

Préfiguration d'une stratégie de développement de l'autopartage en Drôme rurale

Rapport final

Juillet 2025

En partenariat avec



& **Noé Guiraud**, Chercheur indépendant

Avec le soutien de



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes



REDACTEURS

Maryline CHASLES (Dromolib)

Ligne directe : 07 66 71 76 35

maryline.chasles@dromolib.fr

Noé GUIRAUD (Grap)

Ligne directe : 06 99 00 38 16

noe.guiraud@protonmail.com

Patrick SUCCHE (Inddigo)

Ligne directe : 04 79 96 46 62

p.sucche@inddigo.com

SOMMAIRE

REMERCIEMENTS	9
1 CONTEXTE DE L'ETUDE	10
2 REPERES CLES SUR LA PRATIQUE ET LE DEVELOPPEMENT DE L'AUTOPARTAGE	12
2.1 REPARTITION DES COMPETENCES	12
2.2 LES DIFFERENTS MODELES D'AUTOPARTAGE	13
2.2.1 Organisation pratique	13
2.2.2 Modes de gestion.....	13
2.2.3 Vocation(s) du service	14
2.2.4 Types de véhicules	14
2.3 REPERES CLES SUR LA PRATIQUE DE L'AUTOPARTAGE EN BOUCLE.....	15
2.3.1 L'autopartage en boucle inscrite dans un réseau.....	15
2.3.2 Les services locaux d'autopartage avec véhicules électriques	18
2.3.3 Les bornes de recharge de véhicules électriques	20
3 ANALYSES TERRITORIALE ET DE POTENTIEL	22
3.1 CARACTERISTIQUES CLES DU TERRITOIRE	22
3.1.1 Typologie du territoire	22
3.1.2 Profil de population	23
3.1.3 Pratiques de mobilité	23
3.2 L'AUTOPARTAGE EN DROME	23
3.2.1 L'autopartage avec Citiz Auvergne-Rhône alpes	23
3.2.2 L'autopartage avec Clem'	24
3.2.3 L'autopartage entre particuliers	24
3.2.4 L'autopartage dans les documents de planification.....	25
3.3 LES ALTERNATIVES LOCALES A L'AUTOPARTAGE	25
3.3.1 La location entre particuliers.....	25
3.3.2 La location traditionnelle	28
3.3.3 Les dispositifs sociaux de location solidaire	29
3.4 LE POTENTIEL DE DEVELOPPEMENT DE L'AUTOPARTAGE EN BOUCLE	32
3.4.1 Le potentiel autour des gares	32

3.4.2	Le potentiel par commune	34
3.4.3	Focus par intercommunalité	36
3.4.4	Partage de véhicules existants	38
3.4.5	Synthèse	39
4	PERCEPTION DE L'AUTOPARTAGE PAR DES USAGERS ET DES NON-USAGERS DE LA DROME RURALE	41
4.1	INTRODUCTION	41
4.1.1	Rappel des objectifs	41
4.1.2	Le rural, des espaces ruraux : de quoi parle-ton ?	41
4.2	METHODE	44
4.2.1	Description des publics cibles.....	44
4.2.2	Description de la méthode focus groupe	46
4.2.3	Description de l'échantillon global	47
4.2.4	Profils des personnes rencontrées	48
4.3	ANALYSES	51
4.3.1	La perception de l'autopartage par les non-usagers	53
4.3.2	Freins et leviers identifiés	57
4.4	CONCLUSIONS.....	61
4.4.1	Enseignements des focus groupes.....	61
4.4.2	Enseignements pour le développement de l'autopartage en Drôme	61
5	MODALITES DE PARTENARIAT AVEC CITIZ	64
5.1	PRESENTATION DE L'OPERATEUR.....	64
5.1.1	Le réseau Citiz	64
5.1.2	Citiz Auvergne-Rhône-Alpes	65
5.2	CONDITIONS D'USAGE DES VEHICULES	67
5.2.1	Inscription au service	67
5.2.2	Réservation des véhicules.....	68
5.2.3	Utilisation des véhicules	71
5.2.4	Types de véhicules déployés.....	73
5.2.5	Tarification et facturation	75
5.2.6	Dispositions particulières	79
5.2.7	Cas particulier des professionnels.....	80
5.3	MODALITES DE SOUTIEN AU LANCEMENT	82
5.3.1	Principes généraux	82
5.3.2	Soutiens attendus de la part de l'opérateur.....	82

5.4	PRIX DE REVIENT AVEC DES VEHICULES THERMIQUES	93
5.4.1	Impact des investissements.....	93
5.4.2	Coûts de fonctionnement.....	94
5.4.3	Prix de revient.....	95
5.5	MODALITES DE DEPLOIEMENT DU PARC DE VEHICULES	97
5.5.1	Déploiement géographique.....	97
5.5.2	Partage de véhicules existants.....	98
5.6	MODALITES DE MISE EN ŒUVRE	102
5.6.1	Conventionnement avec la Région.....	102
5.6.2	Liens avec l'opérateur.....	102
5.6.3	La conception des stations	103
5.6.4	Mise en place des stations	106
6	MODALITES DE PARTENARIAT AVEC CLEM'	108
6.1	PRESENTATION DU PRESTATAIRE	108
6.1.1	La société.....	108
6.1.2	L'offre de service.....	108
6.2	CONDITIONS D'USAGE DES VEHICULES	109
6.2.1	Inscription au service	109
6.2.2	Réservation des véhicules.....	110
6.2.3	Utilisation des véhicules	113
6.2.4	Types de véhicules déployés.....	117
6.2.5	Tarification et facturation	120
6.2.6	Recours à des véhicules sans permis.....	128
6.2.7	Partenariats avec des acteurs de l'immobilier	132
6.3	MODALITES DE SOUTIEN AU LANCEMENT	135
6.3.1	Principes généraux	135
6.3.2	Soutiens attendus de la part du prestataire.....	136
6.4	MODALITES DE SOUTIEN AU FONCTIONNEMENT	142
6.4.1	Principes généraux	142
6.4.2	Coûts de fonctionnement.....	143
6.5	USAGES.....	147
6.5.1	Avertissement	147
6.5.2	Retours d'expérience.....	147
6.6	PRIX DE REVIENT	149
6.6.1	Amortissement annuel des investissements réalisés par Clem'	149

6.6.2	Amortissement annuel des autres investissements à réaliser	149
6.6.3	Synthèse	150
6.7	MODALITES DE MISE EN ŒUVRE	152
6.8	POINTS DE VIGILANCE.....	152
7	MODALITES DE PARTENARIAT AVEC OPENFLEET	153
7.1	PRESENTATION DU PRESTATAIRE	153
7.1.1	La société.....	153
7.1.2	L'offre de service.....	153
7.2	CONDITIONS D'USAGE DES VEHICULES	154
7.3	MODALITES DE SOUTIEN AU LANCEMENT	157
7.3.1	Principes généraux	157
7.3.2	Soutiens attendus de la part de l'opérateur.....	158
7.4	MODALITES DE SOUTIEN AU FONCTIONNEMENT	161
7.4.1	Principes généraux	161
7.4.2	Coûts de fonctionnement.....	161
7.5	PRIX DE REVIENT	164
7.5.1	Amortissement annuel des investissements réalisés par Openfleet.....	164
7.5.2	Amortissement annuel des autres investissements à réaliser	164
7.5.3	Synthèse	165
7.6	MODALITES DE MISE EN ŒUVRE	166
8	MODALITES DE PARTENARIAT AVEC AGILAUTO	167
8.1	PRESENTATION DE L'OPERATEUR.....	167
8.1.1	Agilauto	167
8.1.2	Agilauto partage.....	167
8.1.3	Modèle en BtoC	168
8.2	MODALITES DE DEPLOIEMENT A FAYENCE	169
8.2.1	Caractéristiques du service	169
8.2.2	Données d'usage	171
8.2.3	Données économiques	171
8.3	CONDITIONS D'USAGE DES VEHICULES	172
8.3.1	Inscription au service	172
8.3.2	Réservation des véhicules.....	173
8.3.3	Utilisation des véhicules	174

8.3.4	Tarification et facturation	176
9	MODELES D'AUTOPARTAGE ENTRE PARTICULIERS	178
9.1	CADRE INTRODUCTIF	178
9.1.1	Définition de l'autopartage entre particuliers	178
9.1.2	Rappel du coût de possession et d'usage d'une voiture individuelle	178
9.1.3	L'existant en Drôme	179
9.2	PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DES SERVICES EN PLACE	180
9.2.1	Profil des prêteurs.....	180
9.2.2	Profil des emprunteurs.....	180
9.2.3	Parc de véhicules partagés	180
9.2.4	Niveaux d'usage	182
9.2.5	Promotion du service	182
9.3	MODALITES DE FONCTIONNEMENT POUR LES USAGERS	182
9.4	MODALITES DE GESTION ET D'ORGANISATION DU SERVICE.....	186
9.5	ACCOMPAGNEMENT DES GROUPES D'AUTOPARTAGE	191
10	SERVICES D'AUTOPARTAGE EXPERIMENTANT DES VEHICULES LEGERS ET INTERMEDIAIRES	196
10.1	EXEMPLE DE LA COMMUNE DE HEDE-BAZOUGES	196
10.2	L'EXPERIMENTATION TERR'MOOV.....	200
11	AIDES ET SOUTIENS MOBILISABLES	208
11.1	SOUTIEN DE LA REGION.....	208
11.2	LE FONDS VERT	208
11.2.1	Cadre général et collectivités éligibles.....	208
11.2.2	Nature des projets éligibles	209
11.2.3	Dépenses éligibles et montant du soutien.....	209
11.2.4	Dépôt de candidature et sélection des projets éligibles	210
11.3	LA DOTATION DE SOUTIEN A L'INVESTISSEMENT LOCAL (DSIL).....	211
11.3.1	Nature des projets soutenus par la DSIL.....	211
11.3.2	Dépenses éligibles et taux de subvention	211
11.3.3	Dépôt de candidature et sélection des projets éligibles	212
11.4	LE PROGRAMME LEADER 2023-2027	212
11.4.1	Cadre général et porteurs de projets éligibles.....	212
11.4.2	Projets éligibles par le GAL Drôme entre Rhône et Montagnes.....	214

11.4.3	Projets éligibles par le GAL Terres de Dauphiné	215
11.4.4	Modalités d'attribution de l'aide	216
11.5	LES CERTIFICATS D'ECONOMIE D'ENERGIE.....	217
12	SYNTHESE OPERATIONNELLE ET ORIENTATIONS POSSIBLES	218
12.1	POURQUOI DEPLOYER UNE OFFRE D'AUTOPARTAGE.....	218
12.1.1	Dans les zones denses.....	218
12.1.2	Dans les zones peu denses.....	219
12.2	REPERES CLES SUR L'AUTOPARTAGE.....	219
12.2.1	Types d'autopartage susceptibles d'être déployés.....	219
12.2.2	Vocation(s) de ce type de service.....	220
12.2.3	Enseignements des focus groupes.....	220
12.2.4	Economie du service	221
12.3	CHAMP DES POSSIBLES	222
12.3.1	Inscription dans le réseau régional	222
12.3.2	Création d'un service local.....	225
12.3.3	Promouvoir et encourager l'autopartage entre particuliers	227
12.4	ORIENTATIONS POSSIBLES.....	228
13	ANNEXES	230

REMERCIEMENTS

La réalisation de cette étude n'aurait pas été possible sans l'écoute, l'intérêt et l'implication de toutes les structures et tous les acteurs cités ci-dessous.

Pour ce travail de coopération, Dromolib remercie :

- La Région Auvergne Rhône-Alpes, Julien Brossard et Didier Claude Blanc.
- L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise des Energies (ADEME), Elodie Barbier-Trauchessec, Mathieu Chassignet, et Mathias Copy.
- L'association Biovallée, Yannick Régner.
- Les 16 établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) de la Drôme, élu.es et chargé.e.s de mission mobilité des EPCI et agglomérations.
- Différents acteurs drômois sollicités dans le cadre d'entretiens :
 - Le réseau des tiers lieux de la Drôme, Cédille, Marie Massiani.
 - La Fédération des centres sociaux, Jadwiga Woznica Raoulx et Olivier Royer.
 - Le Syndicat d'Energie de la Drôme (SDED), Jean-Jacques Cadet.
 - Drôme Aménagement Habitat (DAH), Samuel Coppel, Marisol Brochard et Eve Xae Blanchet (Orama Patrimoine).
 - La sous-préfecture de Die, Sylvie Chauvet.
 - La Direction départementale des territoires en Drôme (DDT 26), Carole Daubresse et Elisabeth Pillat.
 - L'ADRETS, Chloé Billot.
 - L'Espace social culturel du Diois, Coraline Monnot.
 - Val de Quint, Marie-Aude Cornu.
 - Villages Vivants, Anne-Sophie Daudon et Camille Boru.
 - La coopérative Oasis, Ludovic Simon.
 - Le Groupe d'Action Locale (GAL) Terre de Dauphine, PNR du Vercors, Violaine Vignon
 - Le Groupe d'Action Locale (GAL) Drôme entre Rhône et Montagne, PNR des Baronnies Provençales, Géraldine Savignat.
- Les habitants qui ont participé aux focus groupe et aux enquêtes qualitatives :
 - Les autopartageurs d'Ecoravie à Dieulefit, de Vercorsoleil à la Chapelle en Vercors, l'Avant-Poste et le Collectif Diois autopartage à Die, les usagers Libelul de Aouste-sur-Sye et de Eurre.
 - Les usagers du centre social Carrefour des habitants à Nyons, de la Maison des collines à Hauterives du centre social Rosa Park à Saint-Rambert-d'Albon.
 - Les membres du collectif Fair'Sens à Saint-Donat-sur-l'Herbasse ; l'association Vivre, respirer en Tricastin à Saint-Paul-Trois-Châteaux (Karine Martinho), Station V à Saint-Vallier (Aude Boisadan).
- Les opérateurs et les prestataires intervenant dans le domaine de l'autopartage :
 - Citiz Auvergne-Rhône-Alpes, Martin Lesage et Stéphanie Pesenti.
 - Clem', Bruno Flinois, Romain Pichard et Clémentine Flinois.
 - Agilauto Partage, Olivier Rossinelli.
 - Openfleet, Alexandre Ariès.
 - Terr'Moov, Benoît Dupont et les coordinateurs et chargées de mission Wimoov.
 - La Maire de Hédé-Bazouges, Isabelle Clément Vitoria.
 - Mobicoop, Anaëlle Guillaud et Adeline Visine.

Toute l'équipe salariée de Dromolib et les administrateurs impliqués dans le groupe de travail autopartage. Et plus particulièrement, les coéquipiers de cette aventure : Patrick Sucche, consultant du cabinet Inddigo et Noé Guiraud, géographe, coopérateur du GRAP, deux précieux partenaires tout au long de cette étude.

1 CONTEXTE DE L'ETUDE

Face à la dépendance à la voiture individuelle en milieu rural, la transition vers des mobilités plus durables représente un enjeu crucial à la fois écologique, économique et social.

En Drôme rurale, les habitants n'ont souvent d'autre choix que de posséder un véhicule, parfois même plusieurs par foyer¹, ce qui entraîne des coûts significatifs et contribue à l'artificialisation des sols².

Pour répondre à cette situation, l'association Dromolib a proposé en 2024 de conduire une étude de préfiguration pour le développement de l'autopartage en Drôme rurale, pour lequel elle a reçu le soutien de la Région Auvergne-Rhône-Alpes et de l'Ademe.

Forte de son expérience avec le projet Libelul³, une initiative d'autopartage électrique en libre-service dans la Vallée de la Drôme, Dromolib invite à réfléchir à ce sujet nouveau de mobilité partagée dans les territoires ruraux et à aller plus loin.

L'ambition est de construire, avec les acteurs locaux et avec la Région, étape par étape, une stratégie partagée permettant d'ancrer l'autopartage comme un levier de la multimodalité en zone rurale, là où il peut vraiment être utile : en lien avec les transports collectifs, les pôles d'activités, les lieux de vie.

Cette étude a porté trois objectifs parallèles :

- Identifier le potentiel de développement de l'autopartage et les lieux sur chaque territoire où il serait opportun d'apporter ce type de solution.
- Recueillir des éléments qualitatifs relatifs à la perception des publics, leurs freins et leviers aux différentes formes d'autopartage, afin de mieux les accompagner et les associer à ces futurs offres de mobilité.
- Explorer les modèles d'autopartage (libre-service, entre particuliers, associatifs...), mesurer leur faisabilité technique et économique et repérer les financements potentiels.

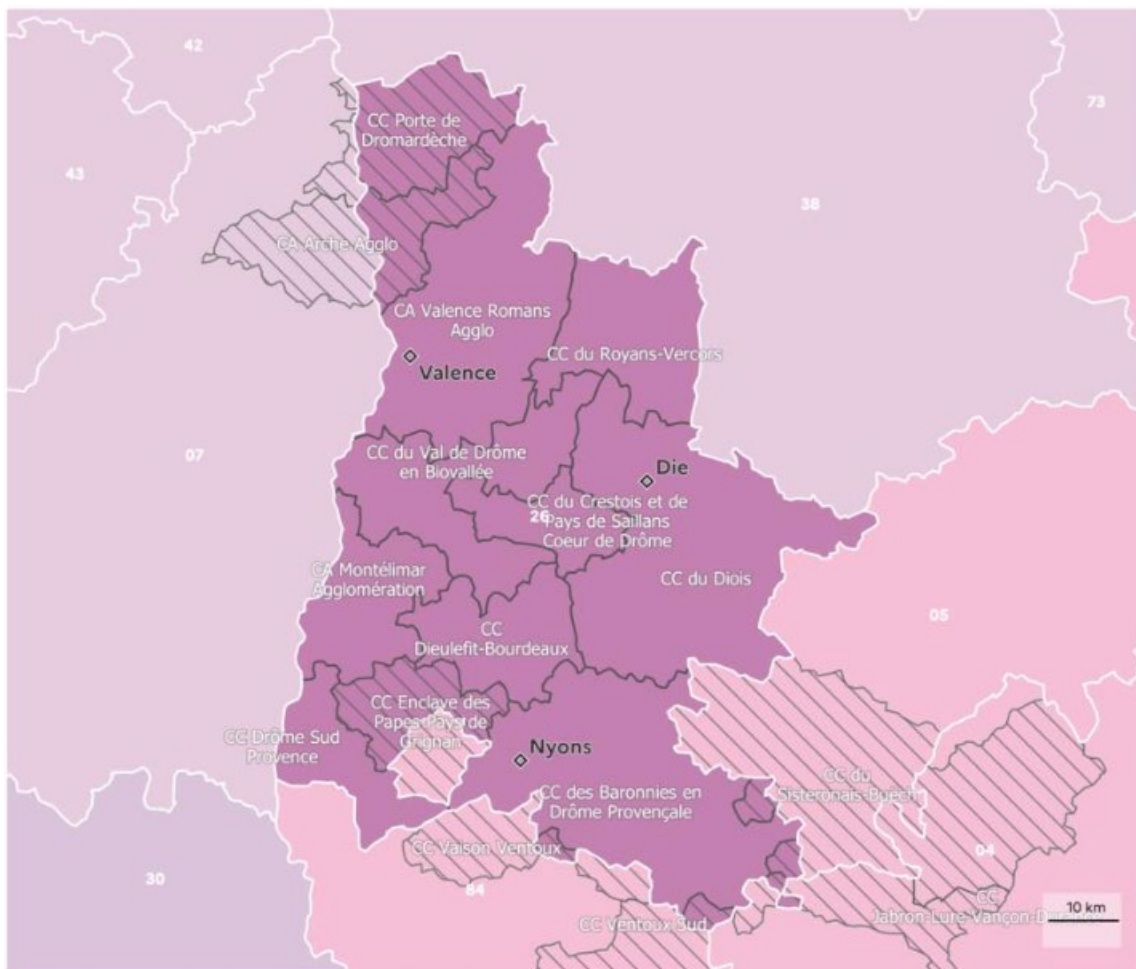
L'intention est à terme de développer des projets d'autopartage concrets, simples, faisables à l'échelle du territoire. Au-delà d'introduire un nouveau service, il s'agit aussi d'accompagner une transformation des usages et des mentalités autour de la voiture individuelle, en partant de ce qui existe déjà, des besoins des habitants et des dynamiques locales.

En rendant visible cette nouvelle façon de se déplacer, en les co-construisant avec les acteurs locaux et avec les usagers, nous voulons faciliter le passage à l'acte, informer et soutenir les collectivités et encourager une mobilité plus soutenable.

1 Source INSEE : 41% des ménages drômois possèdent deux véhicules et plus, contre 34% pour la moyenne nationale.

2 Un sol artificialisé n'absorbe plus de dioxyde de carbone.

3 Avec le soutien du programme Territoire d'innovation - Biovallée et du FEDER.



Carte des EPCI de la Drôme

Source : ANCT, 2023 ; IGN, 2023, « La nouvelle carte administrative française » O.Debuf, 2016 ; Cartographie PADT ANCT

2 REPERES CLES SUR LA PRATIQUE ET LE DEVELOPPEMENT DE L'AUTOPARTAGE

En amont de la définition opérationnelle du service d'autopartage, cette partie permet de mettre en évidence les spécificités d'un service d'autopartage (utilisateurs, types d'usages, lieux prioritaires d'implantation...). Ces éléments d'entrée permettent de mieux comprendre le calibrage et les choix d'implantation des stations d'autopartage dans un territoire.

En outre, il est important de rendre compte de la dynamique dans laquelle le service se positionne, notamment d'un point de vue concurrentiel. Ces éléments permettront de déterminer la pertinence du service sur le territoire.

2.1 REPARTITION DES COMPETENCES

Depuis la loi MAPTAM du 27 janvier 2014, **les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) sont les autorités compétentes pour organiser l'autopartage sur leur territoire.**

En attribuant la compétence mobilité aux Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) et aux Régions par défaut⁴, la loi d'Orientation des Mobilités votée fin 2019 a fait reposer l'organisation de l'autopartage sur ces entités, sauf dans le cas où un service était déjà en place.

Les autorités compétentes peuvent donc :

- Organiser et créer par elles-mêmes un service d'autopartage en cas d'inexistence, insuffisance ou inadaptation de l'offre privée.
- Délivrer un label « autopartage » aux véhicules dédiés à ces services (et remplissant les conditions établies par l'AOM pour l'obtention du label) : le label autopartage⁵ est notamment nécessaire pour pouvoir limiter l'accès aux places de stationnement aux seuls véhicules labellisés, mais également pour apporter un soutien ciblé aux opérateurs sélectionnés (soutien financier, création d'une offre combinée autopartage et transports collectifs, communication institutionnelle, etc.).

Les municipalités sont également impliquées dans l'organisation de l'autopartage dans le cadre de l'exercice de leur compétence de stationnement.

Ce sont effectivement le plus souvent les communes qui doivent attribuer les emplacements sur voirie au(x) service(s) d'autopartage.

⁴ Les EPCI pouvant également, si elles le souhaitent, transférer leur compétence mobilité vers un Syndicat Mixte ou un Pôle d'Equilibre Territorial.

⁵ La Région Auvergne Rhône-Alpes n'a pas encore mis en place ce label qui a globalement été peu mis en œuvre à part en Île-de-France (par Île-de-France Mobilités) et dans quelques métropoles (Bordeaux, Lyon, Nantes et Nice). Dans les secteurs moins contraints que les zones urbaines denses, l'absence de label n'empêche pas le développement de l'autopartage mais il fragilise le statut de « véhicule d'autopartage ».

2.2 LES DIFFERENTS MODELES D'AUTOPARTAGE

2.2.1 ORGANISATION PRATIQUE

En théorie, l'autopartage peut se décliner selon trois modèles organisationnels :

- Dans le modèle en free floating, les véhicules sont basés dans une zone de service (continue ou discontinue). Les véhicules ne se réservent pas à l'avance (ou seulement 15 ou 30' avant d'en prendre possession). L'utilisateur repère les véhicules disponibles les plus proches de lui via une application ou en passant directement devant. Il effectue son déplacement où il veut pour la durée qu'il souhaite. Il ne peut mettre fin à sa location qu'à condition de stationner le véhicule dans la zone de service, sur n'importe quelle place disponible.
- Dans le modèle en trace directe, les véhicules sont basés dans des stations d'autopartage dûment matérialisées. L'utilisateur repère dans quelle station est stationné le véhicule le plus proche de lui, via une application ou en passant directement devant. Il effectue son déplacement où il veut. Quand il a terminé, il peut mettre fin à sa location dans la station de son choix. C'était notamment le modèle d'Autolib à Paris. Depuis la disparition d'Autolib en 2018, ce modèle d'autopartage n'existe plus en France.
- Dans le modèle en boucle, les véhicules sont basés dans des stations d'autopartage dûment matérialisées. L'utilisateur peut réserver le véhicule plusieurs jours à l'avance en précisant à partir de quand et jusqu'à quand il souhaite le conserver. Il peut aussi réserver pour un départ instantané si le véhicule qu'il vise est disponible tout de suite et pour la durée de son déplacement. L'utilisateur doit ramener le véhicule à sa station de rattachement pour mettre fin à sa location. Il doit aussi la ramener avant l'heure de fin qu'il a lui-même défini au moment de sa réservation (sous peine sinon d'être soumis à une pénalité financière).

