la richesse de tout ce qui est mis en place. Il ne s'agit pas de faire à la place.

Finn Mayhall : sur le lien autopartage et train.

Un travail consiste à faire prendre conscience de ce que ça coûte de prendre sa voiture. Si on se base sur les données de l'ADETEC⁵, le chiffre de référence est de 0,34€ le km (comprenant assurance, carburant, entretien et amortissement du véhicule), basé sur un véhicule de 9 ans et dont les coûts fixes sont faibles.

- Ex pour un trajet Die-Valence de 135 kms, cela coûte 45,90 € en voiture ; en train 30,80€ en plein tarif.

Une grande majorité des personnes pensent pourtant que c'est plus cher de prendre le train ! Cela rejoint l'idée du « consentement à payer ». Le coût de la voiture est souvent réduit au carburant alors qu'il y a tous les autres coûts.

⁵ L'ADETEC est un bureau d'études qui a réalisé de nombreuses études sur l'autopartage <http://www.adetec-deplacements.com/etudes.htm>

Rôles d'une agence de mobilité comme Dromolib Témoignage de Jean-Pierre Brun, administrateur de Dromolib

Habitant du Diois et membre de Dromolib depuis 3 ans. Dromolib a été créée en 2014, par Stéphane Pignal.

Dromolib porte également un nouveau projet : le bus de la mobilité qui parcourt tous les villages pour proposer des ateliers de réparation vélo, et de l'information sur les mobilités en milieu rural et au plus près des habitants. L'ADN de l'association est de **travailler dans un esprit de coopération**. Nous avons d'ailleurs révisé nos statuts pour ouvrir l'adhésion aux collectivités.

Cela fait 4 ans que nous travaillons sur le sujet de l'autopartage. Compte-tenu du contexte, l'idée c'est d'associer un maximum d'acteurs du territoire. Dans le cadre de Territoire d'Innovation - Biovallée (TI-B) et des aides octroyées par l'Europe, Dromolib a monté un projet d'autopartage en libre-service, Libelul, qui constitue un amorçage. Des expérimentations existent déjà sur d'autres territoires. Nous sommes convaincus de favoriser le développement de l'autopartage et d'apporter notre contribution **aux côtés d'autres initiatives qui montrent que beaucoup d'acteurs et d'utilisateurs sont prêts, en demande, prennent des initiatives et même des risques. Dromolib souhaite travailler pour organiser quelque chose de structuré.**

Aujourd'hui, Dromolib propose l'autopartage en libre-service avec 4 Zoé, à Eurre et à Aouste-sur-Sye, pour montrer une alternative (mais ce n'est pas LA solution en soi) sous le nom « Libelul » pour que ce soit identifié et reconnu.

Cette forme d'autopartage s'inscrit dans le cadre d'une prestation et d'un partenariat avec les 2 EPCI, CCCPS et CCVD. Les 4 voitures sont mises en place depuis peu de temps. Quand on associe beaucoup d'acteurs, cela prend plus de temps. Il faut accepter certaines imperfections pour structurer et avancer ensemble. Cet amorçage a vocation à pouvoir préciser les contours, les éléments déterminants à l'étape suivante.

Notre utopie, c'est de voir des véhicules en partage partout en Biovallée et un peu plus loin en Drôme rurale.

L'objectif est de **passer de la propriété individuelle à l'usage de la voiture**. On cherche à s'inspirer des CUMA. C'est une question culturelle, un changement à accompagner.

Parmi les pistes qu'on commence à tracer :

- Comment acheter des véhicules en commun, au prorata des usages que les uns ou les autres peuvent avoir ?
- Comment les distribuer sur le territoire ? Et si c'est un véhicule électrique, cela pose la question des infrastructures, des bornes de recharge, ...
- Réfléchir à d'autres solutions, car l'électrique n'est pas la seule solution.
- L'idée est de travailler sur un modèle économique qui coûte le moins cher possible, en phase avec les enjeux sociétaux.
- Il s'agit aussi de rapprocher les différents acteurs et de sortir de l'attachement matériel à la voiture.

Dromolib - ses partenaires financiers



Pour l'instant, le modèle économique est très coûteux. L'idée serait d'avoir une organisation entre différents usagers. Comme par exemple pour le nettoyage des véhicules. Actuellement, nous testons un nettoyage 1 fois/ mois avec un prestataire (l'ESAT de Crest) mais qui représente un certain coût. Peut-on, au sein d'une communauté, assurer cela de façon bénévole ?

Pour des raisons de sécurisation, la plateforme de réservation des véhicules est également soustraite à un prestataire technique.

Après la phase d'amorçage, nous pourrions identifier les éléments qui coûtent, afin de voir comment les réduire.