Les deux premiers modèles ne peuvent se concevoir que dans des zones très denses où il est possible de mettre en service de nombreux véhicules dans un espace géographiquement restreint.

En milieu rural, seul l'autopartage en boucle peut être envisagé.

2.2.2 MODES DE GESTION

Les modes de gestion peuvent être très variables, avec ou sans implication directe de la collectivité locale.

En général, les services d'autopartage se mettent en place à l'initiative des collectivités locales, ce qui peut se concrétiser de différentes manières :

- Soit la collectivité délègue très largement la gestion du service à un opérateur. Elle coopère avec lui pour faciliter et favoriser son implantation.
- Soit la collectivité partage l'exploitation du service avec un prestataire spécialisé. Le prestataire fournit en général la technologie pour permettre le partage et la réservation des véhicules et il gère le système. Au niveau local, c'est en revanche la collectivité qui gère le service (les clients, les véhicules, la communication...).
- Soit la collectivité gère l'essentiel du service en régie. Elle s'appuie seulement sur un prestataire qui lui fournit la technologie pour le partage et la réservation des véhicules.

En milieu rural, la mise en place d'un service d'autopartage nécessite presque systématiquement une participation financière pérenne de la collectivité locale. Son montant est variable selon le contexte et le type de service déployé.

Là où la collectivité ne s'implique pas directement, il peut arriver qu'une offre d'autopartage se mette en place par des initiatives privées de plus ou moins grande envergure :

- De faible envergure quand un ou plusieurs groupes d'habitants organisent eux-mêmes un partage de véhicules, dans des cercles restreints (habitat partagé, voisins...).
- De plus grande envergure quand une association a pris l'initiative de lancer et de gérer un service d'autopartage qui, dans ce cas, a vocation à s'élargir auprès de toutes les personnes intéressées (prêteurs de voitures ou utilisateurs).

2.2.3 VOCATION(S) DU SERVICE

Tous les services d'autopartage ont vocation à réduire la dépendance à la voiture individuelle et le taux de motorisation des ménages avec, possiblement, des priorités différentes pour les collectivités qui les mettent en place :

- Certains services sont conçus pour être accessibles également aux ménages les moins aisés, de par leurs choix tarifaires et, parfois, par le choix de petits véhicules accessibles aux mineurs dès 14 ou 16 ans.
- D'autres sont positionnés sur des tarifs plus classiques et donc moins incitatifs pour les ménages les moins aisés.

Le positionnement choisi a bien évidemment un impact sur le montant de la participation financière de la collectivité qui est logiquement plus élevé dans le premier cas que dans le second.

2.2.4 TYPES DE VEHICULES

L'autopartage peut être déployé avec différents types de véhicules, éventuellement mixés s'il comprend un parc suffisamment large avec, d'abord, différentes options concernant la motorisation des véhicules :

- Déployer des véhicules thermiques a deux avantages notables : les gens ont l'habitude de les conduire et, pour l'opérateur, la gamme de choix est large.
- Déployer des véhicules électriques a l'avantage d'inscrire l'autopartage dans la mutation en cours et de donner à tester à se familiariser avec ce type de véhicules. La voiture électrique a aussi l'avantage de n'émettre ni CO₂ ni particules quand elle circule. Elle présente en revanche l'inconvénient de pouvoir générer un frein à l'usage. C'est en tout cas le retour d'expérience partagé par les principaux opérateurs qui déploient à la fois des véhicules thermiques et des véhicules électriques et qui constatent que les véhicules électriques génèrent un chiffre d'affaires annuel environ deux fois moins important que les véhicules thermiques. Les gens les utilisent moins car ils sont moins en confiance (pour les conduire, pour les recharger...) et ils parcourent des distances beaucoup plus courtes de peur d'épuiser la recharge).
- Un compromis fréquent est le recours à des véhicules hybrides (type Toyota Yaris ou Renault Clio E-Tech) qui perturbent moins les habitudes des usagers que les véhicules électriques. Elles présentent des avantages certains en ville où la voiture circule plus souvent à basse vitesse (moins de 40 km/h) et où le recours au moteur électrique est donc fréquent. L'intérêt de ce type de véhicules est moins net en campagne où le moteur électrique sera comparativement peu sollicité.

Depuis peu, le choix peut également être fait de développer un service d'autopartage intégrant des petits véhicules électriques de type Citroën AMI (seuls ou en mixant avec d'autres types de véhicules).

Prendre cette orientation génère des économies substantielles sur le prix d'achat des véhicules et permet d'ouvrir le service aux jeunes de plus de 14 ans. On manque cependant encore de recul pour évaluer l'aptitude de ce type de véhicules à bien vieillir dans un usage partagé.

Un tel choix ne peut être fait que s'il correspond à la vocation que la collectivité souhaite donner au service d'autopartage qu'elle veut déployer :

- Il est cohérent si la vocation première du service est d'offrir une solution de mobilité bon marché à des personnes en précarité ou qui n'ont pas le permis, pour leur permettre de pouvoir effectuer des trajets courts (moins de 70 km).
- Il n'est pas adapté si la collectivité vise une clientèle plus large qui aura du mal à se démotoriser (de la deuxième ou de la troisième voiture du ménage) si les véhicules proposés en alternative cumulent trop de contraintes : pas assez d'autonomie, pas assez de places assises, pas assez d'espaces de rangement, vitesse trop réduite... Les usages à visée touristique et ceux effectués à titre professionnel risquent également d'être très limités.

2.3 REPERES CLES SUR LA PRATIQUE DE L'AUTOPARTAGE EN BOUCLE

2.3.1 L'AUTOPARTAGE EN BOUCLE INSCRITE DANS UN RESEAU

Ce chapitre concerne les services d'autopartage en boucle mis en œuvre en réseau (par exemple via un opérateur type Citiz), avec des véhicules classiques (thermiques, hybrides, incluant éventuellement quelques véhicules électriques) et avec une grille tarifaire qui vise à générer des recettes suffisamment importantes pour couvrir une part significative des recettes de fonctionnement.

2.3.1.1 Le profil des utilisateurs

Les études menées par le cabinet 6t pour le compte de l'ADEME en 2007, 2012, 2017, 2019 et 2022 permettent de mettre en évidence les principales caractéristiques du profil des utilisateurs traditionnels des services d'autopartage en boucle :

- Plutôt des **hommes** (56%).
- Plutôt **en couple, avec ou sans enfants** (avec plus de ménages avec enfants que sans).
- Plutôt **assez âgés**, avec une représentation majoritaire des 40-49 ans, un âge moyen de 48 ans et une sous-représentation des étudiants.
- Plutôt des **diplômés** (les $\frac{3}{4}$ avec un diplôme supérieur de 2^{ème} cycle).
- **Plutôt des actifs** (pour plus de 70% des auto partageurs vs 56% dans l'ensemble de la population), **avec un assez bon niveau de revenu**.
- Avec des motivations **plus pragmatiques** (d'ordres financiers, pratiques...) **qu'idéologiques** : si leurs niveaux de vie sont corrects, les ménages n'en demeurent pas moins sensibles à la part de leur budget consacré aux transports.
- **Plus multimodaux** (marche à pied, vélo, transports en commun...) **que la moyenne** : la moitié des adhérents possède un abonnement à un réseau de transports en commun.
- **Moins motorisés que la moyenne de la population** (74% des auto partageurs ne possèdent pas de véhicules vs 30% en moyenne pour l'ensemble de la population).
- **Plutôt fidèles au service** : plus des $\frac{3}{4}$ des auto partageurs sont inscrits depuis au moins deux ans et 72% d'entre eux projettent de rester inscrits dans les cinq ans à venir.

Dans un territoire comme celui du Département de la Drôme, la dépendance à l'automobile est forte comme le montre⁶ la part importante de motorisation (88.3%) et de multi motorisation (autour de 40.8%) des ménages du territoire.

La part de la population qui peut se passer d'un véhicule personnel est logiquement plus faible dans les zones rurales (peu d'alternatives à la voiture) que dans les grandes métropoles et les possibilités de recours à un service d'autopartage plus ciblés.

2.3.1.2 Les types d'usages de l'autopartage en boucle

Un service d'autopartage peut se destiner à deux types de clientèles : les particuliers et les professionnels.

Les particuliers utilisent ce type de service différemment selon que leur ménage (au sens large) est ou non motorisé :

- **Les personnes démotorisées** utilisent une voiture d'autopartage pour des déplacements qu'elles ne peuvent pas effectuer autrement (à pied, à vélo, en transports collectifs...) : faire des courses lourdes, partir en week-end, aller à la déchetterie...
- **Les personnes non démotorisées** utilisent une voiture d'autopartage pour des usages occasionnels : voiture en panne, pas assez de voiture disponible dans la famille à un instant t, utiliser une voiture mieux adaptée que la voiture familiale à un usage particulier...

Les employeurs, publics et privés, peuvent utiliser ce type de service dans le cadre de leurs déplacements professionnels, selon différentes configurations d'usages et de besoins :

- Petites et moyennes entreprises qui ont fait le choix de **ne pas avoir de voitures de service**, parce qu'elles ont de faibles besoins ou qu'elles ne souhaitent pas avoir à gérer des véhicules (nettoyage, entretien, réparations, contrôles techniques...). Le recours à l'autopartage leur permet de ne pas avoir à supporter de frais fixes importants, de ne pas immobiliser de capital et d'adapter leurs dépenses à leur niveau d'activité (pas de déplacement, pas de coûts).
- Petites et moyennes entreprises qui **ont un parc réduit de véhicules** et qui recourent à l'autopartage pour écrêter les pointes d'usage. Ce peut être le cas par exemple des cabinets comptables qui se déplacent surtout les quelques mois qui précèdent la clôture des comptes de leurs clients.
- Plus marginalement, les **entreprises engagées qui promeuvent un usage intermodal de l'autopartage** (moins de fatigue pour le personnel, moins de risques d'accidents...) et/ou qui souhaitent contribuer, par leur engagement, au développement du service sur leur territoire.

L'inscription dans un réseau régional ou national fait que les usages ne seront pas limités aux habitants du territoire et que des personnes qui utilisent le service ailleurs pourront être amenés à l'utiliser localement. Ce pourra être le cas par exemple de touristes ou d'actifs dans le cadre de déplacements professionnels.

Ce sont surtout bien entendu les véhicules basés à proximité des gares SNCF qui pourront susciter ce type d'usages.

⁶ Source : INSEE, *Équipement automobile des ménages en 2021*.

2.3.1.3 Les lieux prioritaires d'implantation

La réussite d'un service d'autopartage passe également par un positionnement pertinent et adéquat des stations d'autopartage, lieu à partir duquel les utilisateurs du service démarreront leurs parcours.

Plusieurs secteurs sont favorables au service :

- **Les secteurs les plus denses (emplois/logements)**

La densité augmente mécaniquement le nombre d'utilisateurs potentiels à proximité d'une station. Ce sont aussi les secteurs où existent de vraies alternatives à l'usage de la voiture (marche, vélo, bus...) et où posséder une voiture génère le plus de contraintes (disponibilité et coût du stationnement...).

La mixité d'usages personnels et professionnels augmente le niveau d'usage et la « rentabilité » des véhicules :

- Les particuliers font des trajets plus courts (en durée et en distance), surtout le soir et le week-end.
- Les professionnels font des trajets plus longs (en durée et en distance), donc plus rémunérateurs, essentiellement en journée en semaine.

- **Les gares et pôles d'échanges**

Les quartiers proches des gares et des pôles d'échanges sont souvent des quartiers denses avec un bon niveau de mixité entre logements et emplois.

S'y ajoutent des usages potentiels en intermodalité générés par des personnes qui adhèrent à un service d'autopartage par ailleurs (à Valence, à Lyon, à Grenoble...), qui utiliseraient les transports collectifs pour arriver sur le territoire mais auraient besoin d'un véhicule pour accéder à leur destination finale.

- **Les secteurs où le stationnement est contraint (disponibilité/coût)**

Ils correspondent généralement aux secteurs les plus denses déjà évoqués.

Peuvent s'y ajouter des opportunités liées à la mise en œuvre de logements neufs par l'entremise de promoteurs ou de bailleurs qui peuvent réduire leur investissement en parking s'ils promeuvent l'autopartage.

L'article L.151-31 du Code de l'urbanisme dispose en effet que, « lorsque le règlement impose la réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés, cette obligation est réduite de 15% au minimum en contrepartie de la mise à disposition des véhicules électriques munis d'un dispositif de recharge adapté ou de véhicules propres en autopartage ».

Cet article est situé dans le paragraphe du Code consacré au traitement, par le règlement du Plan Local d'Urbanisme (PLU), des obligations en matière de stationnement.

Les modalités de mise en œuvre de cette disposition (nombre de véhicules d'autopartage, nature et durée d'engagement du demandeur, importance de la réduction du nombre de places de stationnement qui peut dépasser les 15%...) s'apprécient au niveau local, dossier par dossier.

2.3.1.4 Les secteurs possibles de déploiement

Ce type de service a surtout vocation à s'implanter **dans des communes relativement importantes où la population peut effectuer une part significative de ses déplacements quotidiens autrement qu'en voiture** : à pied, à vélo classique, à vélo avec assistance électrique ou en transports en commun.

Recourir à l'autopartage a en effet un véritable intérêt économique pour qui utilise peu sa voiture (moins de 5'000 ou 6'000 kilomètres par an). Il n'en a en revanche pas pour qui a besoin quasi quotidiennement d'une voiture. Dans ce cas, à la fois pour des raisons de coût et de praticité, la personne a intérêt à continuer de se déplacer avec sa voiture personnelle.

La présence d'une gare ferroviaire bien desservie, surtout si la gare est bien connectée au cœur de la commune concernée (comme par exemple à Romans-sur-Isère) est un plus notable qui peut motiver l'opérateur à s'implanter.

Il existe cependant des exceptions à ces règles de base comme Pélussin (3'700 habitants) dans la Loire, Lans-en-Vercors (2'700 habitants) et Mens (1'400 habitants) en Isère ou Bluffy (400 habitants) en Haute-Savoie. De telles exceptions sont rares mais elles existent.

Dans tous les cas, une implantation locale ne peut s'envisager qu'avec l'accord de l'opérateur concerné.

2.3.2 LES SERVICES LOCAUX D'AUTOPARTAGE AVEC VEHICULES ELECTRIQUES

2.3.2.1 Profils, usages et lieux prioritaires d'implantation

On dispose de moins de retours d'expérience sur les usages réalisés avec ce type de service, pour deux raisons essentielles :

- Ces services sont moins développés en France (moins de voitures déployées, moins d'utilisateurs) si bien qu'il est plus difficile d'obtenir des enseignements précis sur les types d'usage générés.
- Cette difficulté est renforcée par le fait que les grilles tarifaires et les conditions d'accès au service sont plus hétérogènes car définies au cas par cas par les collectivités qui mettent ces services en place.

Les profils des utilisateurs ressemblent probablement à ceux repérés pour les services plus traditionnels mais on peut penser qu'ils touchent un public un peu plus large et moins aisé, surtout quand les tarifs sont bas.

Le service étant local, la communication l'est aussi et peut donc adresser un public qui ne serait pas venu à l'autopartage autrement.

Les usages correspondent davantage à des trajets assez courts (voiture électrique oblige) réalisés par exemple pour aller à un rendez-vous médical, faire des courses, effectuer des démarches administratives, pour les loisirs...

Quand les tarifs sont particulièrement attractifs, le « risque » existe que des usagers qui ont une voiture utilisent le service car ils ont bien compris que leur déplacement leur coûterait moins cher avec la voiture d'autopartage qu'avec la leur. Dans ce cas, il peut y avoir un simple effet d'opportunité, plus qu'une démarche pouvant mener à une véritable démotorisation.

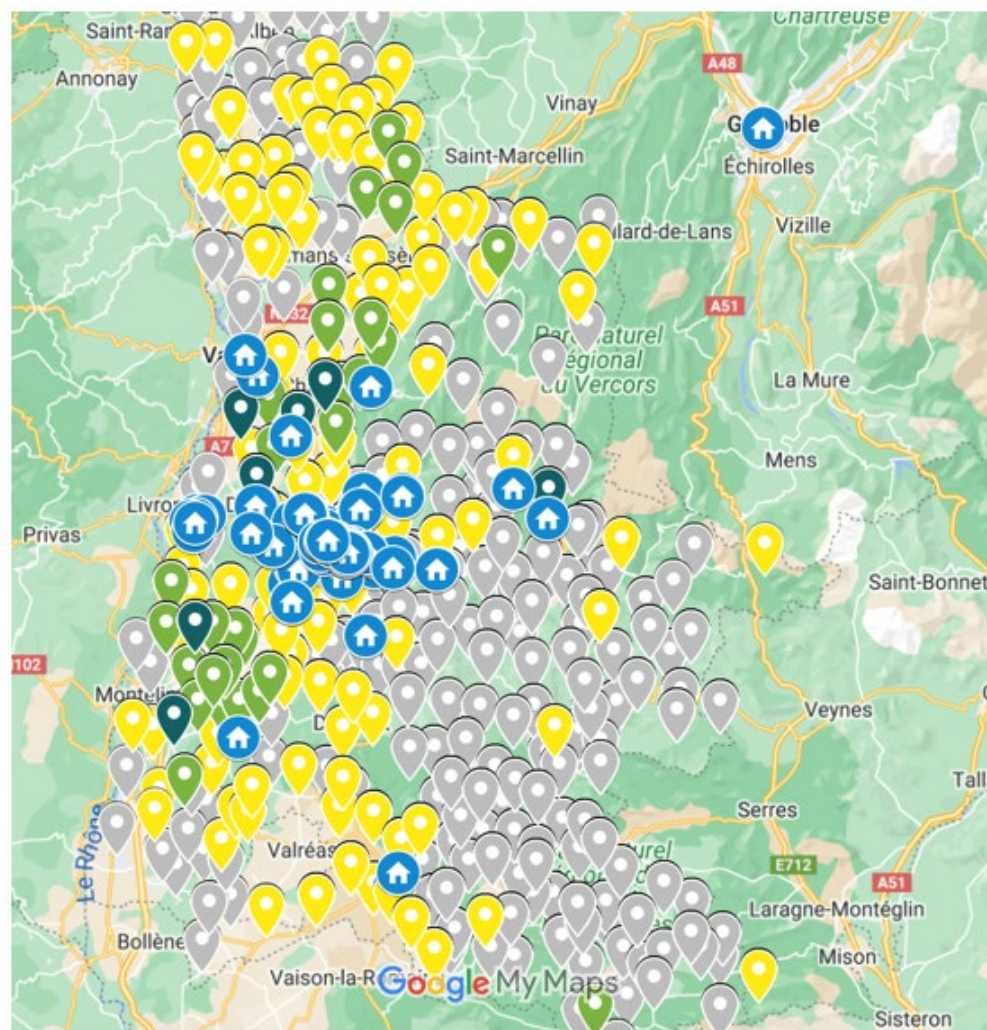
Les usages à titre professionnel sont plus rares en l'absence d'effet « réseau » et du fait que les véhicules sont électriques.

Gris : Besoins non identifiés ou mieux couverts par les transports en commun (ex : trains, bus)

Jaune : Zone d'attention = Potentiel à explorer pour dynamiser le territoire avec l'autopartage

Vert Clair : Zone de dynamisation = Paramètres territoriaux socio-économiques très favorables à la mobilité individuelle partagée

Vert Foncé : Zone particulière = Paramètres territoriaux socio-économiques desservis idéalement par l'autopartage



Identification et classification par Clem' des lieux possibles de déploiement dans le département de la Drôme

Source : Clem', 2025

Sur le principe, les lieux prioritaires d'implantation sont les mêmes que pour les services traditionnels, avec moins de contraintes, surtout en milieu rural.

En général, les véhicules sont déployés au cœur des communes les plus peuplées qui est de fait l'endroit le plus pratique, accessible à pied pour certains habitants, en voiture, en covoiturage ou à vélo pour les autres.

2.3.2.2 Les secteurs possibles de déploiement

A partir du moment où c'est la collectivité elle-même qui prend en charge l'essentiel du risque et le coût du service, **les secteurs possibles d'implantation sont larges puisque déployer le service résulte principalement d'un choix politique.**

Clem', le principal opérateur commercialisant ce type de service, indique que la taille moyenne des communes où il est implanté est de 1'500 habitants, que 30 communes de moins de 500 habitants se sont lancées et que la plus petite commune cliente compte une centaine d'habitants.

Il a d'ailleurs lui-même réalisé une étude de préfiguration à l'échelle du département de la Drôme, basé sur l'analyse de seize facteurs socio-économiques clefs (densité de population, nombre d'habitants, structure territoriale...).

Nous n'avons pas pu accéder au détail de cette étude dont le résultat final confirme néanmoins notre appréciation puisque l'opérateur conclut que 159 des 362 communes de la Drôme, soit 44% d'entre elles, sont susceptible d'accueillir un service de ce type.

Sans surprise, l'étude fait apparaître que la grande majorité des communes à plus fort potentiel sont situées le long ou à proximité des vallées du Rhône et de l'Isère.

Elle fait apparaître aussi que de nombreuses communes (représentées en jaune sur la carte) ont un « potentiel à explorer ».

2.3.3 LES BORNES DE RECHARGE DE VEHICULES ELECTRIQUES

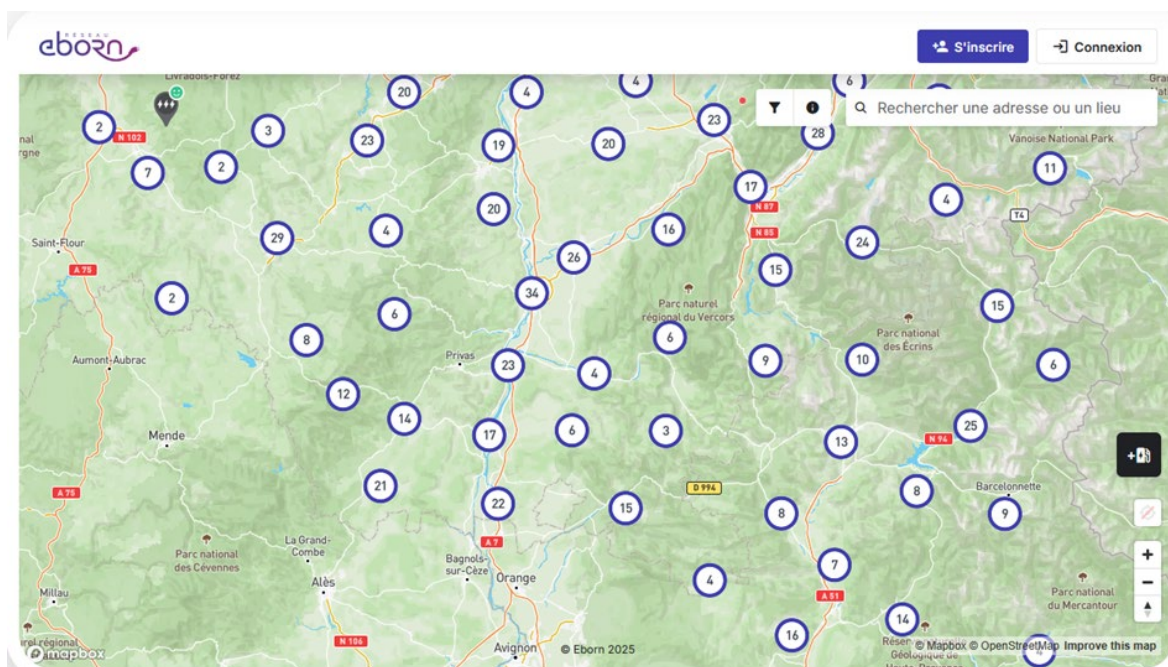
Le département de la Drôme bénéficie d'un maillage relativement dense avec **569 points de charge ouverts au public** implantés en 2022 sur son territoire, toutes catégories confondues (résidentiel public, transit et destination).

Elaboré en décembre 2022, le Schéma directeur pour les infrastructures de recharge des véhicules électriques (SDIRVE) de TE- SDED⁷ précise que aucune zone blanche pour la recharge ouverte au public n'a été identifiée sur le territoire de la Drôme.

Cela signifie que toutes les communes, y compris les petites communes, disposent d'un point de charge à moins de 30 kilomètres à vol d'oiseau.

Il est possible de localiser ces points de charge et leur disponibilité en temps réel sur la carte du réseau Eborn <https://www.eborn.fr/carte/> et plus largement sur la carte de Chargemap <https://fr.chargemap.com/map>.

⁷ Territoire d'énergie– Syndicat d'Energie de la Drôme regroupe l'ensemble des communes à l'échelle de la Drôme.



Réseau Eborn en Drôme

La stratégie de déploiement de nouvelles bornes adoptée par TE-SDED se concentre principalement sur les bornes de recharge de destination et les bornes mixtes destination-transit, en privilégiant les zones urbaines et touristiques.

Ses objectifs sont les suivants :

- **Priorité aux bornes de destination** : ces bornes sont situées dans des lieux stratégiques tels que les zones commerciales, touristiques et les centres-bourgs, afin de renforcer l'attractivité du territoire tout en répondant aux besoins des utilisateurs.
- **Exclusion des bornes de transit ultra-rapides et résidentielles publiques** : les bornes de transit ultra-rapides sont jugées trop coûteuses, tandis que les bornes résidentielles publiques sont considérées comme dépendantes des politiques de stationnement des communes.
- **Complémentarité avec le maillage existant** : l'objectif est de compléter le réseau actuel tout en maîtrisant les investissements publics.
- **Focus sur les zones rurales et touristiques** : TE-SDED souhaite éviter les zones blanches et répondre aux besoins spécifiques des petites communes et des zones touristiques.

Les besoins de recharge des véhicules électriques en autopartage nécessitent des solutions dédiées (et donc des investissements spécifiques), sécurisées et accessibles en permanence pour assurer la rotation des véhicules.

Il est néanmoins envisageable de coupler une borne dédiée à l'autopartage avec une borne ouverte au public, optimisant ainsi les coûts d'installation et d'exploitation.

Par ailleurs, dans son plan stratégique 2024-2026, TE-SDED s'est engagé à accompagner sur le plan technique et financier les communes dans l'installation d'IRVE adaptées à leurs besoins et usages, et jouer un rôle de conseils en la matière

3 ANALYSES TERRITORIALE ET DE POTENTIEL

3.1 CARACTERISTIQUES CLES DU TERRITOIRE

3.1.1 TYPOLOGIE DU TERRITOIRE

La typologie du territoire peut être synthétisée comme suit :

- Le département compte quelques zones urbanisées denses autour de Valence et de Montélimar mais elles sont limitées et assez peu étendues.
- Le territoire est très majoritairement rural, peu dense (moins de 20 habitants par km² à l'est du département), avec des contraintes de relief.
- Des chefs-lieux de cantons de tailles réduites, de moins de 10'000 habitants et souvent de moins de 5'000 habitants.
- L'emploi est concentré dans la vallée du Rhône.
- Le département dispose d'une forte attractivité et de nombreuses activités touristiques.



Carte du département

Source : La Drôme tourisme

3.1.2 PROFIL DE POPULATION

Le profil de la population peut être synthétisé comme suit :

- Une population vieillissante dans les campagnes.
- D'assez fortes inégalités de revenu, avec des zones de précarité sociale (en zone de montagne et en secteurs urbains).
- Une population apparemment plus engagée que la moyenne dans la transition énergétique et écologique (au moins dans certains secteurs).
- Des phénomènes de gentrification autour de Valence, Crest ou Dieulefit par exemple.
- Un milieu associatif particulièrement dynamique.

3.1.3 PRATIQUES DE MOBILITE

Les pratiques de mobilité peuvent être synthétisées comme suit :

- Un territoire globalement très dépendant de la voiture, en particulier dès qu'on s'écarte de la vallée du Rhône.
- Pour autant, une proportion élevée de ménages sans voiture dans certains secteurs (Saillans, Diois, Baronnies...).
- Une offre alternative à la voiture qu'il sera difficile d'accroître fortement en dehors de la vallée du Rhône (faibles densités de population, peu d'infrastructures ferroviaires, relief...).
- Un stationnement peu contraint, sauf rares exceptions.

3.2 L'AUTOPARTAGE EN DROME

La Drôme n'est pas un département où l'autopartage est particulièrement développé (en volume) mais où différentes formes d'autopartage coexistent.

3.2.1 L'AUTOPARTAGE AVEC CITIZ AUVERGNE-RHONE ALPES

L'opérateur régional est présent depuis 2017 sur le territoire de Valence Romans Agglo où il compte désormais 19 voitures réparties dans 18 stations :

- Douze voitures à Valence.
- Trois voitures à Alixan (2'600 habitants) à proximité de la gare TGV.
- Deux voitures à Romans-sur-Isère (33'000 habitants) dont une à la gare.
- Une voiture à Guilherand-Granges (11'200 habitants).
- Une voiture à Bourg-de-Péage (9'600 habitants).

Le déploiement du service sur le territoire a été possible par l'intervention de Valence Romans Mobilité (ex-Valence Romans Déplacement) qui a soutenu financièrement son implantation pendant plusieurs années.

3.2.2 L'AUTOPARTAGE AVEC CLEM'

L'association Dromolib et les Communautés de Communes du Crestois et du Pays de Saillans et du Val de Drôme ont pris l'initiative de lancer en 2023 un service d'autopartage baptisé Libelul et constitué de quatre véhicules électriques positionnés à Aouste-sur-Sye (2'500 habitants), à Loriol-sur-Drôme (6'600 habitants) et à Eurre (1'400 habitants), sur l'Ecosite du Val de Drôme.

Ces véhicules ont été mis à disposition des habitants, des entreprises, des associations et des touristes, pour des trajets allant de 30 minutes à 48 heures.

La gestion de la plateforme de réservation et l'assistance technique sont assurées par le prestataire Clem', l'animation locale par Dromolib.

Cette expérimentation a bénéficié des soutiens de l'Etat (Caisse des Dépôts, Territoire d'innovation Biovallée) et de l'Europe (FEDER).

Depuis le 1^{er} février 2025, les Communautés de Communes du Crestois et du Pays de Saillans et du Val de Drôme ont repris le service d'autopartage en régie directe, toujours avec l'appui de Clem', avec de nouvelles voitures et sous un nouveau nom. Une nouvelle station devrait voir le jour à Crest (8'800 habitants) au printemps 2025.

Nous valorisons plus loin dans l'étude le retour d'expérience acquis par ces deux années d'expérimentation, en particulier sur le plan économique.

3.2.3 L'AUTOPARTAGE ENTRE PARTICULIERS

L'une des particularités du territoire est le nombre et la diversité des initiatives citoyennes ayant abouti à la mise en place de services d'autopartage entre particuliers :

- Des associations dédiées : Crest Autopartage (8'800 habitants) ou la Coopérative citoyenne de Saillans (1'400 habitants).
- Des collectifs d'habitants sans structure juridique : Diois autopartage (4'800 habitants), Vroum Vroum Pouet Pouet à Pont-de-Barret (660 habitants), ORA à Crest (8'800 habitants).
- Des habitats partagés : Ecoravie à Dieulefit (3'200 habitants), Château Pergaud à Allex (2'600 habitants), Lomézon à Die (4'800 habitants).
- Un espace de vie sociale : Valdequint qui officie sur les quatre petites communes de Saint-Julien-en-Quint (160 habitants), de Saint-Andéol (80 habitants), de Vachères-en-Quint (35 habitants) et de Sainte-Croix (100 habitants).
- Un tiers lieu structuré en SCIC : l'Avant-Poste à Die (4'800 habitants). Le lieu regroupe aussi un espace de coworking, un restaurant, deux salles à louer, quelques logements...
- Une coopérative d'énergie partagée : VercorSoleil avec des véhicules partagés accessibles au départ des villages de La Chapelle-en-Vercors (770 habitants) et Saint-Martin-en-Vercors (410 habitants).
- De manière informelle, entre habitants, voisins, collègues, amis...

Nous valorisons plus loin dans l'étude les retours d'expérience issus de ces nombreuses initiatives.

3.2.4 L'AUTOPARTAGE DANS LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

L'analyse des documents de planification déjà actés ou en cours de gestation sur le territoire met notamment en évidence :

- Une volonté de développer en priorité la pratique du vélo (nombreux schémas cyclables réalisés ou en cours de réalisation).
- Quelques initiatives également pour la promotion et le développement de la pratique du covoiturage (le territoire s'y prête effectivement).
- Des enjeux aussi autour du développement des transports collectifs mais un peu au second plan : pas les compétences directes (train), faible densité (bus) et ciblage plutôt social (TAD).

Le développement de l'autopartage ne ressort pas comme une priorité et apparaît peu dans les documents de planification, à quatre exceptions près :

- Arche Agglo dans le Scot.
- La Communauté de Communes des Baronnies en Drôme Provençale (CCBDP) dans son PCAET 2024/2030.
- La Communauté de Communes Dieulefit-Bourdeaux (CCDB) dans son PCAET.
- Valence Romans Agglomération (VRA) dans son PCAET.

3.3 LES ALTERNATIVES LOCALES A L'AUTOPARTAGE

3.3.1 LA LOCATION ENTRE PARTICULIERS

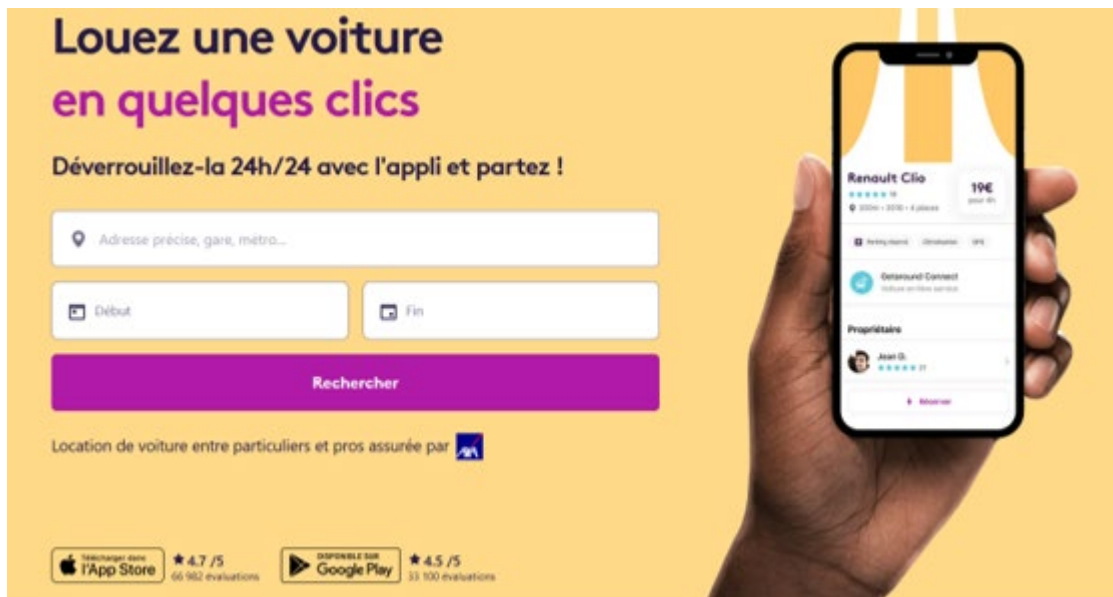
Plusieurs plates-formes permettant de réserver un véhicule existent aujourd'hui à l'échelle nationale : il s'agit principalement des sites Getaround (ex Drivy) et Turo (ex OuiCar)⁸.

3.3.1.1 Déploiement de Getaround

Il n'est pas très facile de recenser précisément l'ensemble de l'offre mais il semblerait que Getaround dispose actuellement d'une centaine de véhicules dans la Drôme :

- Autour de Valence, l'offre est très concentrée autour de la gare de Valence TGV et, dans une moindre mesure, dans la ville-centre, avec environ une soixantaine de véhicules disponibles. Une petite trentaine de ces véhicules sont accessibles automatiquement (Getaround Connect) et tous, sauf deux, sont à Valence TGV. La gamme de véhicules proposés est assez large.
- Autour de Montélimar, l'offre est très concentrée sur la ville-centre, avec environ une trentaine de véhicules disponibles. La moitié de ces véhicules est accessible automatiquement. La gamme de véhicules est assez large.
- Il n'y a pratiquement pas d'offre dans les secteurs ruraux (moins de dix voitures actuellement dans tout le département). On note par exemple la présence d'une ou deux voitures à Pierrelatte (13'100 hab.), à Die (4'600 hab.), à Saint-Restitut (1'400 hab.), à Marsanne (1'300 hab.) et à Valréas (9'500 hab.).

⁸ Ce sont les plus connus mais il en existe d'autres.



Interface d'accueil du site Internet de Getaround

Les tarifs ne sont pas uniformisés, ils dépendent de chaque propriétaire et du véhicule proposé à la location.

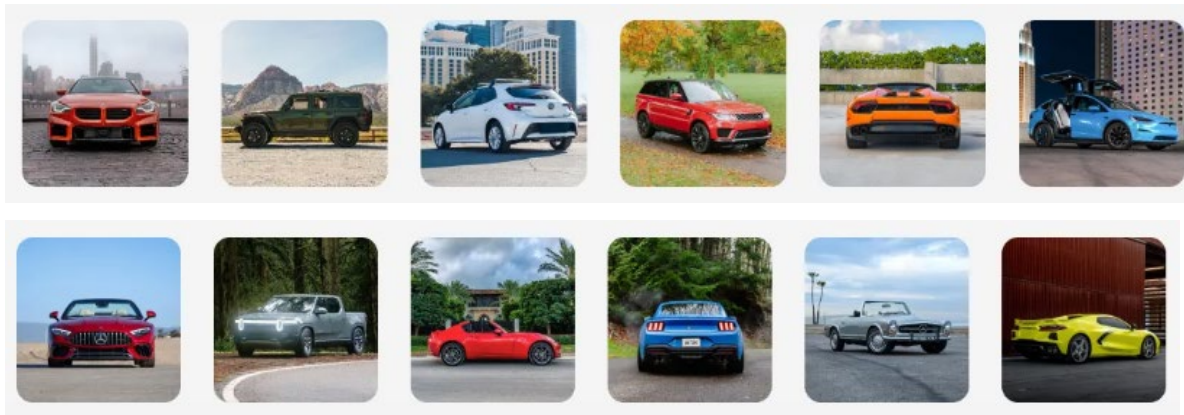
La plupart des véhicules se louent entre 30 et 40 € la journée en semaine et entre 40 et 60 € le week-end (200 km inclus, hors carburant).

3.3.1.2 Déploiement de Turo

Il n'est pas très facile de recenser précisément l'ensemble de l'offre mais il semblerait que Turo dispose actuellement d'une quarantaine de véhicules dans la Drôme :

- Autour de Valence, on recense une vingtaine de véhicules dont dix dans la ville-centre, cinq vers la gare de Valence TGV et les autres ailleurs (Saint Péray...). La gamme n'est pas très étendue et beaucoup de véhicules sont anciens (plus de 10 ans et souvent plus de 15 ans). Aucun véhicule n'est accessible en totale autonomie.
- Autour de Montélimar, l'offre se limite à une dizaine de véhicules seulement, dont plusieurs utilitaires. Les véhicules sont plutôt anciens. Aucun n'est accessible en totale autonomie.
- Il n'y a pratiquement pas d'offre dans les secteurs ruraux. On a repéré seulement des véhicules classiques à Allan (1'900 hab.), Châteauneuf-du-Rhône (2'800 hab.), Crest (8'800 hab.), Loriol-sur-Drôme (6'600 hab.), Montélier (4'300 hab.) et Nyons (6'800 hab.) ainsi que des véhicules de type voitures de « luxe » à Chabeuil (6'900 hab.), Eurre (1'400 hab.), Malissard (3'300 hab.), et Saint-Restitut (1'450 hab.).

La plupart des véhicules (hors voitures de « luxe ») se louent entre 30 et 55 € la journée en semaine et le week-end (200 km inclus, hors carburant). La variabilité tarifaire est plus marquée chez Turo que chez Getaround.



Louez des voitures pour toutes les occasions

Explorez une incroyable sélection de voitures, des plus communes aux plus extraordinaires.

TURO

Explorer

Une approche marketing davantage tournée vers le plaisir de conduire de belles voitures

3.3.1.3 Synthèse

Les deux opérateurs principaux (Getaround et Turo) sont présents dans la Drôme, en particulier à Valence, à Montélimar et autour de Valence TGV.

Ce sont les seuls endroits où on trouve des voitures accessibles automatiquement (Getaround Connect). Ce type de véhicules est très présent près de la gare de Valence TGV. La gamme de véhicules proposés est assez large.

Les deux opérateurs sont très peu présents ailleurs et ne le sont pratiquement jamais dans les communes de moins de 1'000 habitants.

Des voitures sont disponibles par exemple à Pierrelatte (13'100 hab.), à Valréas (9'500 hab.), à Die (4'600 hab.), Montélier (4'300 hab.), à Allan (1'900 hab.), à Saint-Restitut (1'400 hab.) et à Marsanne (1'300 hab.).

L'offre de service de Turo est assez médiocre : ergonomie du site très perfectible, beaucoup de véhicules sont très anciens (plus de 12 ans), pas mal de voitures de "luxe"...

L'offre de service de Getaround est plus homogène et s'apparente davantage à de l'autopartage, avec des nuances sur le plan tarifaire car les prix peuvent varier selon l'intensité de la demande et que le prix des locations courtes est vite très proche de celui d'une location "jour".

La plupart des véhicules se louent entre 30 et 50 € la journée (200 km inclus, hors carburant). Les locataires ont intérêt à bien estimer la distance parcourue au départ car les kilomètres imprévus (au-delà du forfait) sont facturés deux fois plus chers que les autres.

La location entre particuliers n'offre pas la même souplesse de réservation qu'un véhicule en libre-service car les véhicules disponibles sont soumis à l'acceptation de la réservation par le propriétaire et le process nécessite le plus souvent une remise en main propre du véhicule.

Les véhicules proposés à la location sont presque toujours des véhicules thermiques et affichent des kilométrages plutôt élevés (surtout chez Turo).

De plus, hormis quelques exceptions, l'offre ne se révèle pas être économiquement très compétitive, en comparaison d'un service d'autopartage.

Il s'agit ainsi d'une offre complémentaire à un service d'autopartage, qui peut être attractive pour des réservations de journée ou de week-end par des particuliers (notamment des personnes de passage sur le territoire et qui sont familières de ces plateformes) mais qui ne l'est pas du tout pour des employeurs privés et pour des besoins de trajets courts.

3.3.2 LA LOCATION TRADITIONNELLE

La location traditionnelle n'est pas de l'autopartage (clairement). Il est néanmoins intéressant d'examiner dans quelle mesure elle pourrait concurrencer localement une offre d'autopartage qui se déploierait.

Ce type d'offre se concentre par nature dans les villes les plus importantes et autour des gares. Il existe néanmoins une offre dans des villes moyennes, par l'intermédiaire notamment des supermarchés

La location traditionnelle ne propose pas la même souplesse de réservation qu'un service d'autopartage en libre-service :

- Relative complexité d'accès à l'information, état des lieux du véhicule à réaliser au départ et à l'arrivée, signature d'un contrat pour chaque location, prise et dépose du véhicule aux heures d'ouverture du loueur...
- Les professionnels peuvent porter un intérêt à cette offre pour des déplacements importants et de longue durée, mais l'offre d'autopartage se positionne sur un créneau de courte à longue distance et est plus flexible et plus adaptée pour des usages récurrents et de moyenne intensité.

Elle peut néanmoins entrer en concurrence avec l'autopartage en particulier pour des usages très occasionnels, sans fortes contraintes horaires au départ ou au retour (respect des heures d'ouverture), d'autant que certains loueurs proposent des tarifs plutôt attractifs, y compris pour de courtes durées :

- Chez Leclerc Location (présent à Saint-Paul-les-Romans, à Bourg-les-Valence, Saint-Rambert d'Albon, à Saint-Paul-Trois-Châteaux et à Montélimar), il faut compter 39 € pour une journée de location et 100 km parcourus avec une Renault Clio et 16 € pour une course de 30 km et 3 heures.
- Chez U Location (présent à Dieulefit, à Donzère, à Nyons, à Saint-Donat, à Beaumont-les-Valence...), il faut compter 39 € pour une journée de location et 100 km parcourus avec une Renault Clio et 45 € pour une Renault Captur.
- Chez Intermarché (présent à Crest, à Loriol, à Tain-l'Hermitage, à Hauterives et à Montélimar), il faut compter 37 € pour une journée de location et 100 kilomètres parcourus avec une Nissan Juke, une Renault Captur, une Peugeot 2008 ou équivalent.

3.3.3 LES DISPOSITIFS SOCIAUX DE LOCATION SOLIDAIRE

Il existe localement des dispositifs sociaux de location solidaire qui ne sont pas de l'autopartage mais qui constituent une solution de mobilité existante, accessible au moins ponctuellement, pour des publics défavorisés.

3.3.3.1 Dispositif Locauto de Mobilité 07-26

La plateforme Mobilité 07-26⁹ met à disposition des voitures pour faciliter l'accès à l'emploi ou à des formations, en Drôme et en Ardèche.

En Drôme, elle dispose de trois antennes à Crest (CCAS et Dromolib), à Saint-Rambert-d'Albon (Centre social Rosa Parks) et à Saint-Paul-Trois-Châteaux (Ancre).

Quatre voitures (deux véhicules électriques et deux véhicules thermiques) sont disponibles pour les ayants droit ayant à parcourir des distances supérieures à 40 kilomètres par jour aller-retour.

La durée du prêt est de 15 jours par an pour la recherche d'emploi et jusqu'à 90 jours par an pour un emploi, un stage ou une formation.

Le tarif d'usage est de 8 € par jour. S'y ajoute une caution de mise à disposition 500 € (en chèque ou en espèces) et 5 € d'adhésion annuelle à l'association. L'assurance (MAIF) est comprise dans le tarif de location.

Les bénéficiaires sont orientés par leur conseiller insertion, auprès de Mobilité 07-26, grâce à une fiche d'orientation selon les critères suivants :

- Être éloigné des transports urbains ou avoir des horaires inconciliables avec leur utilisation quotidienne.
- Être dans l'objectif d'une démarche d'insertion professionnelle (formation, entretien d'embauche, aller au travail...).

Les documents à fournir le jour de la mise à disposition sont :

- Carte d'identité ou carte de séjour.
- Permis de conduire B (boite manuelle) ou B78 (boite automatique)
- Contrat de travail, justificatif d'une mission intérim...
- Un justificatif de domicile.
- Une garantie de restitution de 500 euros en chèque ou espèces.
- 5 euros d'adhésion à l'association + le coût de la location payable d'avance.

Pour ce dispositif, Mobilité 07-26 bénéficie de fonds publics (FSE, Région, Départements de la Drôme et de l'Ardèche) pour environ 80%.

Certaines communes ainsi que des fondations d'entreprises privées sont sollicitées pour compléter le financement.

⁹ <https://www.platatformemobilite-ra.fr/mobilite-07-26.html>



Une Zoé Locauto disponible à Crest et mise à disposition par Dromolib

3.3.3.2 La location solidaire de Optimess (ex-Valence Services)

Optimess¹⁰ propose de la location solidaire de voitures et voitures aux personnes ayant besoin d'un véhicule pour accéder ou rester en emploi ou en formation, quel que soit le type de contrat (intérim, saisonnier, CDI, apprentissage, alternance, etc.). Les bénéficiaires du RSA peuvent également en profiter pendant leur recherche d'emploi.

Les voitures mises à disposition sont :

- 3 voitures sans permis, pour des trajets jusqu'à 50 km A/R. Un permis AM est alors requis. L'accès à une prise électrique standard est exigée pour la recharge quotidienne.
- 47 voitures avec permis (citadines, berlines et familiales), thermiques dont 8 en boîte automatique, pour des trajets jusqu'à 80 km, avec boîte manuelle ou automatique. Un permis B est alors requis.

Le coût d'usage est de 5 à 7 € par jour, avec une caution de 500 € (chèques non encaissés) ou un dépôt de 50 € pour les bénéficiaires du RSA.

Les véhicules sont assurés à la MAIF.

¹⁰ <https://optimess.pro/>

Pour louer un véhicule à tarif social avec Optimess, le processus est le suivant :

- Remplir et envoyer le formulaire de [demande de location solidaire](#).
- Optimess vérifie et valide l'éligibilité (besoin d'un véhicule pour le travail ou la formation). Pour les bénéficiaires du RSA, une prescription via DORA du référent insertion (France Travail, Mission Locale, CMS, autres...) est obligatoire.
- Une fois l'éligibilité confirmée et si un véhicule est disponible, le bénéficiaire doit constituer un dossier complet contenant :
 - Copie d'une pièce d'identité (carte d'identité, passeport ou titre de séjour).
 - Justificatif de domicile (ou attestation d'hébergement avec copie de la pièce d'identité de l'hébergeur).
 - Photocopie du permis de conduire ou AM.
 - Justificatif d'emploi ou de formation (ex. : fiche de paie, promesse d'embauche, contrat de formation, etc.).
 - Deux chèques de caution non encaissés de 250 €.
 - Paiement anticipé du contrat de location.

Les retraits et restitutions de véhicules se font dans les garages solidaires de Valence et de Romans-sur-Isère qui sont ouverts du lundi au vendredi.

3.4 LE POTENTIEL DE DEVELOPPEMENT DE L'AUTOPARTAGE EN BOUCLE

Nous ne traitons ici que du potentiel de développement de l'autopartage en boucle susceptible de s'inscrire dans le réseau régional opéré par Citiz Auvergne-Rhône-Alpes.