René-Pierre Halter, sur la notion d'expérimentation

Il s'agit d'une expérimentation dans le sens où les EPCI, gérant de l'argent public, cela les conduit à rendre des comptes. Avant d'imaginer un déploiement de l'autopartage, il faut une phase précise d'expérimentation. L'autopartage existe en effet ailleurs, mais pas sur notre territoire. Il est important de savoir d'où on part et où on va. Aujourd'hui, l'autopartage en boucle à travers Libelul est une expérimentation. L'argent public qui est mis sert véritablement à tout le monde.

Réactions et questions



Comment se fait-il que la Communauté de Communes du Diois (CCD) ne soit pas représentée ? Quelle est la place du Diois ?

Il y a plusieurs initiatives en matière de mobilités à Die depuis 5 ans.

Avez-vous des informations sur la question des assurances ?

L'assurance est un point important. En cas d'accident responsable, c'est le propriétaire du véhicule qui subit la franchise et le malus. Les assureurs considèrent le prêt de volant à des amis sans

Dromolib - ses partenaires financiers



contrepartie financière, comme couverte. Mais dès qu'il y a un défraiement, elles le considèrent comme une location. Il faut donc composer autrement.

Pour couvrir une activité d'autopartage de particuliers, seulement durant les périodes où le véhicule est emprunté par un tiers, il faudrait constituer une flotte fictive (à partir d'une trentaine de véhicules) et identifier un porteur de cette flotte. Deux territoires en France ont réussi à avoir des assurances relais en lien avec des EPCI : le PNR du Pilat⁶ et la Communauté d'agglomération de l'Ouest Rhdanien (COR) avec Groupama.

Y a-t-il des enquêtes sur les risques d'accident liés à l'autopartage ?

L'autopartage ne favorise pas l'augmentation d'accident. Au contraire, les emprunteurs sont soucieux et précautionneux dans l'usage d'un véhicule qui appartient à autrui.

Une utilisatrice Citiz témoigne être triste que Dromolib ne soit pas en partenariat avec Citiz.

Y a-t-il un nombre intéressant de personne pour partager une voiture ?

Oui, les expériences montrent qu'une voiture est optimisée quand elle est partagée entre 6 à 10 personnes.

Pour des usages de dernière minute, comment communiquer ?

Témoignage d'un réseau à St Peray près de Valence, qui comprend 10 foyers et 5 voitures et qui communique via un agenda partagé sur cloud.

Dans le cas de Crest Autopartage, cela se fait directement par téléphone.

Constat qu'un des freins repose sur l'anticipation.

Au niveau de la culture à développer, il convient d'inviter les personnes à anticiper sur leurs besoins de voitures.

La question de l'effet rebond et comment l'éviter ?

Accompagner le changement vers la sobriété et contribuer à un changement profond.

Éviter que les économies nous permettent de prendre l'avion.

C'est aussi du ressort de la volonté politique de réussir à créer le besoin d'autopartage.

Comment mettre sa voiture en partage à Die ?

Contactez dióis-autopartage@laposte.net

Question de l'utilité : est-ce que la réduction de la pollution a été documentée ?

N'est-il pas plus cohérent d'organiser l'autopartage en petite bulle à la campagne, dans le voisinage ou à l'échelle d'un hameau, plutôt que de le faire dans un espace collectif ?

La réduction des émissions de CO2 n'est pas une question de dimension de voiture, mais de kms parcourus en voiture.

La fabrication de voitures génère aussi des gaz à effet de serre.

⁶ <https://parc-naturel-pilat.fr/nos-actions/le-parc-a-votre-service/autopartage/>

L'autopartage est une solution parmi tant d'autres, complémentaire à la marche à pied, le covoiturage, les transports en commun, le vélo.

Qu'en est-il des entreprises ?

Comment des véhicules du secteur privé pourraient-ils être mis à disposition, quand ils ne sont pas utilisés les week-ends ?

On pense aux utilitaires des artisans par exemple, qui peuvent être utiles pour déménager.

Altermobilité / Ecomobilité

Si tous les propriétaires lâchent leur voiture pour la remplacer par un véhicule neuf, on aurait faux. Faire en petit groupe c'est une partie.

Utiliser ce qui existe déjà et permettre à des véhicules en fin de vie qui sont polluants d'aller à la casse. Si la personne n'a plus de voiture et évite d'en acheter, elle cherchera d'autres solutions, dont la voiture en partage.

A propos de l'évaluation de l'expérimentation et de son utilité, il serait utile de passer par une enquête pour demander aux utilisateurs l'utilité du service.

Dans les propos de J. Sawstchuk, c'est intéressant le lien entre covoiturage et autopartage pour réduire le prix. C'est porteur pour le changement !

Et la question des partenariats avec les entreprises !

Enfin, l'expérimentation va permettre de collecter un maximum d'informations.



Pour continuer à échanger sur l'autopartage, n'hésitez pas à contacter Dromolib.
contact@dromolib.fr

Dromolib - ses partenaires financiers