3.4.1 LE POTENTIEL AUTOUR DES GARES

3.4.1.1 Les gares déjà dotées

Trois des principales gares du département de la Drôme sont déjà dotées pour la pratique de l'autopartage :

Gares	Intercommunalité de rattachement	Fréquentation voyageurs en 2019	Population communale	Commentaires
Valence TGV	VRA/VRM	2 597 471	-	Gare déjà dotée (Citiz)
Valence Ville	VRA/VRM	2 143 873	62 500	Gare déjà dotée (Citiz)
Romans Bourg-de-Péage	VRA/VRM	408 945	44 000	Gare déjà dotée (Citiz)

Ces gares bénéficient d'un positionnement stratégique dans le réseau régional dont elles constituent la porte de sortie vers le Sud.

Les usagers du service qui habitent le long de l'arc alpin (Grenoble, Chambéry, Annecy...), vers Lyon ou même au-delà peuvent donc trouver intérêt à utiliser les véhicules qui y sont positionnés en intermodalité avec le train pour se rendre par exemple en Ardèche ou ailleurs dans la Drôme.

3.4.1.2 Les gares à potentiel exploitable

Nous identifions trois autres gares ayant du potentiel pour l'autopartage :

Gares	Intercommunalité de rattachement	Fréquentation voyageurs en 2019	Population communale	Commentaires	Potentiel pour l'autopartage
Montélimar	Montélimar Agglo	893 457	40 400	Gare très légèrement exentrée du centre-ville	Très correct
Pierrelatte	CCDSP	287 040	13 100	Gare moyennement bien connectée au centre ville mais pas isolée	Correct
Tain l'Hermitage Tournon	Arche Agglo	505 404	16 400	Gare correctement positionnée, proche d'habitations et assez proche du centre-ville	Très correct

3.4.1.3 Les gares à potentiel assez faible

Nous identifions six gares ayant un potentiel assez faible et donc plus tangentes pour le développement de l'autopartage :

Gares	Intercommunalité de rattachement	Fréquentation voyageurs en 2019	Population communale	Commentaires	Potentiel pour l'autopartage
Crest	CCCPS	75 836	8 300	Gare mixte (trains et cars), moyennement bien connectée au centre ville	Assez faible
Die	CCD	57 018	4 600	Gare mixte (trains et cars), bien connectée au centre ville	Assez faible
Livron-sur-Drôme	CCVD	61 938	9 300	Gare moyennement bien connectée au centre ville	Assez faible
Loriol-sur-Drôme	CCVD	62 121	6 600	Gare très moyennement bien connectée au centre ville	Assez faible
Saint-Rambert d'Albon	CCPDA	285 747	6 900	Gare moyennement bien connectée au centre ville	Assez faible
Saint-Vallier sur Rhône	CCPDA	288 303	4 000	Gare moyennement bien connectée au centre ville	Assez faible

3.4.1.4 Les gares à faible potentiel

Nous identifions quatre gares ayant un potentiel trop faible pour justifier, par leur simple existence, l'émergence d'une offre d'autopartage :

Gares	Intercommunalité de rattachement	Fréquentation voyageurs en 2019	Population communale	Commentaires	Potentiel pour l'autopartage
Donzère	CCDSP	27 285	5 500	Gare très moyennement bien connectée au centre ville	Faible
Luc-en-Diois	CCD	8 242	450	Gare mixte (trains et cars), moyennement bien connectée au centre ville	Faible
Lus-la-Croix-Haute	CCD	5 455	550	Gare mixte (trains et cars), très moyennement bien connectée au centre ville	Faible
Saillans	CCCPS	13 514	1 300	Gare mixte (trains et cars), très moyennement bien connectée au centre ville	Faible

3.4.2 LE POTENTIEL PAR COMMUNE

Pour estimer le potentiel par commune, nous avons pris en compte les éléments d'analyse suivants :

- Densité de population.
- Densité d'emplois.
- Taux de motorisation des ménages.
- Existence de gares.
- Part de CSP+.
- Importance du vote écologiste aux élections européennes de 2024.
- Configuration du centre-ville de la commune.
- Expérience en autopartage.
- Potentiel touristique estimé.

Les cartes de densités de population, de densités d'emplois et de taux de motorisation par EPCI sont présentés en annexes.

Sur cette base, nous avons classé les communes en trois catégories :

- Communes à plus fort potentiel.
- Communes à potentiel tangent.
- Communes à potentiels « limite ».

Cette analyse est donc théorique, peut-être pas totalement exhaustive, et elle comporte une part de subjectivité.

Elle ne prend pas en compte à ce stade la volonté politique des élus concernés et la facilité (ou pas) de mise en œuvre.

3.4.2.1 Les communes à plus fort potentiel

Dix communes sont identifiées comme étant à fort potentiel et quatre d'entre elles sont déjà dotées (celles en italique) :

Intercommunalités	Communes	Pop.
VRA	<i>Bourg-de-Péage</i>	9 600
CCCPS	Crest	8 800
Montélimar Agglo	Montélimar	40 400
CCBDP	Nyons	6 800
CCDSP	Pierrelatte	14 000
VRA	<i>Romans sur Isère</i>	32 900
Arche Agglo	Tain l'Hermitage	6 100
Arche Agglo	Tournon-sur-Rhône (07)	10 300
VRA	<i>Valence</i>	64 500
VRA	<i>Valence TGV</i>	2 600
TOTAL		196 000

3.4.2.2 Les communes à potentiel tangent

Onze communes sont identifiées comme étant à potentiel tangent. Parmi elles, seule Loriol-sur-Drôme bénéficie déjà d'un service d'autopartage (ex-Libelul) :

Intercommunalités	Communes	Pop.
VRA	Beaumont-lès-Valence	4 200
VRA	Bourg-lès-Valence	19 600
VRA	Chabeuil	6 900
CCPD	Die	4 800
CCVDB	Livron-sur-Drôme	9 300
CCVDB	<i>Loriol-sur-Drôme</i>	6 600
VRA	Montélier	4 100
VRA	Portes-lès-Valence	10 400
Arche Agglo	Saint-Donat-sur-l'Herbasse	4 300
VRA	Saint-Marcel-lès-Valence	19 600
CCDSP	Saint-Paul-Trois-Châteaux	9 000
TOTAL		98 800

3.4.2.3 Les communes à potentiel « limite »

Onze communes sont identifiées comme étant à potentiel « limite ». Parmi elles, seules Aouste-sur-Sye et Eurre bénéficient déjà d'un service d'autopartage (ex-Libelul) :

Intercommunalités	Communes	Pop.
CCCPS	<i>Aouste-sur-Sye</i>	<i>2 500</i>
CCBDP	Buis-les-Baronnies	2 300
CCDB	Dieulefit	3 200
CCDSP	Donzère	5 500
CCCPS	<i>Eurre</i>	<i>1 400</i>
CCRV	La Chapelle-en-Vercors	750
VRA	Malissard	3 300
CCCPS	Saillans	1 400
CCPD	Saint-Rambert-d'Albon	6 900
CCPD	Saint-Vallier	4 000
CCEPPG	Valréas (84)	9 900
TOTAL		41 150

3.4.3 FOCUS PAR INTERCOMMUNALITE

3.4.3.1 Arche Agglo

Les communes les plus propices au développement de l'autopartage sont Tain-l'Hermitage (6'100 hab.) et Tournon-sur-Rhône (10'300 hab.), dopées l'une et l'autre par la présence d'une gare attractive.

Saint-Donat-sur-l'Herbasse (4'300 hab.) est considérée à potentiel tangent du fait qu'il s'agit d'une commune ancienne assez dense.

3.4.3.2 Baronnies en Drôme Provençale

Nyons (6'800 habitants) est la commune la plus propice au développement de l'autopartage sur ce territoire.

La question d'une implantation peut se poser à Buis-les-Baronnies (2'300 hab.), commune ancienne, touristique, assez dense, avec une population a priori réceptive (vote écologiste important).

3.4.3.3 Crestois et Pays de Saillans

Crest (8'800 habitants) est la commune la plus propice au développement de l'autopartage sur ce territoire, avec l'atout d'une population a priori réceptive (vote écologiste très élevé).

Dans les secteurs tangents, on peut y associer Aouste-sur-Sye (2'500 hab.) et Eurre (1'400 hab.) où existe déjà le service Libelul, et éventuellement, Saillans (1'400 hab.), commune petite mais ancienne, dense, avec l'atout d'une population a priori réceptive (vote écologiste très élevé).

3.4.3.4 Dieulefit-Bourdeaux

Il n'y a pas de communes à fort potentiel sur ce territoire. La question peut se poser éventuellement à Dieulefit (3'200 hab.), commune ancienne, touristique, assez dense, avec une population a priori réceptive (vote écologiste important).

3.4.3.5 Drôme Provençale

Pierrelatte (14'000 habitants) est la commune la plus propice au développement de l'autopartage sur ce territoire, du fait de sa taille et de la présence d'une gare.

La question d'un déploiement peut se poser à Saint-Paul-Trois-Châteaux (9'000 hab.), commune ancienne, dense, avec des contraintes de stationnement et, dans une moindre mesure à Donzère (5'500 hab.).

3.4.3.6 Enclave des Papes - Pays de Grignan

Il n'y a pas de communes à fort potentiel sur ce territoire mais Valréas (9'500 hab.) peut être considérée comme à potentiel tangent. Le centra ancien est étroit et cumule densité de population et d'emplois. La part des CSP+ y est en revanche faible.

3.4.3.7 Montélimar Agglo

Montélimar (40'400 hab.) représente de fait la commune à plus fort potentiel sur ce secteur. Si le service est mis en place dans la ville centre, et que le succès est au rendez-vous, il est possible qu'il puisse s'étendre dans un second temps aux communes limitrophes.

3.4.3.8 Pays Diois

Il n'y a pas de communes à fort potentiel sur ce territoire. La question d'une implantation peut se poser éventuellement à Die (4'800 hab.), avec l'atout d'une population a priori réceptive (vote écologiste très élevé).

3.4.3.9 Porte de Drôme Ardèche

Il n'y a pas de communes à fort potentiel sur ce territoire mais deux communes sont à potentiel « limite » : Saint-Vallier (4'000 hab.), dont le centre ancien est étroit et qui cumule une forte densité de population et d'emplois (mais beaucoup liés au seul hôpital) et Saint-Rambert-d'Albon (6'900 hab.), avec l'atout d'une gare.

3.4.3.10 Royans Vercors

Il n'y a pas de communes à fort potentiel sur ce territoire et pas vraiment de communes à potentiel tangent. La question d'une implantation peut se poser éventuellement à La Chapelle-en-Vercors (750 hab.) du fait de sa vocation touristique.

3.4.3.11 Val-de-Drôme en Biovallée

Il n'y a pas de communes à fort potentiel sur ce territoire mais Livron-sur-Drôme (9'300 hab.) et Loriol-sur-Drôme (6'600 hab.) peuvent être considérées comme à potentiel tangent, avec l'atout d'une gare et l'existence de Libelul à Loriol-sur-Drôme.

3.4.3.12 Valence Romans Agglo

Dans l'agglomération, les secteurs les plus favorables sont :

- Valence, Romans-sur-Isère et Bourg-de-Péage principalement.
- Valence TGV pour des usages spécifiques liés à la gare.
- Ces secteurs cochent toutes les cases (densités, taux de motorisation...).
- Ils sont tous déjà dotés de véhicules partagés.

De nombreuses communes peuvent être considérées comme à potentiel tangent : Beaumont-lès-Valence (4'200 hab.), Bourg-lès-Valence (19'600 hab.), Portes-lès-Valence (10'400 hab.), Saint-Marcel-lès-Valence (19'600 hab.), Montélier (4'100 hab.), Chabeuil (6'900 hab.) et, dans une moindre mesure, Malissard (3'300 hab.).

3.4.4 PARTAGE DE VEHICULES EXISTANTS

Lors des entretiens menés avec les collectivités, il leur a été demandé des informations sur la composition de leurs flottes et sur leur propension à partager au moins un véhicule de leur parc.

Il est apparu que les parcs des collectivités étaient assez hétérogènes et que leur partage serait difficile à concrétiser :

- Des parcs comprenant entre 0 et 10 voitures de service (3 en moyenne), avec peu de données disponibles sur les usages et les taux d'utilisation.
- Des véhicules plutôt vieillissants, majoritairement thermiques, un peu électriques, à la marge hybrides.
- Des parcs souvent très utilisés et à flux tendu avec parfois, en complément, un usage des véhicules personnels des agents.

Concernant leur propension au partage de véhicules, les retours ont été très divers, du « non » au « oui » avec pas mal de « ne sait pas ».

Outre le manque de disponibilité des véhicules, divers problèmes annexes ont été signalés :

- Fréquemment, des problèmes de positionnement des véhicules, trop excentrés des zones d'habitation.
- Plus rarement, des problèmes d'accessibilité avec des parkings fermés le soir et durant les weekends, ou des problèmes d'image (ne pas laisser des tiers conduire des véhicules floqués aux couleurs de la collectivité).

Ces premiers retours, qui ne sont pas très encourageants, mériteraient de toute façon d'être affinés et d'englober aussi ceux des communes qui n'ont pas été interrogées dans le cadre de l'étude (sauf exceptions).

Les opportunités seraient sans doute plus nombreuses d'autant que les véhicules des communes sont plus fréquemment stationnés au cœur des communes et donc plus accessibles (au moins ceux utilisés par les services administratifs).

Les collectivités nous ont par ailleurs signalé qu'il pourrait y avoir intérêt à partager des minibus de 9 places. Il existerait sur le territoire une flotte non négligeable de véhicules de ce type, utilisés notamment par les centres de loisirs, les associations sportives ou certaines communes (Crest, Dieulefit...). Ces véhicules seraient aujourd'hui peu partagés alors que ceux qui les possèdent n'en ont que des usages occasionnels, surtout le mercredi et pendant les week-ends.

Lors des entretiens, il a aussi été demandé aux intercommunalités dans quelle mesure elles pourraient envisager d'utiliser pour leurs propres déplacements un service d'autopartage.

Les retours ont été diversifiés :

- Deux en ont déjà la possibilité : CCRV (via VercorSoleil) et VRA (Citiz Auvergne-Rhône-Alpes).
- Intérêt de principe : CCCPS, CCBBD et CCEPPG.
- Pas d'intérêt a priori : CCBDP et Ville de Crest.
- Pas d'avis : Arche Agglo, CCD, CCDSP et CCPDA.

3.4.5 SYNTHÈSE

Les analyses menées précédemment montrent qu'il **existe un potentiel réel, mais limité, pour développer en Drôme une offre d'autopartage en boucle susceptible de s'inscrire dans le réseau régional opéré par Citiz Auvergne-Rhône-Alpes** :

- Le département est très rural, peu dense, montagneux si bien que ses habitants sont globalement très dépendants de la voiture.
- La population et les emplois sont assez concentrés et surtout localisés le long de la vallée du Rhône.
- L'offre alternative à la voiture (train, autres transports en commun, vélos...) n'est très performante que dans quelques secteurs denses (Valence, Montélimar...).
- On dénombre peu de communes (mais des communes peuplées) où la mise en place d'une offre serait "naturelle".
- Même dans les communes identifiées comme "tangentes", il n'est pas acquis que l'offre puisse se concrétiser (succès non garanti, complexité de mise en œuvre quand seulement une ou deux communes sont concernées dans une intercommunalité...).

En dehors de ces zones, et dans leurs franges les plus tangentés, le développement de l'autopartage dans le département nécessitera de recourir à des solutions originales :

- Faciliter le déploiement de l'autopartage traditionnel, en optimisant au maximum, là où ce sera possible, les conditions économiques de mise en œuvre : trouver des synergies, utiliser autant que possible des véhicules déjà existants...
- Encourager ailleurs le développement de l'autopartage entre particuliers, en s'inspirant de ce qui existe déjà localement et qui fonctionne plutôt bien :
 - Ce type de service pourrait répondre à des besoins avérés du territoire : faciliter la mobilité de personnes âgées et/ou non motorisées, favoriser l'écotourisme...
 - Le département compte de plus en plus de personnes âgées qui n'utilisent plus beaucoup leur voiture, qui ont des moyens limités et qui pourraient donc potentiellement devenir des "prêteurs".

4 PERCEPTION DE L'AUTOPARTAGE PAR DES USAGERS ET DES NON-USAGERS DE LA DROME RURALE

4.1 INTRODUCTION

Dix focus groupes ont été organisés entre fin novembre 2024 et mi-février 2025. Ils ont permis de rencontrer 44 personnes et d'animer 17 heures de discussion sur l'autopartage.

Nous détaillons ici les objectifs de ces focus groupes (partie1), la manière dont ils ont été réalisés et les profils des personnes rencontrées (partie 2) et les résultats que nous pouvons en tirer sur la perception de l'autopartage, les freins et leviers à l'adoption de cette pratique (partie 3), dans la perspective de développer des projets de service d'autopartage (partie 4).

4.1.1 RAPPEL DES OBJECTIFS

La partie qualitative de l'étude vise à qualifier le rapport des personnes à l'autopartage selon trois niveaux :

- **Le changement de pratique** : l'autopartage peut-il contribuer à la démotorisation partielle ou complète du ménage ? quels sont les conditions du passage à l'acte ?
- **Le rapport à l'autopartage en tant que service de mobilité** : quels sont les freins leviers à l'utilisation d'un service d'autopartage ? sont-ils différents selon les types de services ?
- **Le potentiel de développement de projets d'autopartage en milieu rural** : quels types de service développer ? quelle réception des publics vis-à-vis des types proposés ? comment tenir compte de la diversité des espaces ruraux ? quels acteurs peuvent faciliter l'émergence de projets d'autopartage ?

De façon plus indirecte c'est également l'occasion d'explorer l'articulation de l'enjeu de mobilité à d'autres enjeux de la ruralité : faire ensemble, transition écologique, isolement, vieillissement et précarité.

4.1.2 LE RURAL, DES ESPACES RURAUX : DE QUOI PARLE-TON ?

La ruralité est un terme qui recouvre une diversité d'espaces selon les critères de définition que l'on retient.

La question de la densité démographique est le premier de ces critères pour définir le rural comme un espace faiblement peuplé.

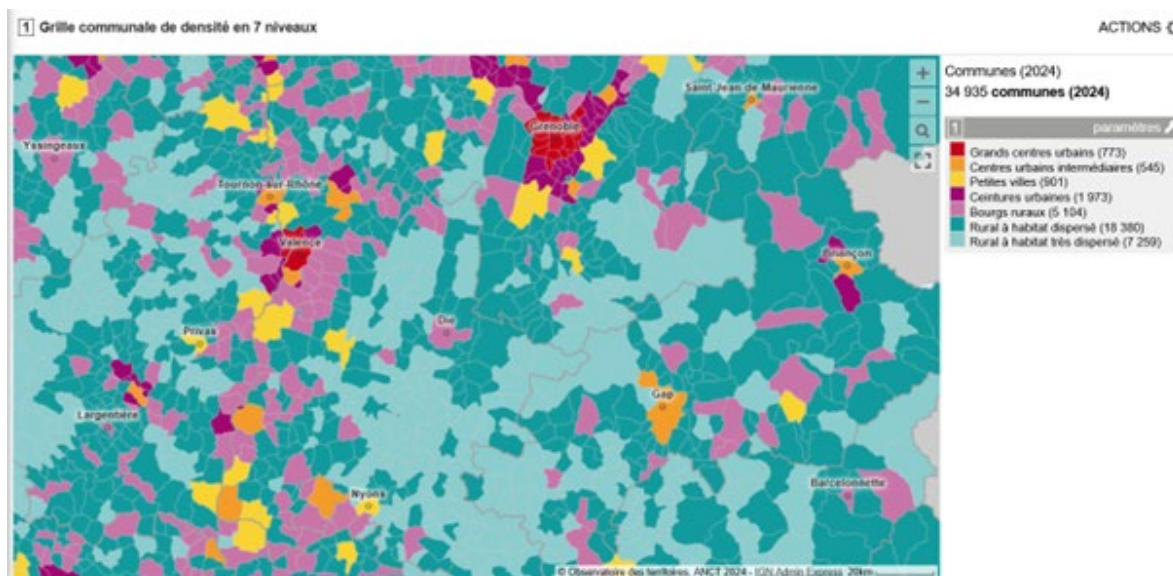
Depuis 2020, l'INSEE définit les territoires ruraux en s'appuyant sur la densité de population à partir d'une grille communale de densité¹¹ à quatre niveaux puis, depuis 2022, sur une grille communale de densité à sept niveaux (voir carte ci-dessous).

On peut y voir trois catégories de rural en fonction de la distribution de l'habitat : bourgs ruraux, rural à habitat dispersé, rural à habitat très dispersé.

¹¹ <https://www.insee.fr/fr/information/6439600>

Cet aspect nous semble important à considérer compte tenu que la dispersion de l'habitat a un impact sur la localisation possible des véhicules à partager et la faculté des personnes à s'y rendre.

On y voit par exemple que Die, Saillans ou Dieulefit sont définis comme bourgs ruraux.



Cartographie du zonage rural à partir de la grille de densité communale de l'INSEE en sept catégories

Source : observatoire des territoires.

De son côté, la Région Nouvelle Aquitaine, au travers de son service Etudes, prospective et évaluations, propose de coupler la lecture par la densité au zonage en aires d'attraction des villes (AAV)¹², qui permet de mesurer l'influence des pôles d'emploi sur les communes environnantes.

Cette approche permet de distinguer pour le sous-ensemble des communes rurales, les communes qui appartiennent à une aire d'attraction des villes de 50'000 habitants ou plus, de celles hors aire d'attraction, ou appartenant à une aire de moins de 50'000 habitants.

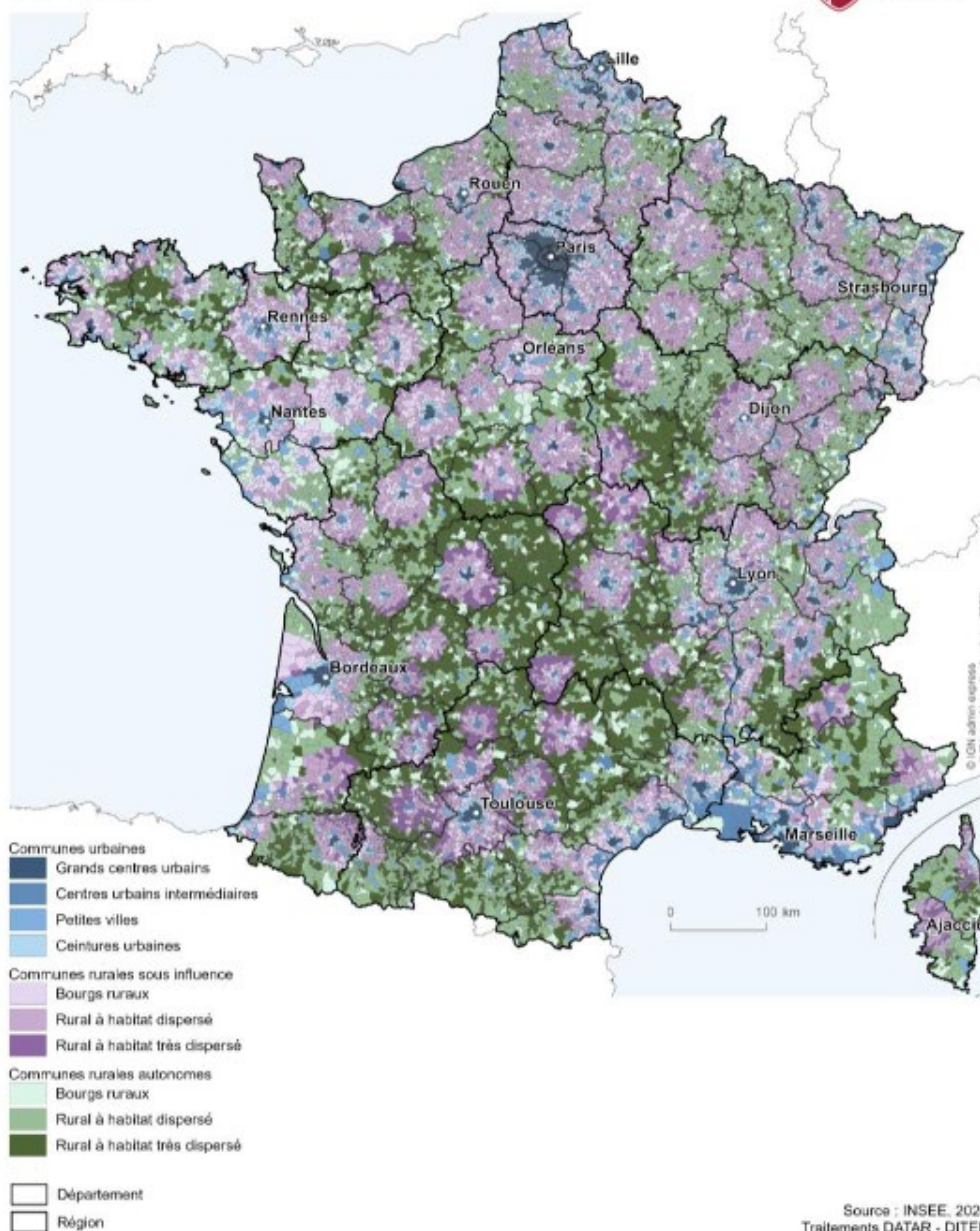
Les premières correspondent aux communes rurales sous influence, les dernières aux communes rurales autonomes (voir carte ci-dessous).

En considérant les zones d'emplois, ce sont les mobilités domicile travail qui sont indirectement prises en compte. Or celles-ci sont structurantes dans les déplacements des ménages et penser l'autopartage comme un mode à articuler avec d'autres (intermodalité) implique de s'appuyer sur les axes de déplacements les plus structurants.

On y voit par exemple que Die et Nyons y sont définis comme des bourgs ruraux autonomes.

¹² <https://www.insee.fr/fr/information/4803954>

Communes urbaines, rurales sous influence et rurales autonomes



Cartographie de la combinaison de la grille de densité communal au zonage en aire d'attraction urbaine

Source : le service études et prospective de la Région Nouvelle Aquitaine.

Cette définition de l'espace rural étant posée, nous nous y référons plus loin dans la discussion des résultats pour en tirer des enseignements en termes de développement de l'autopartage notamment.

4.2 METHODE

Les éléments issus de ces focus groupe ne sont pas généralisables ils servent à tester la perception de l'autopartage par les personnes rencontrées ainsi que leur réception des différentes modalités d'autopartage par les différents types de publics définis.

Il convient donc d'interpréter avec précaution les résultats que nous en tirons, ils sont valables pour les personnes rencontrées et dans le contexte de rencontre, ici en Drôme en 2024.

4.2.1 DESCRIPTION DES PUBLICS CIBLES

Pour définir les publics cibles à réunir pour réaliser les focus groupes, nous avons d'abord identifié les questions auxquelles nous voulions répondre. Nous avons ensuite rédigé des guides d'animation en fonction des publics et des hypothèses.

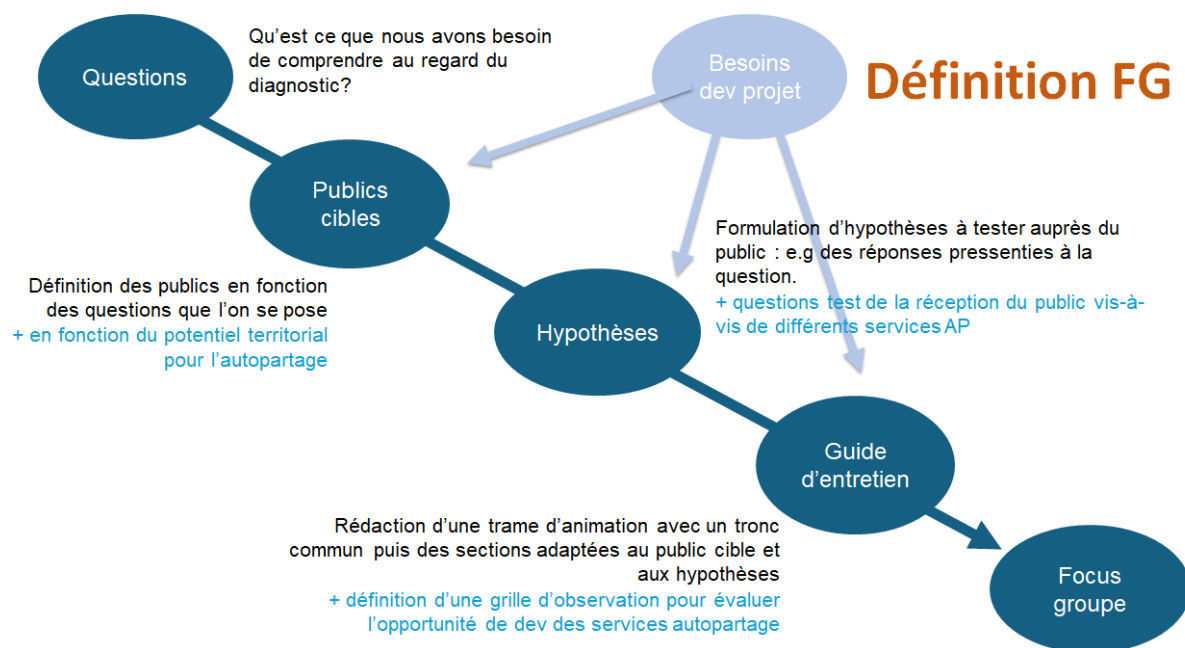


Schéma des différentes étapes successives conduisant à la mise en place des focus groupes

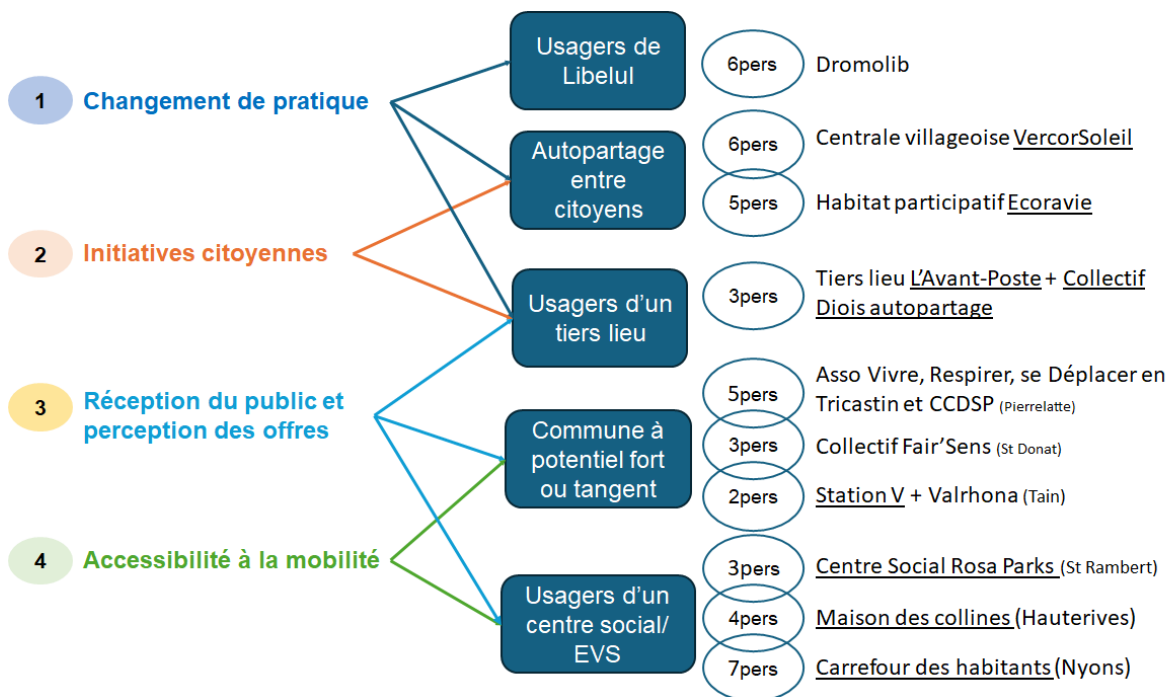
La première question que nous testons à travers les focus groupe est celle transversale à cette étude du changement de pratique : **comment une personne passe à l'acte en ayant recours à l'autopartage ? selon quelles conditions, dans quel contexte ?** quels sont les freins et leviers à la pratique de l'autopartage ?

Pour l'explorer nous soumettons cette question à des publics expérimentés (utilisateurs de Libelul à Aouste-sur-Sye et à Eurre, d'autopartage entre particuliers à Die et Dieulefit, location via une structure à la Chapelle-en-Vercors) ainsi qu'à des publics de non-usagers : groupes d'habitants à Pierrelatte, Nyons, Saint-Donat-sur-l'Herbasse, Hauterives, Tain-l'Hermitage et Saint-Rambert-d'Albon.

Ensuite, le diagnostic soulève plusieurs questions à explorer à travers la réalisation des focus groupes :

- La Drôme rurale présente un nombre d'initiatives citoyennes sur l'autopartage qui semble particulièrement élevé comparativement à d'autres territoires. Ces initiatives sont-elles l'expression de l'absence d'une offre d'autopartage ou d'alternatives à la voiture individuelle ? ou une tendance pour des formes d'auto-organisation collectives ? l'autopartage entre particuliers ou les formes locatives portées par des structures collectives sont-elles plus adaptées au milieu rural ?
- La mobilité en milieu rural est un enjeu fort qui vient renforcer les inégalités sociales et les problématiques d'accessibilité. Est-ce que l'autopartage peut constituer une forme de réponses aux problématiques mobilités en lien avec l'isolement de la jeunesse, le vieillissement de la population, la précarité économique etc. Si oui, quelles formes d'autopartage ?
- De façon subsidiaire, nous nous interrogerons sur la capacité de lieux et/ou structures comme des relais pour le support voire la gestion d'un service d'autopartage : nous identifions ainsi les habitats partagés ou encore les tiers lieux qui sont nombreux en Drôme, notamment dans l'idée que les usagers de ces lieux peuvent avoir un profil plutôt favorable à l'autopartage. Nous pensons également aux structures sociales (centres sociaux, espace de vie social, habitat social) comme des structures relais auprès de publics vivant des difficultés de mobilité.

C'est pourquoi nous avons sélectionné des publics usagers de ce type de lieux pour réaliser des focus groupes : habitat participatif à Dieulefit et tiers lieu à Die pour la question sur les initiatives citoyennes. Et des usagers des centres sociaux de Hauterives, de Nyons et de Saint-Rambert-d'Albon pour la question sur l'accessibilité à la mobilité.



Les différents publics identifiés en fonction des questions soulevées par l'étude et les structures ou lieux relais pour sélectionner les publics (nombre de personnes participantes dans les cercles).

4.2.2 DESCRIPTION DE LA METHODE FOCUS GROUPE

Le focus groupe est une technique d'entretien de groupe (groupe d'expression) qui permet de collecter des informations sur un sujet ciblé, ici l'autopartage. En particulier cette méthode :

- Permet d'évaluer des besoins, des attentes ou de mieux comprendre des opinions, des motivations ou des comportements.
- Sert aussi à tester ou à faire émerger de nouvelles idées inattendues.

Dans cette étude, le focus groupe est utilisé pour tester des hypothèses relatives à l'usage de l'autopartage en milieu rural pour différents publics cibles.

L'association Dromolib souhaite de cette manière approfondir de façon qualitative des éléments du diagnostic précédemment réalisé mais aussi obtenir des informations utiles pour définir des modèles économiques de services d'autopartage et utiles à l'émergence de projets.

Les participants doivent être entre 6 et 8 maximum et avoir des caractéristiques communes vis-à-vis du sujet étudié (voir partie suivante).

Les questions doivent aller du plus général au plus spécifique, elles doivent être posées de la façon la plus ouverte possibles.

Nous avons réalisé deux guides d'animation (annexes) afin de guider la discussion sur une durée d'environ 1h30. À la suite d'un brise-glace commun où chacun se présente brièvement (qui a une voiture, où habitez-vous), nous avons demandé aux participants d'expliquer en une phrase ce qu'est l'autopartage, puis de citer une expérience d'autopartage vécue. Les questions s'organisent ensuite en trois phases :

- Pour les non-usagers :
 - Vos habitudes de déplacements.
 - Votre vision de l'autopartage par rapport à votre besoin.
 - Positionnement vis à vis de différents types d'autopartage décrits par l'animateur.
- Pour les usagers :
 - Votre utilisation de l'autopartage.
 - Ce que vous changeriez à l'autopartage.
 - Positionnement vis à vis de différents types d'autopartage décrits par l'animateur.

La mise en œuvre du focus groupe implique la participation de deux personnes, un animateur et un observateur :

- L'animateur s'assure que les participants ont bien compris l'objet de l'atelier, de poser les questions au fur et à mesure de l'atelier, de recentrer les échanges si on s'éloigne de l'objet et de permettre à chacun de s'exprimer. Il s'appuie sur la trame d'animation pour amener les participants à réfléchir, s'exprimer, débattre.
- L'observateur écoute les échanges sans prendre la parole, son rôle est de remplir une grille d'informations pré établie au fur et à mesure des échanges. Son écoute est donc orientée (en fonction de la grille de lecture) et s'intéresse autant aux paroles exprimées qu'aux éléments d'expression non verbaux : malaise, retrait, anxiété, engouement, joie, etc.

A la suite du focus groupe, l'animateur et l'observateur débriefent à chaud à partir des notes de l'observateur afin d'intégrer le ressenti de l'animateur.

4.2.3 DESCRIPTION DE L'ECHANTILLON GLOBAL

Dix ateliers ont été organisés sur le territoire et ont permis de rencontrer 44 personnes. On distingue deux types de publics différents : les utilisateurs d'un service autopartage (20 personnes) et les non-utilisateurs (24 personnes).

	Thème focus	Commune	Personnes
Non usagers	Développement	Saint Donat sur l'Herbasse	3
	Développement	Tain l'hermitage	2
	Développement	Pierrelatte	5
	Développement et mobilité	Saint Raimbert d'Albon	3
	Développement et mobilité	Hauterives	4
	Développement et mobilité	Nyons	7
Usagers	Retour d'exp	Crest - Aoust sur Sye	6
	Retour d'exp et initiative citoyenne	Dieulefit	5
	Retour d'exp et initiative citoyenne	La chapelle en vercors	6
	Retour d'exp et initiative citoyenne	Die	3
			44

Tableau des différents focus groupes réalisés, les communes où ils ont été organisés et le nombre de personnes participantes

Parmi les utilisateurs, nous distinguons les publics en fonction du type de service d'autopartage utilisé : autopartage en libre-service (6 : expérience Libelul), autopartage de type location (7 : 6 à la Chapelle en Vercors et 1 à Die) ou autopartage entre particuliers (7 : 5 à Dieulefit et 2 à Die).

Parmi les non-utilisateurs, nous distinguons les publics en fonction du type de commune où ils résident : les habitants d'une commune à fort potentiel (14 répartis entre Nyons, Tain l'Hermitage et Pierrelatte), potentiel tangent (3 à Saint-Donat-sur-l'Herbasse), potentiel limite (3 à Saint-Rambert-d'Albon) ou en dehors des zones à potentiel (4 à Hauterives) en termes de développement de l'autopartage en libre-service.

Fort potentiel			Potentiel tangent			Potentiel "limite"		
Intercommunalités	Communes	Pop.	Intercommunalités	Communes	Pop.	Intercommunalités	Communes	Pop.
VRA	<i>Bourg-de-Péage</i>	9 600	VRA	Beaumont-lès-Valence	4 200	CCCPS	Aoust-sur-Sye	2 500
CCCPS	Crest	8 800	VRA	Bourg-lès-Valence	19 600	CCBDP	Buis-lès-Baronnies	2 300
Montélimar Agglo	Montélimar	40 400	VRA	Chabeuil	6 900	CCDB	Dieulefit	3 200
CCBDP	Nyons	6 800	CCPD	Die	4 800	CCDSP	Donzère	5 500
CCDSP	Pierrelatte	14 000	CCVDB	Livron-sur-Drôme	9 300	CCCPS	Eurre	1 400
VRA	<i>Romans sur Isère</i>	32 900	CCVDB	<i>Lorial-sur-Drôme</i>	6 600	CCRV	La Chapelle-en-Vercors	750
Arche Agglo	Tain l'Hermitage	6 100	VRA	Montélier	4 100	VRA	Malissard	3 300
Arche Agglo	Tournon-sur-Rhône (07)	10 300	VRA	Portes-lès-Valence	10 400	CCCPS	Saillans	1 400
VRA	<i>Valence</i>	64 500	Arche Agglo	Saint-Donat-sur-l'Herbasse	4 300	CCPD	Saint-Rambert-d'Albon	6 900
VRA	<i>Valence TGV</i>	2 600	VRA	Saint-Marcel-lès-Valence	19 600	CCPD	Saint-Vallier	4 000
			CCDSP	Saint-Paul-Trois-Châteaux	9 000	CCEPPG	Valréas (84)	9 900
TOTAL		196 000	TOTAL		98 800	TOTAL		41 150

En italique, communes déjà dotées

commune où un Focus groupe a été réalisé

FG avec un retour d'expérience (AEP ou ALS)

Identification des communes où un focus groupe a été réalisé en fonction du diagnostic de potentiel pour l'autopartage libre-service.

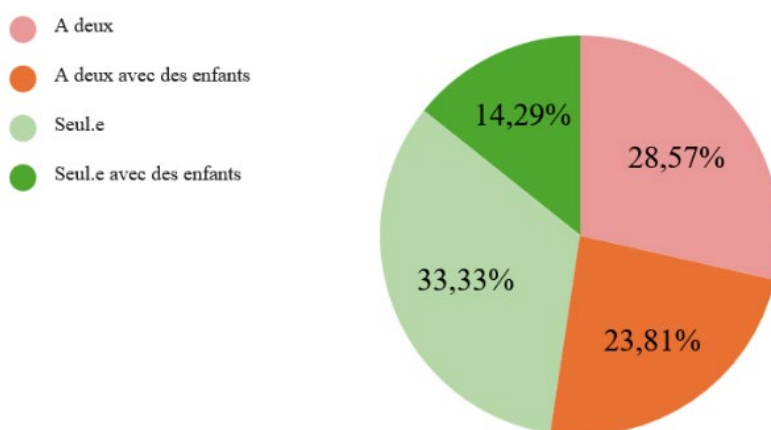
Nous avons ainsi réalisé des focus groupes dans des communes des trois types de potentiels de développement de l'autopartage en libre-service (ALS).

Nous pouvons d'ores et déjà souligner que les communes ayant des services d'autopartage actifs se situent dans des espaces limites ou tangents du point de vue du potentiel pour l'ALS.

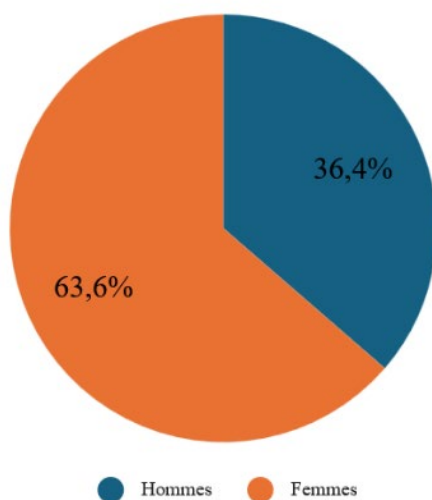
4.2.4 PROFILS DES PERSONNES RENCONTREES

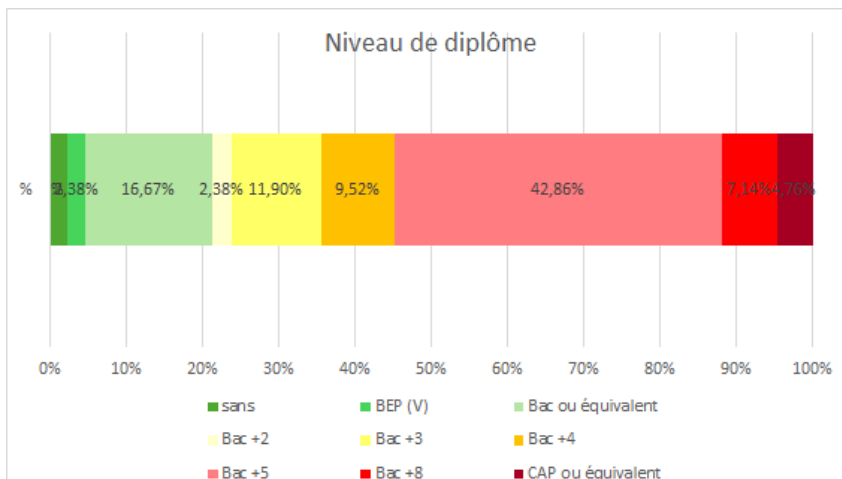
Les participants sont des participantes à 64%. Les personnes sont plus en couple (52%) que seules (48%), et, pour 38% d'entre elles, ont des enfants.

Composition du ménage

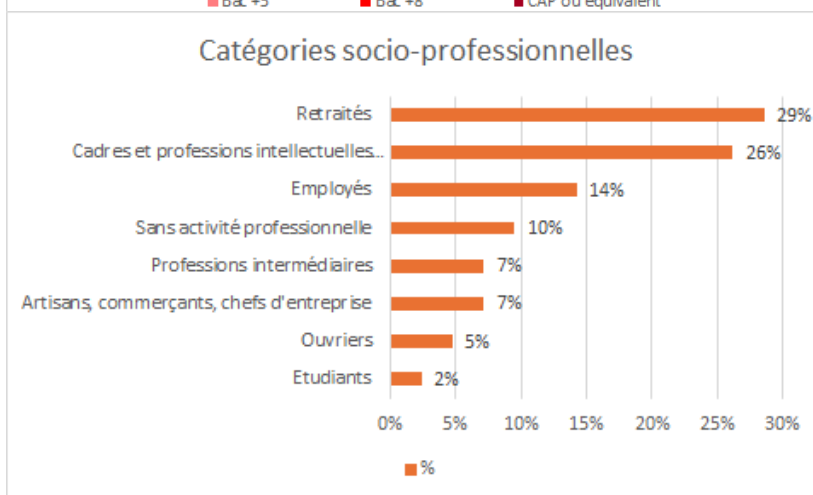


Proportion des hommes et des femmes

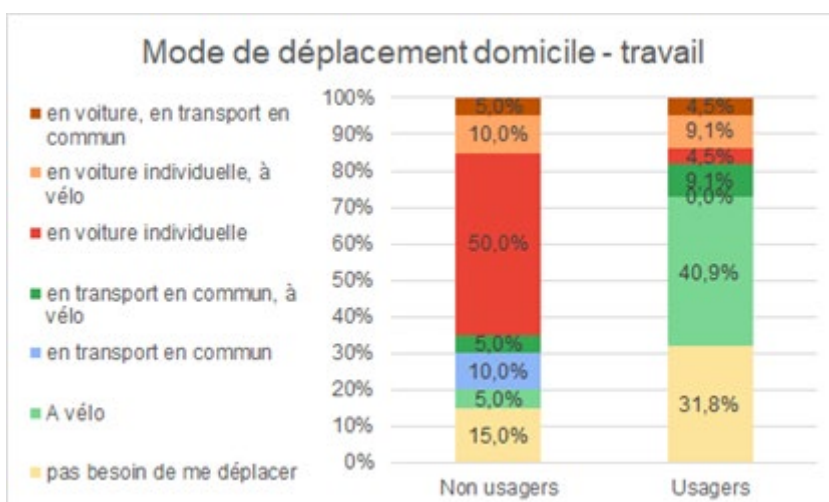




Plus de 54% des personnes rencontrées ont BAC+5 ou plus. 75% des personnes ont un diplôme de niveau BAC+3 ou plus. Nous avons rencontré un public globalement très formé comparativement à la population française (en 2022, 23% des Français avaient un diplôme de niveau BAC+3 ou plus¹³).



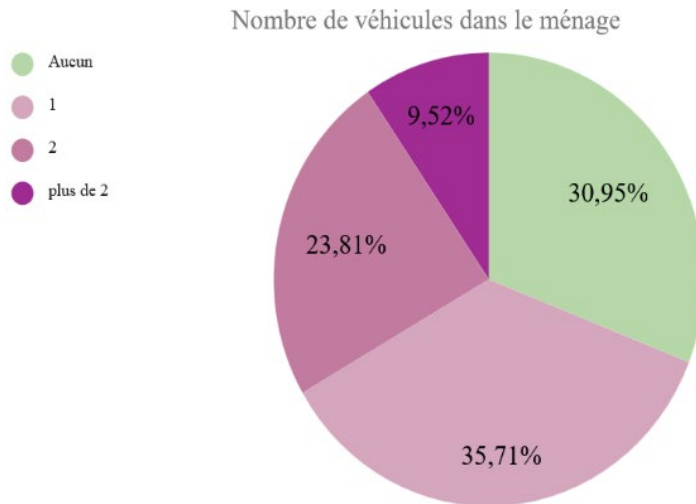
Un tiers des personnes rencontrées sont retraitées et un quart sont cadres et professions intellectuelles. 14% sont salariés et 10% sont sans profession. La part importante de retraités peut être due à la disponibilité nécessaire pour participer à un focus groupe. Toutefois la proportion des retraités est deux fois plus importante chez les personnes utilisatrices d'un service d'autopartage.



18% des usagers d'un service d'autopartage utilisent une voiture individuelle pour leur déplacement domicile-travail contre 65% des non-usagers. Le recours aux mobilités douces y est plus important.

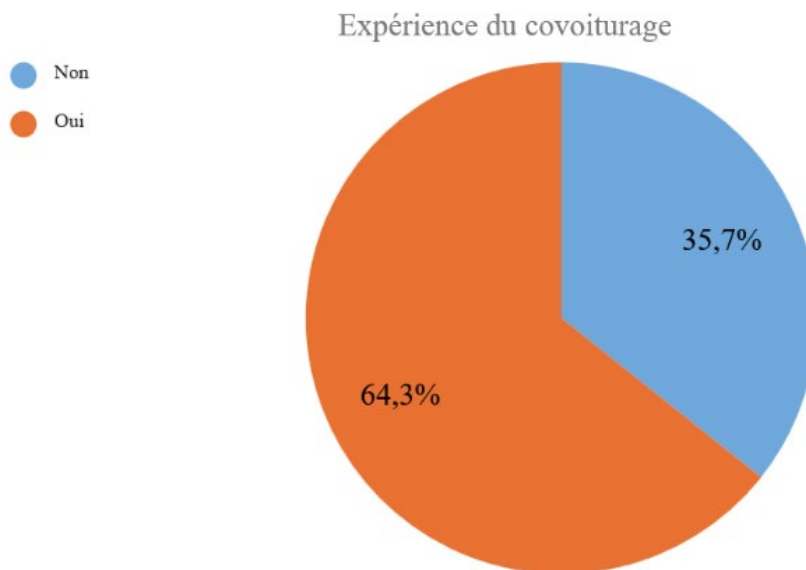
Cette différence est à nuancer du fait de la part plus importante de retraités chez les utilisateurs d'un service d'autopartage que chez les non-usagers.

¹³ Insee – Données 2022 – © Observatoire des inégalités.



31% des personnes rencontrées n'ont pas de voiture dans leur ménage. C'est 41% pour les usagers d'un service autopartage contre 20% pour les non-usagers.

Les ménages avec deux véhicules sont plus nombreux dans le public des non-usagers.



Les deux tiers des personnes rencontrées ont l'expérience du covoiturage, toutefois les personnes qui ont l'usage d'un service d'autopartage sont plus nombreuses (77%) que les non-usagers (50%).

En résumé, les personnes rencontrées sont un public **plutôt éduqué** (+ de 50% avec Bac+5 ou plus) et majoritairement **féminin** (64%). Une part non négligeable (20 à 30%) d'entre eux est **déjà sensibilisée à l'écomobilité** (pas de voiture, vélo pour aller au travail). Enfin, un nombre important de **retraités ont participé** (1/3).

On retrouve à peu près la même structure sociologique entre le groupe des utilisateurs d'autopartage et les non-utilisateurs, à l'exception notable qu'il y a deux fois plus de retraités chez les utilisateurs que parmi les non-utilisateurs actuels.

Sans surprise, **le taux de motorisation est beaucoup plus fort chez les non-utilisateurs (80%) que chez les utilisateurs (60%)**. Et le recours à la voiture individuelle pour aller au travail de la même façon.

4.3 ANALYSES

Les focus groupes ont été enregistrés afin de pouvoir ré écouter des passages. Par ailleurs les prises de notes de l'observateur ont été organisées pour être traitées de façon systématique et pouvoir comparer les réponses des focus les uns avec les autres.

L'analyse de l'ensemble s'est effectuée en plusieurs étapes (figure ci-dessous), avec en premier lieu un retour à chaud à la fin du focus groupe entre l'observateur et l'animateur qui permet de considérer les éléments ressentis : intensité des échanges, appropriation du sujet par les participants, erreurs de casting, difficultés à aborder certains points, etc.

Est venue ensuite l'analyse des prises de notes qui conduit à la mise en forme de trois documents d'analyse intermédiaire :

- Tableau de synthèse des fiches autopartage idéal en fonction de mon besoin selon les groupes.
- Tableau de synthèse des avantages et inconvénients « voiture individuelle » versus « autopartage » selon les groupes.
- Tableau de synthèse du positionnement vis-à-vis des différents services par groupe.
- Document d'analyse croisée des freins et leviers identifiés par groupes.

A partir de ces documents nous avons pu analyser les échanges des focus groupes pour répondre à nos questions initiales.

Cette analyse a inévitablement conduit à soulever d'autres questions. Une lecture en termes de perspectives de développement de projets d'autopartage a été conduite et est présentée dans la partie suivante (partie 4).

Traitement FG

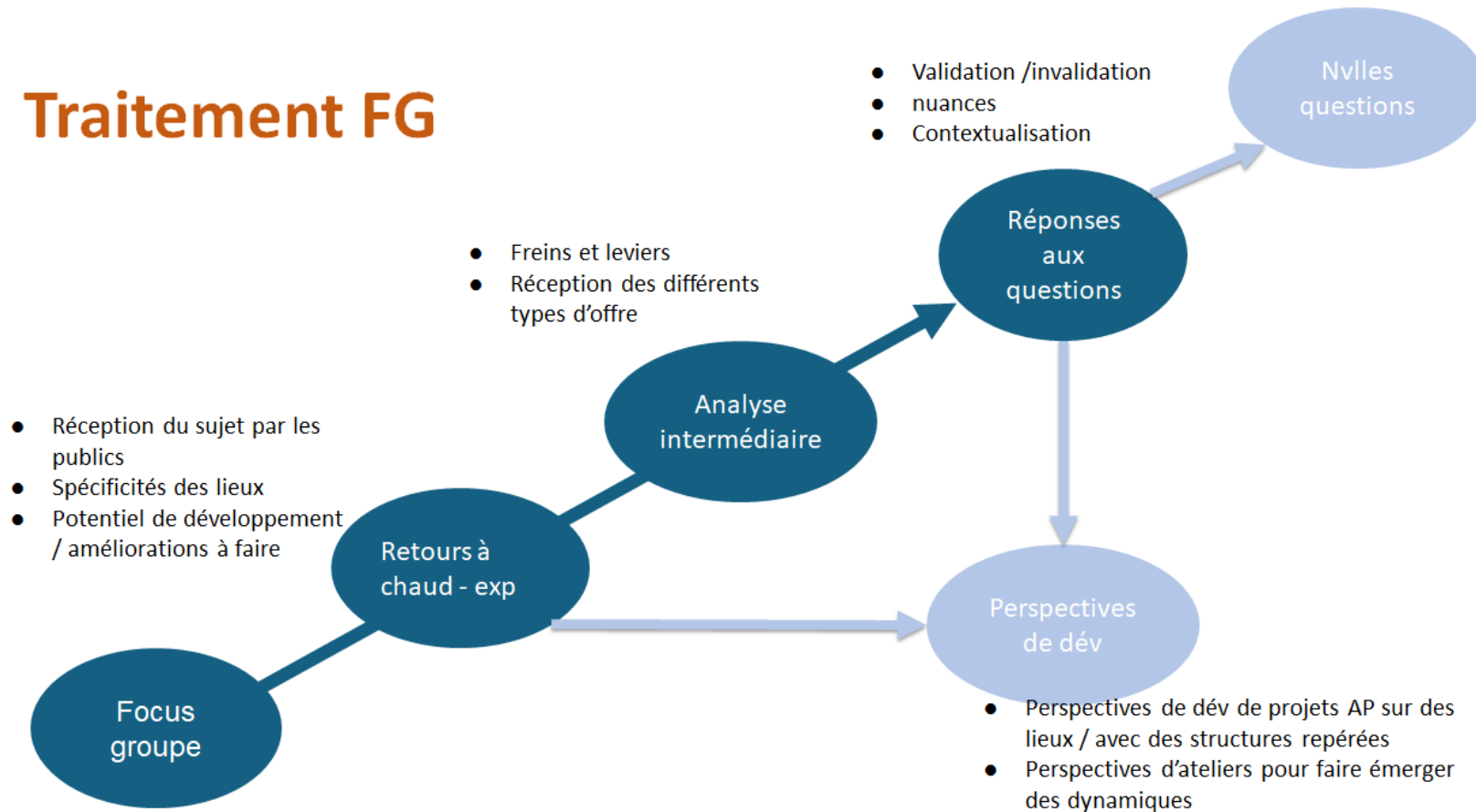


Schéma des différentes étapes successives de l'analyse des échanges ayant eu lieu durant les focus groupes.

Dans la présentation de nos analyses nous utilisons quelques verbatims pour illustrer notre propos. Nous citerons alors de quel focus groupe vient la citation, suivant la numérotation proposée dans le tableau suivant.

Numéro	Lieu	Participants
1	Aouste sur Sye - Crest	6
2	Die	3
3	La Chapelle-en-Vercors	6
4	Nyons	7
5	Dieulefit	5
6	Pierrelatte	5
7	Tain l'Hermitage	2
8	Hauterives	4
9	Saint-Donat-sur-l'Herbasse	3
10	Saint-Rambert-d'Albon	3

Liste numérotée des focus groupe par commune et nombre de participants.

4.3.1 LA PERCEPTION DE L'AUTOPARTAGE PAR LES NON-USAGERS

4.3.1.1 Le positionnement vis-à-vis des différents types de service

L'analyse du positionnement des participants non-usagers vis-à-vis des différentes formes d'autopartage permet d'identifier leur perception de l'autopartage et leurs éventuelles réticences à aller vers un type de service.

Globalement, il en ressort que pour des publics non-usagers, le recours à un autopartage de type libre-service ou une location via une structure est largement envisagé (88% et 94% de oui) à contrario de l'autopartage entre particuliers qui est fortement conditionné (41% de peut-être) ou une forme coopérative qui implique un engagement fort (53% de non).

Synthèse	Autopartage libre-service	Location via structure	Autopartage entre particuliers	Modèle Coopératif	Informel
Oui	88,2%	94,1%	41,2%	35,3%	64,7%
Peut être	0,0%	0,0%	41,2%	11,8%	11,8%
Non	11,8%	5,9%	17,6%	52,9%	23,5%

Tableau de synthèse des positionnements des participants non-usagers vis-à-vis des différents types d'autopartage.

Nous avons utilisé, pour construire ce tableau, 17 positionnements. Ceux des participants au focus groupe de Nyons n'ont pas pu être mobilisés : trop de confusions, les questions étaient trop techniques.

Dans les échanges, il est régulièrement question du besoin de confiance pour se projeter dans l'usage d'un service d'autopartage, en particulier pour assurer le respect des règles et l'équité dans l'usage.

Le recours à une structure de gestion du service de type public ou privé est perçu comme une garantie permettant d'envisager l'utilisation de l'autopartage.

Ainsi un participant nous dit qu'il peut avoir recours à l'autopartage de type location mais « via la mairie ou le centre social, qui peuvent être des institutions garantes, fiables. On se connaît tous au centre social, il y a plus de confiance » (focus groupe 10).

Un autre est hésitant au sujet de l'autopartage entre particuliers : « c'est plus compliqué à organiser, une voiture qui appartient à l'un ou à l'autre, dès qu'il y a un problème qui va survenir, ça va être galère. Il faut une association qui gère bien quoi. Moi je n'ai pas une confiance aveugle pour prêter ma voiture. Je prends le risque de me retrouver sans voiture ou avec des problèmes à gérer » (focus groupe 8).

Cette autre participante exprime ces doutes vis-à-vis de l'autopartage entre particuliers de cette manière : « la disponibilité [du véhicule] n'est pas sûre, ça serait contraignant dans l'utilisation, je ne me sentrais pas à l'aise de conduire le véhicule. J'ai besoin d'un système de réservation facile, clair » (focus groupe 6).

Concernant la forme coopérative, un participant nuance son intérêt : « il faudra gérer les conflits d'usage. Il faut bien s'entendre avec tous » (focus groupe 9).

Deux participantes expliquent leur réticence pour ce modèle : « il faudrait voir selon les personnes avec qui on achète, j'aurais peur que tout le monde ne joue pas le jeu, qu'ils y en aient qui profitent plus que d'autres du service alors qu'on a tous investis pareil » ou encore « non pas d'utilité pour moi, ça serait peut-être différent si j'habitais un milieu rural plus isolé où je n'aurais pas le choix de m'équiper d'un véhicule » (focus groupe 7).

4.3.1.2 Les avantages comparés entre voiture individuelle et autopartage

Durant les six focus groupes réalisés auprès des publics non-usagers, nous leur avons demandé d'identifier les avantages et les inconvénients de la voiture individuelle d'une part puis de l'autopartage d'autre part (VI et AP dans le tableau ci-dessous).

En classant les arguments par type et en calculant leur occurrence, nous avons un aperçu de la manière dont est perçue l'autopartage comparativement à la voiture individuelle.

Il en ressort que :

- La complexité d'organisation que peut impliquer un service d'autopartage (en particulier entre particuliers) est un inconvénient important pour les participants, qui est mis en opposition à la vision de la voiture individuelle vecteur de liberté, d'indépendance, offrant de la flexibilité.
- L'autopartage est vu comme une façon de diminuer le coût de la mobilité, comparé à la voiture individuelle. Et ce dans les six focus groupes. La charge d'entretien et l'impact environnemental sont aussi cités comme des avantages de l'autopartage par rapport à la voiture individuelle mais de façon moins unanime.
- Les participants anticipent une faiblesse de l'offre (en nombre de véhicules et infrastructures) pour l'autopartage, qu'ils associent également à des éventuelles contraintes au déplacement (renoncement à certains déplacements). La question de passer de la voiture individuelle à l'autopartage leur paraît ainsi coûteuse.
- Le besoin d'optimiser ses déplacements et les véhicules dans le cas de l'autopartage est vu comme un avantage dans 4 groupes sur 6. Ce qui vient nuancer ou s'opposer aux avantages de la voiture en termes de liberté et de flexibilité. On pourrait ici parler d'une contrainte perçue comme vertueuse. Ce qui semble s'exprimer aussi quand des participants évoquent la réflexion sur les déplacements qu'implique l'autopartage.
- Enfin, on peut souligner la vision toute en nuance de la voiture individuelle qui est perçue comme intéressante pour des questions de commodités (on y met pas mal de choses, des choses lourdes, etc.), on peut rendre service, c'est socialement intéressant. Mais c'est encombrant, pose des soucis en termes de stationnement, d'embouteillage ou encore en cas de panne.

Argument	Type argument	Occurrence	Part
Complexité organisationnelle (anticipation, charge mentale, communication)	AP -	6	100,0%
Coût économique moins important	AP +	6	100,0%
Coût économique fort	VI +	5	83,3%
Liberté et indépendance	VI +	5	83,3%
Flexibilité	VI +	5	83,3%
Disponibilité des véhicules (nombre et proximité) et des infrastructures	AP -	4	66,7%
Optimisation des véhicules et déplacements	AP +	4	66,7%
Moins de pollution	AP +	4	66,7%
Moins de charge d'entretien	AP +	4	66,7%
Impact environnemental	VI -	4	66,7%
Renoncement à certaines pratiques et coût de la transition (de la voiture individuelle vers l'autopartage).	AP -	3	50,0%
Autonomie de la batterie / rapport à la voiture électrique	AP -	3	50,0%
Contraintes : encombrement, stationnement, embouteillage	VI -	3	50,0%
Commodité	VI +	3	50,0%
Réflexion sur mes déplacements	AP +	2	33,3%
Organisation collective / engagement citoyen	AP +	2	33,3%
Pannes (coût, contrainte)	VI -	2	33,3%
Permet de rendre service	VI +	2	33,3%
Fonctionnement collectif, partage de voiture	AP -	1	16,7%
Numérique, application	AP -	1	16,7%
Dépendance au service pour se déplacer	AP -	1	16,7%
Compliqué si urgence	AP -	1	16,7%
Besoin d'investissement bénévole pour la gestion du service	AP -	1	16,7%
Manque d'information	AP -	1	16,7%
Moins de charge mentale	AP +	1	16,7%
Démotorisation, se libérer de la voiture	AP +	1	16,7%
Sobriété moins de consommation	AP +	1	16,7%
Accès facilité à la voiture si automatique	AP +	1	16,7%

Argument	Type argument	Occurrence	Part
Dépanne en cas de problème sur sa voiture perso	AP +	1	16,7%
Fatigue	VI -	1	16,7%
Charge de l'entretien	VI -	1	16,7%
Impact social (isolement, individualisme)	VI -	1	16,7%
Incohérences et perception négative	VI -	1	16,7%
Le bruit	VI -	1	16,7%
L'accidentologie	VI -	1	16,7%
Sollicitations (pour déplacement d'autres personnes)	VI -	1	16,7%
Intimité	VI +	1	16,7%
Accessibilité aux zones isolées	VI +	1	16,7%
Protège des éléments	VI +	1	16,7%
Rapidité	VI +	1	16,7%

**Tableau de synthèse de l'analyse comparée des avantages (+) et inconvénients (-)
de la voiture individuelle (VI) versus l'autopartage (AP).**

4.3.1.3 Synthèse

L'autopartage en tant que service de mobilité à part entière est, de prime abord, peu voire pas identifié par le public non-usager. On observe une confusion fréquente avec le covoiturage ou le prêt de voiture informel.

L'appréhension des enjeux économiques (coût de la voiture) et environnementaux (pollution) est plutôt bonne pour l'ensemble des personnes rencontrées.

On a observé un rapport très genré à la démotorisation : l'attachement au véhicule personnel est très masculin. Cela s'exprime également dans l'expression de liberté et de flexibilité qu'offre la voiture individuelle.

Les non-usagers ont tendance à avoir une première réaction neutre vis-à-vis des différents types de service. Les personnes se projettent malgré tout assez facilement ensuite.

Globalement, la majorité des personnes expriment le besoin de conserver une forme de flexibilité et de liberté dans l'usage d'un service d'autopartage. Dans cette perspective elles se projettent facilement sur l'utilisation d'un autopartage de type libre-service.

On retrouve chez une majorité de participants l'expression du besoin de déléguer la charge d'organisation du service pour se projeter dans son usage ; notamment pour des questions de confiance, de ne pas porter la charge de gestion et optimiser le service.

Les échanges auxquels nous avons assistés ont souligné l'importance du frein psychologique chez les personnes non-usagers.

Celui-ci s'exprime par la propension des participants à projeter un ensemble de situations rendant compliqué ou plus coûteux l'usage de l'autopartage.

Ce faisant, ils mobilisent une logique d'évaluation de l'utilité d'utiliser ou non le service au regard d'un ensemble de critères qui leur est propre. Une meilleure perception de l'utilité de l'autopartage comparativement à la voiture individuelle pourrait favoriser le passage à l'acte. Il s'agit d'accompagner la manière dont les personnes vont arbitrer avant d'utiliser un service ou non. Dans cette optique, il nous semble pertinent de hiérarchiser les freins exprimés par les personnes en fonction du niveau de résistance qu'ils peuvent représenter :

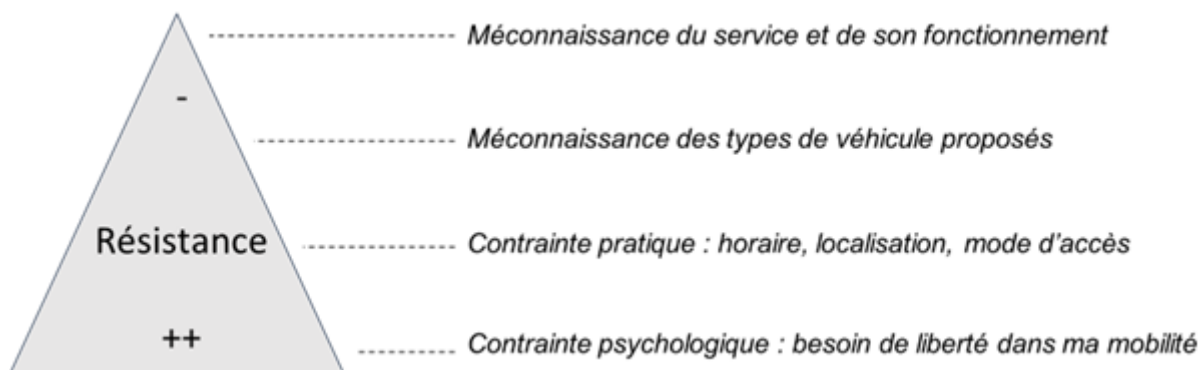


Schéma figurant un gradient de résistance au changement sur lequel on peut positionner (position hiérarchique sans mesure) les différents facteurs de frein identifiés durant les focus groupe.

Il paraît ainsi plus aisé de lever des freins relatifs à une méconnaissance du service ou des véhicules proposés (électrique, automatique) que ceux qui renvoient à des représentations associées à la voiture individuelle, tel que le sentiment de liberté dans la mobilité ou du rapport à l'intimité.

4.3.2 FREINS ET LEVIERS IDENTIFIES

De façon transversale aux différents groupes rencontrés nous constatons que les freins et leviers d'ordre plutôt techniques et organisationnels sont exprimés majoritairement par les publics les plus sensibilisés à l'éco mobilité et ayant une expérience d'autopartage, tandis que les freins et leviers d'ordre plutôt culturels voire idéologiques le sont par les publics les plus éloignés de ces pratiques.

Par ailleurs, la question de l'électrification des véhicules soulève des freins et leviers spécifiques : pour certaines personnes le véhicule électrique est un frein supplémentaire à utiliser une voiture partagée. Proposer des véhicules thermiques en partage à coté de véhicules électriques a été évoqué comme une piste pour favoriser le passage à l'acte. Inversement certains publics se tournent vers l'autopartage parce qu'il y a des voitures électriques dans l'offre, que cela conforte leurs valeurs écologiques, leur donne accès à ce type de véhicule sans devoir en faire l'achat.

4.3.2.1 Freins et leviers identifiés du passage à l'acte.

Dans un contexte domestique, la question de la localisation du véhicule revient comme un des premiers freins : aller jusqu'au véhicule à emprunter peut représenter une contrainte forte comparativement au véhicule individuel. C'est ce que l'on constate lorsqu'une participante nous explique son intérêt pour l'autopartage de type libre-service « pour les courses, le marché, entre deux villes etc. Pour des déplacements occasionnels mais pas si j'ai besoin de prendre d'autres modes de déplacement pour aller récupérer la voiture. » (Focus groupe 7).

Le besoin de flexibilité dans l'usage d'un véhicule est également un frein qui ressort quel que soit le public. Le principal levier observé qui permet de le dépasser est la conviction voire le militantisme pour un mode de déplacement alternatif moins polluant. Ainsi, de façon connectée, le temps nécessaire pour s'organiser, se déplacer jusqu'à la voiture partagée apparaît comme un élément de frein puissant, d'autant plus pour des personnes éloignées de ce type de pratique.

Le cadre professionnel apparaît comme incitatif pour un certain nombre de personnes qui n'auraient pas eu recours à l'autopartage dans un cadre personnel. C'est ce que nous avons pu observer à la Chapelle en Vercors avec le véhicule de la centrale villageoise partagé au sein de l'EVS. Toutefois la disponibilité du service d'autopartage à proximité directe de la personne (facilité d'accès) est un facteur conditionnant le passage à l'acte ou ayant été souligné par des non-utilisateurs comme une nécessité pour qu'ils puissent imaginer l'utiliser.

La motivation à se libérer partiellement ou complètement d'un véhicule pour des raisons écologiques est une cause du recours à l'autopartage. En particulier quand les véhicules sont électriques (autopartage d'Ecoravie à Dieulefit). La contrainte économique/administrative impliquant la perte d'un véhicule a également été citée comme un facteur ayant conduit des participants à utiliser l'autopartage (Libelul)

Enfin il est à souligné que l'habitude d'avoir déjà utilisé ce type de service dans un autre contexte est aussi explicatif du recours à l'AP en milieu rural. Nous avons pu l'observer pour plusieurs personnes nouvellement installées en milieu rural et ayant des habitudes d'autopartage en milieu urbain.

4.3.2.2 L'autopartage une réponse possible aux enjeux de mobilité en milieu rural ?

La ruralité se caractérise également par des enjeux d'accessibilité à la mobilité. Effectivement l'isolement géographique est parfois contraignant pour se déplacer et rend plus dépendant les populations à l'usage de la voiture individuelle qu'en milieu urbain.

Quand l'isolement social et/ou la précarité économique s'ajoute à la contrainte géographique, les enjeux s'avèrent cruciaux pour se déplacer au quotidien : aller faire les courses, aller chez le médecin, ou simplement visiter ses proches.

Pour adresser cette question, trois focus groupes ont été réalisés dans des structures sociales, au carrefour des Habitants à Nyons (focus groupe 4), à la maison des collines à Hauterives (focus groupe 8) et au centre social de Saint Rambert d'Albon (focus groupe 10).

Toutefois il n'a pas été évident de réunir des usagers des structures autour de cette question, et si les centres sociaux sont intéressés par l'autopartage, le sentiment général c'est que l'on part quasiment de zéro.

Les motivations et les attentes des publics semblent différentes que dans le cadre d'un autopartage en libre-service ou entre particuliers classique : voiture sans permis, frein du numérique, accompagnement de la prise en main du service voire accompagnement sur le déplacement, etc.

Les freins identifiés :

- Un besoin important de sensibilisation des acteurs concernés (structures et publics),
- La question du financement et du portage des services d'autopartage, qui peut être lourd pour les structures
- L'effet de concurrence/confusion entre offres : covoit solidaire, transport en commun, transport à la demande ; location d'une voiture du centre social.

Les leviers identifiés :

- L'intérêt de l'autopartage pour favoriser l'accès à la mobilité est partagé (déplacement ponctuel, faible coût d'usage, voiture automatique) MAIS avec un accompagnement (par une structure et/ou une personne).
- Une dynamique d'acteurs potentiellement riche autour des centres sociaux et pouvant permettre d'articuler les besoins de mobilité de différents publics.
- Le centre social est une structure connue et de confiance.

A la suite des focus groupes, nous avons réuni des responsables des centres sociaux pour leur partager nos retours (besoin de sensibilisation, information, publics spécifiques, besoin fort).

Il en ressort que :

- La mobilité fait partie des trois priorités identifiées avec l'emploi et le logement.
- Les projets des centres sociaux s'appuient sur les besoins identifiés auprès des habitants, il faudrait donc commencer par :
 - Informer sur les solutions de mobilité existantes
 - Mettre en lien les initiatives (avec les acteurs locaux)
 - Tester des solutions spécifiques : transport d'utilité sociale (TUS), covoiturage solidaire, etc.
- Trouver le financement pour les actions de mobilité solidaire n'est pas aisé. Une articulation est possible avec la délégation mobilité solidaire (convention Région).

Toutefois l'ensemble de ces échanges soulève la question du / des modèles d'autopartage adaptés pour répondre à cette problématique d'accessibilité à la mobilité. Si en l'état il n'est pas possible d'identifier un modèle plus pertinent qu'un autre, il paraît opportun de s'appuyer sur des centres sociaux où une dynamique d'usagers existe autour de ce sujet et avec une structure qui est prête à expérimenter.

Au-delà du besoin d'accompagnement (de la structure et des publics), l'expérience devra permettre d'observer les solutions en termes de type d'autopartage (automatique, électrique ou non, système de réservation etc.), de financement et portage du service, réception par les publics, capacité de la structure à accueillir et faire vivre le service.

4.3.2.3 Les initiatives citoyennes sont-elles plus adaptées au milieu rural ?

Les initiatives rencontrées (habitat partagé, association entre particuliers, centrale villageoise, tiers lieux) apparaissent spécifiques à des publics soit fortement sensibilisés aux enjeux d'écomobilité, soit déjà engagés dans des initiatives collectives.

Pour le cas de l'habitat partagé, de la centrale villageoise et du tiers lieu, il s'agit d'abord d'un projet collectif qui réunit les personnes autour d'un sujet autre que la mobilité. Les personnes sont mobilisées autour de valeurs écologiques et sociales, et l'autopartage vient comme une forme d'application de leurs valeurs à la question de la mobilité.

Pour certains, l'usage de l'autopartage correspond plus à un mode de vie qu'à une réponse à un besoin de mobilité particulier. On pense par exemple à des membres d'une association d'autopartage entre particuliers qui ont pratiqué l'autopartage en milieu urbain pendant des années et cherchent naturellement à continuer cette pratique venant vivre en milieu rural.

Si cela ne faisait pas partie des questions, il nous a semblé qu'un certain nombre des personnes impliquées dans ces initiatives avaient vécu voire grandi en ville, et portaient avec elles une vision de la mobilité construite en ville.

Le type d'autopartage associé à ces initiatives est soit une forme de prêt entre particuliers, soit de location via une structure intermédiaire. Dans tous les cas, il nécessite de s'impliquer dans la gestion du service, à minima de s'approprier les outils de gestion. Ces formes citoyennes apparaissent assez clivantes (pour ou contre) lorsqu'on demande aux publics de se positionner, en particulier :

- L'implication dans l'organisation du service peut autant repousser qu'attirer les personnes.
- L'utilisation de véhicules personnels peut être un repoussoir ou apparaître sympathique.

Les tiers lieux en milieu rural contribuent, grâce au numérique notamment, à redynamiser des espaces de proximité, et, plus souvent qu'en milieu urbain dense, leur vocation multifonctionnelle en fait des lieux éventuels de travail mais surtout de socialisation et d'activités culturelles (Ximena Lopez et al., 2024)¹⁴.

Ainsi les tiers lieux peuvent contribuer à réduire les distances parcourues lorsque les personnes travaillaient auparavant en entreprise, c'est toutefois l'inverse lorsque ces personnes travaillaient à domicile (Cerema, 2019)¹⁵.

D'un point de vue théorique, dans un premier temps le développement de l'autopartage pourrait en tout cas répondre à un enjeu d'optimisation des déplacements professionnels des usagers des tiers lieux.

Dans un second temps et dans le cas des bourgs ruraux et des petites villes rurales, la présence de véhicules partagés pourrait conduire les usagers des tiers lieux à utiliser l'autopartage dans le cadre personnel. Tant que l'accès au véhicule partagé est possible à pied ou vélo depuis leur domicile ou dans le cadre d'un déplacement secondaire.

En cherchant à rencontrer des usagers de tiers lieux pour réaliser des focus groupe, nous avons constaté que le sujet restait largement sous-investi par ces lieux.

Un intérêt a toutefois été perçu, notamment chez les personnes en charge de lieux, pour affiner la connaissance du besoin des usagers des lieux.

Il serait nécessaire de caractériser :

- Les besoins de mobilité des usagers des tiers lieux :
 - Pour rejoindre et participer aux activités du tiers lieu.
 - Pour les déplacements professionnels des usagers, salariés et bénévoles du tiers lieu.
 - Pour des déplacements personnels.
- Son écosystème : autres lieux d'activités proches, relations aux habitants.
- Les ressources internes et les motivations pour porter un service.

Au-delà de la diversité des formes de tiers lieux et des espaces dans lesquels ils sont implantés, les perspectives de développement d'autopartage vont des solutions low tech (carnet de bord papier) et informelles aux outils de gestion numériques et à la prestation de service, pouvant générer une activité complémentaire aux activités du lieu et des revenus associés.

¹⁴ Claudia Ximena Lopez, Corinne Siino, Mathieu Vidal. *Quel rôle des tiers lieux dans la mobilité décarbonée et la re-caractérisation des territoires ? Mobilités, Gouvernances et Transitions socio-écologiques, Rencontres du réseau international de recherche Habiter les Villes du Futur REHVIF 2024, Oct 2024, Grand-Bassam, Côte d'Ivoire (hal-04838902).*

¹⁵ *Les espaces de coworking : des outils au service de la mobilité durable ? Cerema, Rapport final – Octobre 2019*

4.4 CONCLUSIONS

4.4.1 ENSEIGNEMENTS DES FOCUS GROUPES

Les focus groupes confirment les freins et leviers généralement identifiés pour l'autopartage : rapport à la voiture individuelle, freins culturels et psychologiques forts pour le passage à l'acte, l'appréhension du coût économique du déplacement comme levier, enjeux organisationnels du service, etc. Toutefois nous pouvons identifier quelques caractéristiques propres à notre enquête en Drôme rurale.

L'habitat dispersé en milieu rural apparaît être un frein majeur dans l'optique d'avoir recours à l'autopartage de type libre-service ou de type location par une structure : les personnes expriment une difficulté à imaginer prendre en premier leur voiture individuelle pour aller sur un lieu où récupérer une voiture partagée.

Cette observation rejoint l'enquête sur la mobilité des publics et équipes de festival (février 2024) où les auteurs observent que « l'impossibilité de se déplacer autrement depuis son lieu de départ semble donc être le motif le plus souvent renseigné via le questionnaire pour justifier de l'utilisation de la voiture thermique » et que « les discours montrent qu'un trajet direct, quel que soit le mode utilisé, rassure les personnes et diminue la charge mentale de ces dernières ».

Toutefois, dans ce même contexte rural à l'habitat dispersé, le cadre professionnel ou le projet collectif peut offrir un contexte favorable à l'utilisation de véhicules partagés : des personnes rétives à l'idée d'utiliser un véhicule partagé dans le cadre personnel utilisent une voiture partagée dans le cadre professionnel. D'autres plus favorables, ont commencé par utiliser un véhicule partagé dans le cadre professionnel et finalement l'utilise aussi ponctuellement dans un cadre personnel. Le premier pas étant facilité dans un contexte professionnel, il semble alors plus facile d'y avoir recours par la suite dans un autre contexte.

Les focus groupe nous ont permis d'observer la diversité de la ruralité drômoise et nous invite à considérer ces espaces avec des nuances.

Ainsi les espaces à densité moyenne et globalement sous influence urbaine (Pierrelatte, Tain-l'Hermitage) semblent plus propices à un autopartage de type libre-service. Ce type d'autopartage semble par ailleurs le plus à même de répondre aux freins identifiés pour le passage à l'acte de non-usagers.

Les initiatives citoyennes rencontrées ont émergé dans des espaces avec un potentiel limite pour l'autopartage en libre-service, plutôt dans des bourgs ruraux (habitat groupé, centralité) et de type autonome du point de vue des zones d'emploi.

4.4.2 ENSEIGNEMENTS POUR LE DEVELOPPEMENT DE L'AUTOPARTAGE EN DROME

Pour l'association Dromolib, l'organisation des focus groupes a été l'occasion de faire un premier pas avec de **potentiels partenaires** et d'identifier deux aspects à considérer pour accompagner le développement de projets d'autopartage :

- **Mobiliser les publics** en amont demande un temps non négligeable de sensibilisation, explication de la démarche et de relance.
- **Il est difficile de mobiliser des personnes "à partir de rien"** car la notion d'autopartage reste technique et floue. Quelques erreurs de casting, des attentes de propositions concrètes de service.

Les focus groupes réalisés avec les publics non-usagers ont révélé des postures plutôt neutres vis-à-vis des différents types d'autopartage présentés et prêtes à s'adapter à **l'offre disponible ou proposée**.

Contexte **professionnel** de l'AP

Faible densité	<p>L'AP en milieu pro comme levier du changement de pratique en ruralité ?</p> <p>Mutualisations à penser entre petites structures professionnelles, sociales et citoyennes</p> <p>Levier : effet pub / dynamisme local, visibilité des voitures en AP</p>	<p>Solutions déplacements déjà en place, flottes pro, plan mobilité etc. Enjeu de sensibilisation pour en favoriser l'usage ? Electrification ?</p> <p>Levier : favoriser l'ouverture à de l'AP domestique en soirée/we</p>	Densité moyenne
Habitat dispersé	<p>Dispersion de l'habitat : frein pour accéder à une voiture en partage type ALS</p> <p>AEP semble intéressant pour des publics sensibilisés, en s'appuyant sur des initiatives citoyennes existantes (habitat partagé, centrale villageoise etc.)</p>	<p>ALS apparaît pertinente si l'offre est bien déployée (facilité d'accès et de résa) et pour tous publics</p> <p>AEP moins bien perçu. Besoin d'une structure organisatrice : charge déléguée. Ex: location par structure à but non lucratif /publique.</p> <p>Levier : complémentarités avec les autres offres de déplacements</p>	Habitat groupé
Rural autonome			Sous influence d'un pôle urbain

Contexte **domestique** de l'AP

Présentation de pistes de développement de l'autopartage

en fonction de deux types de ruralité et du cadre domestique ou professionnel des déplacements.

Les différences techniques présentées entre les types de services, ainsi que la proposition de définir l'autopartage idéal en fonction de son besoin, ne permettaient pas de rentrer dans une logique de co-construction du service.

Les initiatives citoyennes rencontrées (habitat partagée, tiers lieu, centrale villageoise) s'avèrent être des supports à des projets d'autopartage entre particuliers (Dieulefit, Die) ou de type location (l'Avant-poste Die, VercorSoleil).

Ces collectifs expriment toutefois des besoins en gestion ou en outils pour faciliter la prise en main par des personnes extérieures. **Il paraît pertinent de les outiller et de les accompagner.**

Dans une perspective de développement, une distinction est à faire entre :

- Les espaces à faible densité, où l'habitat est dispersé et l'emploi peu connecté aux pôles urbains d'une part, et les espaces à densité moyenne et sous influence des pôles urbains d'autre part.
- Le cadre professionnel de la pratique de l'autopartage d'une part et les déplacements personnels d'autre part.

Une troisième catégorie d'espace rural est à considérer : celle des bourgs ruraux ou petites villes rurales avec une certaine autonomie vis-à-vis des pôles d'emploi urbains. Effectivement leur densité démographique et leur rôle de centralité en font des espaces où l'essor d'un autopartage de type location voire de libre-service peut s'avérer pertinent.

La question de la rentabilité du libre-service se pose toutefois du fait du potentiel faible nombre de véhicules dans l'espace public. Mais surtout un certain nombre de structures comme des tiers lieux et les centres sociaux ou encore des initiatives collectives se localisent dans ce type d'espace. Ces lieux ont le potentiel d'être le relai voire le support d'autopartage dont le type dépendra des publics : système entre particuliers ou communautaire, location via structure, etc. Cette approche correspond à une **stratégie de la demande : il s'agit de définir le service à partir des usages c'est-à-dire de l'adapter aux publics et à leurs besoins.**

Le développement de l'autopartage en libre-service (ALS) en lien avec la lecture du territoire par densité (cf. diagnostic) permettra à la population de se saisir de l'autopartage et contribuera à une possible démotorisation (diminution du nombre de véhicules par ménage). **C'est ici une stratégie de l'offre, qui s'appuie sur un service flexible et un déploiement suffisant dans l'espace public pour être perçu et utilisé par la population. C'est une logique de service public.**

Le cadre professionnel apparaît intéressant pour soutenir des projets d'autopartage spécifiques : mutualisation de véhicules entre structures, recours à un ALS communal pour des déplacements professionnels ; et peut s'avérer une stratégie du premier pas pour contribuer à ce que les travailleurs puissent ensuite plus facilement avoir recours à l'autopartage dans leur cadre personnel également.

Ainsi, à l'issue de ces focus groupe et dans l'optique de faire émerger des projets d'autopartage en Drôme rurale, on peut préconiser les actions suivantes :

- **Accompagner les collectivités pour favoriser le déploiement d'ALS** (en régie propre ou via prestataire/opérateur) : à savoir que plus l'offre est homogène et cohérente entre territoires, plus elle sera visible et utilisée.
- **Développer une offre d'accompagnement pour sensibiliser, outiller et aider à créer des projets d'autopartage**, notamment à destination des initiatives citoyennes pour contribuer à leur structuration et éventuellement à leur changement d'échelle.
- **Investiguer auprès des structures et collectifs** qui ont le potentiel d'être le relai voire le support de service d'autopartage : structures sociales (centres sociaux...), tiers-lieux, collectifs citoyens...

5 MODALITES DE PARTENARIAT AVEC CITIZ

5.1 PRESENTATION DE L'OPERATEUR

5.1.1 LE RESEAU CITIZ

Fondé en 2002 sous le nom de « France-Autopartage », le réseau Citiz est une coopérative créée par les pionniers de l'autopartage en France, des groupes d'habitants de Marseille, de Lyon, de Grenoble et de Strasbourg.

Avec comme objectif de développer des services d'autopartage proches des territoires et des utilisateurs, le réseau Citiz regroupe aujourd'hui 14 opérateurs locaux d'autopartage.

Citiz est mis en œuvre localement par des entreprises publiques ou par des sociétés coopératives à but non lucratif, le plus souvent sous forme de SCIC (Société Coopérative d'Intérêt Collectif).

Le réseau gère et développe le système technique (logiciel de réservation, ordinateurs de bord, application mobile...) ainsi qu'un certain nombre de services mutualisés :

- La centrale d'appel 24/7.
- Les assurances (avec la Macif).
- Certains achats dont notamment les véhicules et leur entretien.
- La marque et les outils de communication associés.

Le réseau est aussi un lieu d'échange de savoir-faire, de veille concernant les nouvelles technologies et les nouveaux services de mobilité complémentaires de l'autopartage.

Cette organisation permet par ailleurs à un client d'un des services locaux de pouvoir accéder à toutes les voitures du réseau en France.

Le réseau Citiz compte aujourd'hui 50'000 utilisateurs qui se partagent l'usage de 2'500 voitures en libre-service, accessibles dans plus de 220 villes françaises et dans plus de 90 gares SNCF.

La Région Auvergne Rhône-Alpes présente la particularité d'être couverte par deux opérateurs différents :

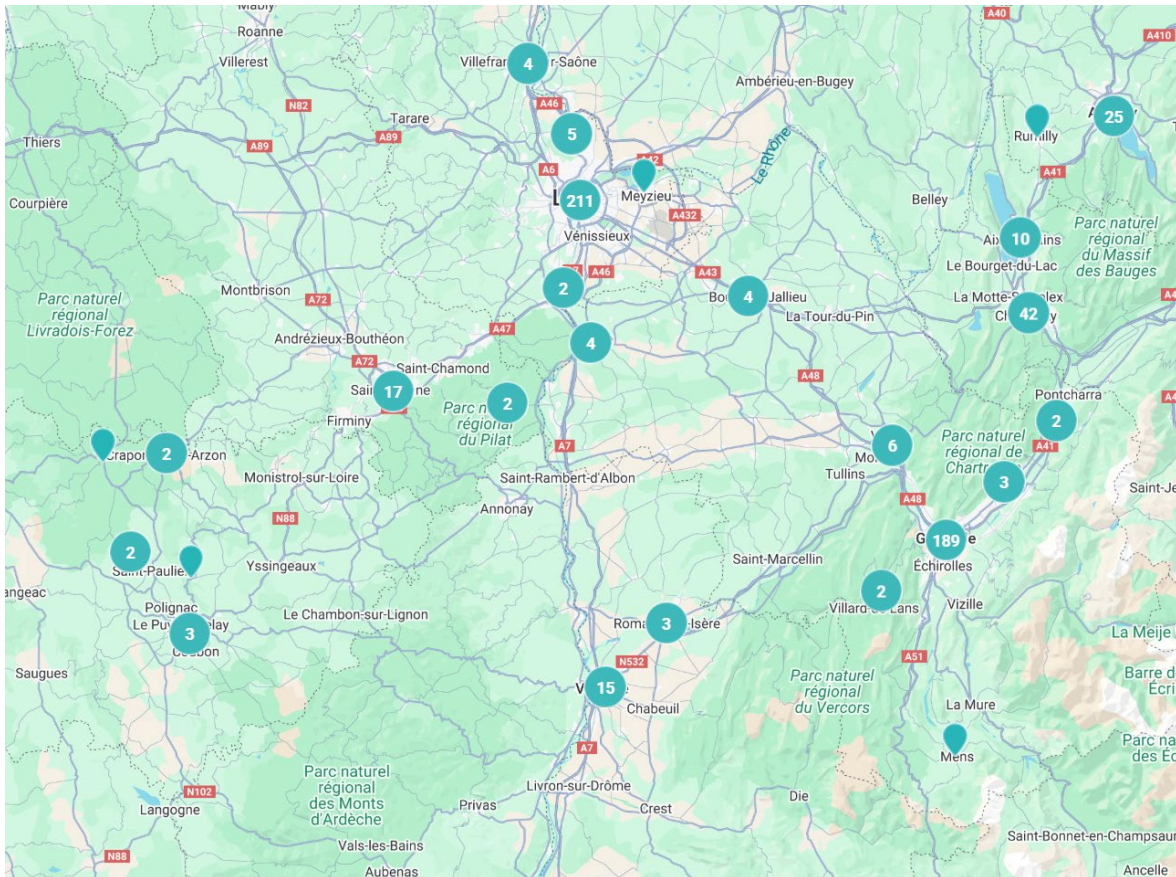
- Citiz En Autopartage Métropole de Lyon (ex Citiz LPA), opéré par la SPL Mobilités, gère le service dans la seule métropole de Lyon. Il comptabilise actuellement 600 véhicules disponibles dans 220 stations réparties sur 33 communes du territoire (Lyon, Villeurbanne, Vénissieux, Vaulx-en-Velin, Bron, Saint-Priest, Givors...).
- Citiz Auvergne-Rhône-Alpes (ex Citiz Alpes-Loire), structurée sous forme de SCIC, représente le réseau partout ailleurs, et donc dans la Drôme.

Le réseau Citiz est également présent au sud de la Drôme puis que l'opérateur Citiz Provence, surtout actif à Marseille, dispose de six véhicules dans le centre d'Avignon (Vaucluse).

5.1.2 CITIZ AUVERGNE-RHONE-ALPES

La coopérative Citiz en Auvergne-Rhône-Alpes est l'une des toutes premières initiatives d'autopartage en France. Elle est née à Grenoble au début des années 2000 sous le nom d'Alpes Autopartage.

Aujourd'hui, l'opérateur dispose de 550 véhicules déployés dans plus de 70 communes de l'Ardèche, de l'Ain, de la Drôme, de l'Isère, de la Loire, de la Haute-Loire, du Rhône, de la Savoie et de la Haute-Savoie.



Vue schématique du positionnement des principales stations d'autopartage

de Citiz en Région Auvergne-Rhône-Alpes

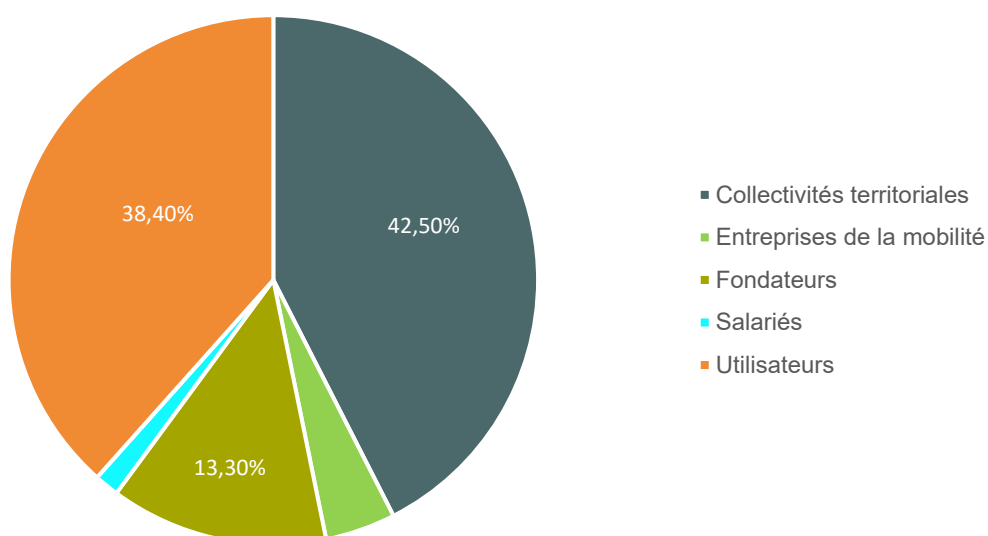
Source : <https://alpes-loire.citiz.coop/stations>, Février 2025

Ses capitaux propres s'élèvent actuellement à environ 1.3 M€ répartis comme suit entre les différents collèges :

Collèges	Part du capital	Nombre de sociétaires
Collectivités territoriales	42.5%	30
Entreprises de la mobilité	4.3%	9
Fondateurs	13.3%	18
Salariés	1.5%	12
Utilisateurs	38.4%	415
TOTAL	100%	484

Source : Citiz Auvergne Rhône-Alpes, Février 2025

Le capital de l'entreprise est donc détenu très majoritairement par des collectivités territoriales et par des particuliers utilisateurs du service :



Répartition du capital de Citiz Auvergne-Rhône-Alpes par collège

Source : Citiz Auvergne Rhône-Alpes, Février 2025

5.2 CONDITIONS D'USAGE DES VEHICULES

5.2.1 INSCRIPTION AU SERVICE

5.2.1.1 Principes généraux

Pour pouvoir utiliser le service, il est nécessaire de s'y inscrire au préalable et ne peuvent s'inscrire que les personnes :

- Âgées de plus de 18 ans et titulaires d'un permis de conduire en cours de validité en France.
- Qui n'ont pas fait l'objet de condamnation pour conduite sous l'emprise d'un état alcoolique ou sous stupéfiant au cours des cinq dernières années.
- Qui n'ont pas fait l'objet d'un retrait de permis de conduire supérieur à 45 jours au cours des trois dernières années.

La procédure la plus rapide et la plus simple est l'inscription en ligne mais il est possible de s'inscrire en agence ou, à titre exceptionnel et dérogoire, par courrier postal¹⁶.

Les pièces à fournir sont :

- Une copie resto/verso du permis de conduire.
- Un justificatif de domicile de moins de 3 mois.
- Un relevé d'identité bancaire.
- Un justificatif de tarif réduit si nécessaire.

Il est possible de demander l'ajout d'un ou plusieurs conducteurs complémentaires (conjoint par exemple) sur le contrat. L'inscrit sera le responsable du contrat mais les conducteurs supplémentaires disposeront d'un accès personnel afin de réaliser leurs propres réservations sur le réseau.

5.2.1.2 Tarification

L'inscription est subordonnée au versement des frais suivants :

- Des frais d'inscription qui s'élèvent à 50 € au tarif normal et à 25 € en tarif réduit. Ce tarif réduit s'applique d'office aux étudiants et aux demandeurs d'emplois. Il s'applique aussi aux personnes titulaires d'un abonnement de train (TER Illico, Combiné, T-Libr...). Il peut s'appliquer également au bénéfice des personnes disposant déjà d'un abonnement aux transports en commun ou à un service de location de vélos si Citiz a un accord avec l'AOM locale concernée¹⁷.
- Un dépôt de garantie de 150 € qui est encaissé puis restitué en fin de contrat à l'issue du délai de résiliation.

Au lancement du service dans un nouveau secteur géographique, ou ponctuellement dans le cadre d'opérations commerciales, il arrive fréquemment que les frais d'inscription soient offerts, voire que le nouvel inscrit bénéficie d'avantages particuliers (crédit de consommation...).

¹⁶ Il n'est cependant pas acquis que ce mode opératoire perdure encore longtemps.

¹⁷ C'est le cas par exemple actuellement à Aix-les-Bains, à Annecy, à Annemasse, à Chambéry, à Grenoble, à Saint-Etienne, à Valence, à Vienne, à Voiron...

Un nouvel inscrit qui fait d'emblée le choix de devenir sociétaire de la SCIC se voit également offrir les frais d'inscription.

Le montant d'une part sociale est de 150 €. Il est obligatoire d'en acheter au moins cinq pour une première souscription, ce qui correspond à un montant de 750 € (5 x 150 €).

Le contrat est conclu pour une durée indéterminée avec une durée minimale initiale de trois mois à compter de la date de la signature.

Au-delà de trois mois d'ancienneté, le nouvel inscrit peut accéder à l'ensemble des véhicules du réseau Citiz.

5.2.1.3 Validation de l'inscription

L'inscription est effective dans un délai compris entre un et trois jours ouvrés. A ce stade, un accès nominatif et des identifiants confidentiels sont remis à chaque conducteur-trice désigné-e pour lui permettre d'utiliser les véhicules.

L'accès et le support sont nominatifs, strictement personnels et ne peuvent être cédés ou prêtés à un tiers

Un support sans contact permettant d'accéder aux véhicules peut être remis au/à la locataire à sa demande. L'utilisateur peut demander à utiliser un support déjà en sa possession pour accéder aux véhicules. Il lui est également communiqué un code PIN que le/la locataire doit tenir secret.

Pour des raisons techniques, Citiz Auvergne-Rhône-Alpes conseille cependant d'utiliser le service (démarrage et clôture de réservation...) avec un Smartphone plutôt qu'avec un support sans contact.

Ce mode d'accès est en effet plus fiable et s'inscrit dans un parcours client plus fluide et mieux intégré (état des lieux avant/après, remarques sur le niveau de propreté du véhicule...).

5.2.2 RESERVATION DES VEHICULES

5.2.2.1 Principes généraux

Les réservations sont possibles 7/7 et 24/24, via le site Internet de l'opérateur, via son application mobile ou par téléphone (avec 3 € de surcoût).

Elles peuvent être faites au plus tôt trois mois avant la date souhaitée et au plus tard jusqu'à quelques minutes avant l'heure de départ souhaitée.

La durée de réservation est d'**une heure au minimum et de cinq jours au maximum**. Les utilisations de plus de cinq jours doivent faire l'objet d'une demande spécifique à l'opérateur qui peut l'accepter, ou pas.

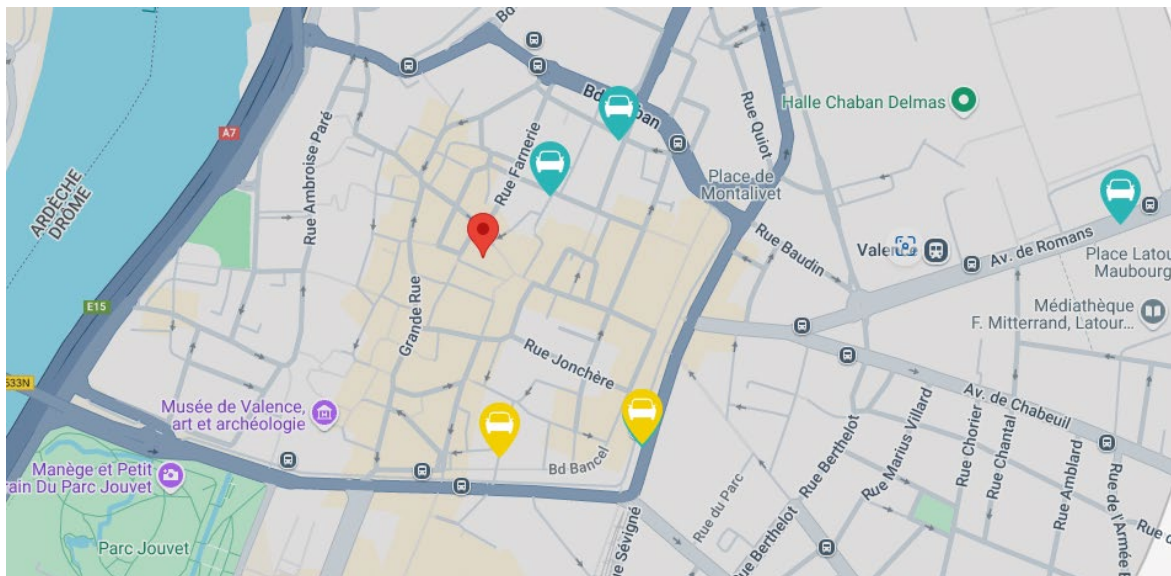
La réservation peut être modifiée gratuitement et sans frais jusqu'à deux heures avant le départ. Elle peut être prolongée en cours de réalisation si la voiture est disponible et n'a pas été réservée par un autre utilisateur. Des frais s'appliquent en revanche en cas de modification ou d'annulation tardives.

5.2.2.2 Modalités pratiques

Sur le site Internet ou sur l'application mobile, la réservation peut être réalisée de multiples façons selon les préférences de l'utilisateur :

- Par sélection de stations favorites.
- Par ville et éventuellement par station
- Par indication d'une simple adresse.

L'utilisateur peut visualiser les stations visées sur une carte, les afficher par liste et, si besoin, accéder au planning de réservation de chaque véhicule (sans pour autant savoir qui a réservé la voiture).



Résultat d'une recherche cartographique à Valence

Il peut aussi filtrer sa recherche s'il a des préférences ou des exigences particulières (par catégorie de véhicule...) :

The screenshot shows a search filter interface with the following sections:

- Quoi ? (1 ou plusieurs choix)**: Buttons for S, M, L, XL, XXL, E, Autre, Y, W.
- Zone de recherche ***: A slider for search radius with markers at 0.5, 1km, 4, and 8.
- Caractéristiques du véhicule**:
 - Motorisation**: Buttons for Thermique, Electrique, Hybride.
 - Boîte**: Buttons for Boîte Automatique, Manuelle.
 - Options**: Buttons for 5 places, 7 places, 9 places, Premium, Utilitaire, TPMR.
- A note: *Les champs marqués d'une * sont obligatoires*
- A **Filterer** button.

Options de filtrage

L'utilisateur peut également accéder sans délai à toutes les informations utiles (positionnement de la station, équipements¹⁸ du véhicule...) et simuler le coût de sa location :

The simulator shows a distance slider set to 30km, with a text input field also containing 30 km. Below the slider, it states: "Pour chaque location vous payerez les heures réservées et les kilomètres parcourus."

The results are displayed as follows:

Total	Durée :	3h
23,10€	Distance :	30km

Simulateur tarifaire

Le process est globalement très intuitif, très complet et très rapide.

¹⁸ Régulateur de vitesse, connectivité, GPS intégré...

5.2.3 UTILISATION DES VEHICULES

5.2.3.1 Equipement des véhicules

Pour permettre leur partage, les véhicules sont équipés par l'opérateur d'un boîtier télématique embarqué qui permet :

- L'ouverture et la fermeture des portes en début et en fin de réservation. Entre deux utilisateurs, les clés du véhicule restent dans la boîte à gants.
- La transmission à l'opérateur de toutes les informations utiles à la gestion du service : position du véhicule, niveau de carburant, niveau de charge de la batterie, heure de prise en charge du véhicule, heure de restitution du véhicule...
- La gestion à distance par l'opérateur directement et/ou par son service d'assistance de l'ouverture et de la fermeture des portes, dans le cas par exemple où un usager ne parvient pas lui-même à ouvrir ou à fermer le véhicule.



Exemple de boîtier télématique embarqué

5.2.3.2 Accès au véhicule

Les voitures sont accessibles 7/7 et 24/24 en totale autonomie. Ils sont faciles à trouver puisque stationnés sur leur station de rattachement.

Si le véhicule ne s'y trouve pas (le précédent utilisateur est en retard ou a été contraint de stationner le véhicule ailleurs), ou pour toute autre difficulté, l'emprunteur devra contacter la centrale d'appel qui pourra l'assister et, le plus souvent, résoudre son problème.

Le véhicule s'ouvre grâce à l'application qui guidera l'emprunteur dans la procédure d'état des lieux de départ qui est informatisée.

Cette procédure est très rapide si aucun dégât n'est à signaler, un peu plus longue dans le cas contraire. Une fois ce check up terminé, l'utilisateur n'a plus qu'à récupérer les clés du véhicule dans la boîte à gants et partir.



Ouverture du véhicule avec l'application

5.2.3.3 En cours de route

L'utilisateur utilise le véhicule comme n'importe quel autre, sans contrainte particulière.

S'il a besoin de prendre de l'essence ou de recharger le véhicule, il est invité à régler la dépense avec une carte dédiée qui est rangée dans la boîte à gants. Cette carte n'est pas forcément utilisable dans toutes les stations et est circonscrite au réseau DKV s'agissant des cartes essence.

L'usage de la carte nécessite l'usage d'un code secret que l'utilisateur reçoit avec la notification de sa réservation ou qu'il peut retrouver dans l'application ou sur le site Internet.

Si la carte ne fonctionne pas ou si l'utilisateur est obligé de prendre de l'essence dans une station qui ne l'accepte pas, il doit régler la dépense, conserver la facture et en demander le remboursement ultérieurement, toujours via l'application ou le site internet.

5.2.3.4 Restitution du véhicule

La procédure de restitution est très similaire, en sens inverse, à la procédure d'accès au véhicule. L'emprunteur doit ramener la voiture à sa station d'origine avec le réservoir (s'il s'agit d'une voiture essence) rempli au minimum au $\frac{1}{4}$ de la jauge.

A défaut, l'utilisateur s'expose à des pénalités, par exemple d'un montant de 15 € s'il restitue le véhicule avec trop peu de carburant.

5.2.4 TYPES DE VEHICULES DEPLOYES

Citiz Auvergne-Rhône-Alpes dispose d'une flotte très diversifiée de véhicules, de la petite citadine à des véhicules de 7 ou de 9 places (en passant par les petits et gros utilitaires), avec différents types de motorisation (thermiques, hybrides et électriques) et des boîtes de vitesses manuelles ou automatiques, etc.



Véhicule de Citiz Auvergne-Rhône-Alpes

Le plus souvent, quand un nombre très réduit de véhicules est mis en service (un ou deux) dans un secteur, Citiz Auvergne-Rhône-Alpes préférera y installer des véhicules thermiques polyvalents de type Renault Clio, Toyota Yaris ou Dacia Sandero et diversifier les types de véhicules dans un second temps ou au gré d'opportunités.

Si la collectivité souhaite que des véhicules électriques soient déployés, l'opérateur lui conseillera de mixer avec des véhicules thermiques de façon à ne pas obliger les utilisateurs potentiels à franchir en même temps le passage à l'autopartage et au véhicule électrique, ce qui constitue un changement d'habitude difficile à franchir d'un seul pas.

L'opérateur acceptera néanmoins de ne déployer que des véhicules électriques, ce qu'il a fait en 2024 sur le territoire de la Communauté de Communes du Pays du Mont-Blanc.

Avec Citiz, la collectivité n'aura pas la possibilité de floquer le véhicule à ses couleurs car l'opérateur s'est doté d'une charte graphique à laquelle il ne déroge pas (ou très marginalement) de façon à installer sa marque au niveau régional et au niveau national.

Cette charte ne laisse que peu d'espace (à l'arrière du véhicule) aux collectivités et aux co-financeurs pour y apposer leurs propres logos.



Minibus Renault Traffic de 9 places à Chambéry (73)



Renault Traffic Utilitaire de 6 places à Chambéry (73)

5.2.5 TARIFICATION ET FACTURATION

5.2.5.1 Principes généraux

La tarification d'usage des véhicules est calculée en tenant compte principalement de la durée de la location et du nombre de kilomètres parcourus.

Le prix englobe la mise à disposition du véhicule, son entretien, l'assurance, le carburant, le nettoyage et l'assistance en cas de problème.

Les tarifs sont différents selon le type de véhicule utilisé, avec une classification en cinq catégories :

- La catégorie S correspond aux petites citadines de type Renault Twingo, Smart ForFour ou Dacia Spring électrique.
- La catégorie M correspond aux véhicules polyvalents de type Renault Clio, Toyota Yaris ou Dacia Sandero.
- La catégorie L correspond aux ludospaces de type Renault Kangoo, Peugeot Partner ou Dacia Jogger.
- La catégorie XL correspond aux monospaces de type Renault Grand Scénic ou Citroën C4 Picasso.
- La catégorie XXL correspond aux minibus et aux véhicules utilitaires de type Renault Trafic ou Fiat Talento.

La nuit, entre 23 heures et 7 heures, il n'y a pas de coût horaire et, en cas de retour anticipé, une réduction de 50% s'applique sur les heures non utilisées.

Le week-end, une réduction de 50% sur le coût horaire s'applique sur certaines stations, à la discrétion de l'opérateur (offre week-end sur des réservations supérieures à 5 heures consécutives et comprises entre le vendredi à 18 heures et le lundi à 8 heures). Les stations concernées correspondent en général à des stations positionnées sur des lieux qui génèrent de forts usages professionnels en semaine et peu le week-end (station dans une zone d'activités par exemple).

Ce type d'offre est fréquemment élargie pendant les périodes de vacances scolaires.

5.2.5.2 Frais fixes d'abonnement

Les usagers peuvent choisir d'utiliser le service avec ou sans abonnement :

- Avec la formule sans abonnement, l'utilisateur ne supporte aucun frais fixe mais ses usages sont facturés aux tarifs de base.
- Avec la formule avec abonnement, l'utilisateur paie une charge fixe de 16 €/mois, ce qui lui permet de bénéficier en contrepartie de tarifs d'usage plus avantageux (entre 20% et 50% de remise).






Dans ses documents de communication, l'opérateur communique sur un seuil d'usage à 8 heures par mois au-delà duquel il conseille de souscrire un abonnement.

Lorsqu'il s'inscrit au service, le nouvel utilisateur bénéficie par défaut, sans frais fixes et pour une durée de trois mois (offre découverte), des tarifs d'usage les plus avantageux. A l'issue, il bascule par défaut sur la formule « sans abonnement », sauf s'il fait lui-même la démarche de souscrire un abonnement.

D'une manière générale, ensuite, il est possible de changer de formule tous les trois mois. La démarche s'effectue en autonomie, depuis l'espace personnel de la personne.

5.2.5.3 Tarifs actuels d'usage

Les tarifs actuels¹⁹ d'usage sont les suivants :

		avec abonnement 16 €/mois	sans abonnement
S		3 €/heure 22 €/jour ou 120 €/semaine	5,50 €/heure 39 €/jour ou 180 €/semaine
M		3,50 €/heure 27 €/jour ou 150 €/semaine	6 €/heure 45 €/jour ou 210 €/semaine
L		4 €/heure 33 €/jour ou 180 €/semaine	6,50 €/heure 50 €/jour ou 240 €/semaine
		+ 0,42 €/km (puis 0,22 €/km au-delà de 100km parcourus)	
XL		4,50 €/heure 38 €/jour ou 210 €/semaine	7 €/heure 56 €/jour ou 270 €/semaine
XXL		5 €/heure 44 €/jour ou 240 €/semaine	7,50 €/heure 60 €/jour ou 300 €/semaine
		+ 0,52 €/km (puis 0,27 €/km au-delà de 100km parcourus)	

Tarifs en € TTC en vigueur au 1^{er} février 2025

¹⁹ A la date du 5 février 2025.

Pour illustrer plus concrètement ces niveaux de tarifs, voici ce que coûtent les trajets types suivants, avec un véhicule de catégorie M de type Renault Clio :

Types de trajet	Sans abonnement	Avec abonnement
30 kilomètres – 2 heures	24.6 €	19.6 €
100 kilomètres – 4 heures	66.0 €	56.0 €
200 kilomètres – 24 heures	109.0 €	91 €
200 kilomètres – 48 heures	154.0 €	118.0 €

5.2.5.4 Assurance et franchise

Avec l'assurance standard incluse dans les tarifs de location, une franchise est appliquée en cas d'accident responsable ou sans tiers identifié.

Son montant est de 700 € pour les véhicules de catégorie S, M et L, et de 1'000 € pour les véhicules de catégorie XL et XXL.

Pour réduire le montant de ces franchises, les usagers peuvent activer une option payante de rachat partiel de franchise qui fait baisser son montant à 200 € pour les véhicules de catégorie S, M et L, et à 500 € pour les véhicules de catégorie XL et XXL.

Le coût d'activation est proportionné à la durée de la location et coûte moins cher pour les utilisateurs abonnés :

- Avec la formule sans abonnement, son montant est de 0.56 €/h, plafonné à 7 €/jour et à 35 €/semaine.
- Avec la formule avec abonnement, son montant est de 0.28 €/h, plafonné à 3.5 €/jour et à 18.5 €/semaine.

Sur les différents trajets types évoqués dans le chapitre précédent, l'activation de l'option génère des surcoûts compris entre +2% et +9% :

Types de trajet	Sans abonnement		Avec abonnement	
	Coût de l'option	Surcoût en %	Coût de l'option	Surcoût en %
30 kilomètres 2 heures	1.12 €	+4.6%	0.56 €	+2.9%
100 kilomètres 4 heures	2.24 €	+3.4%	1.12 €	+2.0%
200 kilomètres 24 heures	7.00 €	+6.4%	3.50 €	+3.8%
200 kilomètres 48 heures	14.00 €	+9.1%	7.00 €	+5.9%

Il est à noter enfin qu'en cas de 2^{ème} sinistre responsable dans les 12 mois suivant le premier, les franchises appliquées sont majorées à hauteur de 1'000 € pour les voitures de catégories S, M et L et de 1'300 € pour celles des catégories XL et XXL.

Pendant un an, une majoration du prix de location est appliquée (malus sinistre) et l'accès au rachat partiel de la franchise est suspendu.

En cas de nouveau sinistre responsable plus de 12 mois après le dernier, les conditions de franchises et de malus sont les mêmes que pour un 1^{er} sinistre.

5.2.5.5 Autres frais

D'autres frais sont susceptibles d'être appliqués, en cas de dommages légers (rayures, petits enfoncements de carrosserie...), d'incidents de gestion ou de non-respect des conditions d'utilisation, comme par exemple :

- Non-respect du minimum d'essence.
- Véhicule rendu anormalement sale.
- Non-respect de l'interdiction de fumer ou de vapoter.
- Perte des clés du véhicules.
- Etc.

Nous ne les évoquons pas tous ici, la liste exhaustive pouvant être consultée dans les annexes 1 et 2 des conditions générales de location qui sont consultables sur le site Internet²⁰ de l'opérateur.

5.2.5.6 Facturation

Il existe un système de paiement par prélèvement en fin de mois mais il est réservé aux comptes professionnels et, de manière exceptionnelle, à certains comptes de particuliers après évaluation par le service comptable de l'opérateur.

Le paiement au trajet est donc plutôt la règle qui concerne la très grande majorité des utilisateurs du service.

Pour chacune des réservations, une pré-autorisation bancaire basée sur une estimation de la course est effectuée sur la carte bancaire. Le débit est effectué en fin de location, selon l'usage réel.

Pour une réservation de moins de cinq jours, une empreinte bancaire est réalisée sur la base du montant estimatif puis le débit final est réalisé à l'issue de la location selon le kilométrage réel effectué.

Pour les réservations de plus de cinq jours, un prépaiement par carte bancaire est encaissé selon l'estimation de la course puis un ajustement est effectué en fin de location selon l'usage réel.

Le montant de l'empreinte bancaire/prépaiement est basé sur une estimation du temps de réservation ainsi que du nombre de kilomètres parcourus (avec un minimum de 10 km/heure ou 100 km/jour).

Pour l'utilisateur, ce mode de paiement a l'avantage d'être immédiat, ce qui évite les mauvaises surprises. Pour l'opérateur, il a l'avantage de limiter les risques d'impayés.

²⁰ <https://citiz.coop/cgl>

5.2.6 DISPOSITIONS PARTICULIERES

5.2.6.1 Accès aux jeunes conducteurs

Citiz accueille les conducteurs dès l'obtention du permis de conduire et sur présentation du document de permis définitif.

Compte tenu des risques d'accidents inhérents à ces profils, une majoration du prix de location est appliquée aux conducteurs. rices titulaires d'un permis de conduire depuis moins de deux ans : le coût horaire des réservations est majoré de 0.56 €/h, plafonné à 7 €/jour et à 35 €/semaine.

En cas d'accident responsable, la franchise est de 700 € (véhicules de catégories S, M et L) ou 1'000 € (véhicules de catégories XL et XXL).

5.2.6.2 Conduite accompagnée ou supervisée

Il est possible d'utiliser l'un des véhicules en autopartage dans le cadre du dispositif d'apprentissage en conduite accompagnée ou supervisée.

Pour ce faire, l'opérateur doit demander à son assureur une extension des garanties du contrat si bien que des conditions et des dispositions particulières s'appliquent.

Concernant l'élève, il faut :

- Qu'il ait au moins 15 ans.
- Qu'il soit inscrit dans une auto-école.
- Qu'il ait été reçu aux deux épreuves théorique (code) et pratique (conduite) de l'examen du permis de conduire de la catégorie B.
- Qu'il ait obtenu l'attestation pour l'accès à la conduite encadrée.

Concernant l'accompagnateur²¹, il faut :

- Qu'il soit sociétaire de la coopérative.
- Qu'il ait au moins 23 ans.
- Qu'il soit titulaire du permis B au moins depuis cinq ans sans interruption.
- Qu'il ait un lien de parenté direct avec l'élève (parents, beaux-parents, frères ou sœurs, grands-parents...).
- Qu'il soit adhérent depuis au moins six mois et qu'il ait enregistré au moins deux locations effectives sur les six derniers mois.
- Qu'il n'ait eu aucun sinistre responsable lors des locations ni comportement anormal à l'égard des véhicules mis à sa disposition.

²¹ Ou les accompagnateurs le cas échéant.

5.2.7 CAS PARTICULIER DES PROFESSIONNELS

Les véhicules d'autopartage sont accessibles à tous les professionnels (employeurs publics, employeurs privés, promoteurs...) quels que soient leur secteur d'activité, leur taille ou leur statut et cette cible représente un fort enjeu pour l'opérateur :

- Ils contribuent significativement à la rentabilité du service en générant des usages conséquents à des moments où la demande venant des particuliers est moins forte (en semaine et en journée).
- Ils peuvent contribuer à étoffer la flotte, en mettant en partage certains de leurs propres véhicules.
- En adoptant l'autopartage pour les déplacements professionnels de leurs collaborateurs, ils contribuent à faire connaître et essayer le service et en assurant donc indirectement la promotion.

Pour ces publics, l'opérateur a vocation à proposer des offres sur mesure pouvant aller jusqu'à la création d'une station d'autopartage devant l'entreprise ou à la gestion par Citiz Auvergne-Rhône-Alpes de leur flotte de véhicules.

Nous évoquerons plus loin les offres spécifiques qui peuvent leur être faites par l'opérateur pour n'évoquer ci-après que les modalités concrètes d'intégration de l'autopartage chez un employeur (public ou privé) qui souhaiterait simplement rendre le service accessible à ses collaborateurs dans le cadre de leurs déplacements professionnels.

Les conditions d'usage du service sont très similaires à celles décrites précédemment pour les particuliers, ce qui est logique puisque c'est le même service et les mêmes véhicules qui sont partagés.

Les tarifs d'usage sont exactement les mêmes que ceux de la formule avec abonnement, avec des charges fixes qui dépendent du nombre de conducteurs rattachés au compte :

- 1 à 2 conducteurs : 16 € TTC/mois.
- 3 à 5 conducteurs : 20 € TTC/mois.
- 6 à 10 conducteurs : 25 € TTC/mois.
- 11 à 15 conducteurs : 30 € TTC/mois.
- 16 à 20 conducteurs : 35 € TTC/mois.
- 21 à 30 conducteurs : 40 € TTC/mois.
- 31 à 50 conducteurs : 50 € TTC/mois.
- 51 à 150 conducteurs : 60 € TTC/mois.
- 151 à 300 conducteurs : 120 € TTC/mois.
- Plus de 300 conducteurs : 180 € TTC/mois.

La facturation est mensuelle, avec un détail récapitulatif de l'ensemble des usages : station, type de véhicule, nom de l'utilisateur, heures de départ et de retour, kilométrage...

Les collaborateurs qui le souhaitent peuvent demander à bénéficier d'un accès personnel au service en plus de l'accès professionnel octroyé par leur employeur. Et comme l'abonnement mensuel est déjà payé par l'employeur, ils bénéficient d'office des tarifs d'usage les plus attractifs (ceux de la formule avec abonnement) sans avoir à supporter eux-mêmes le coût d'un abonnement.



Innovales - Damien Gaucherand

"Lorsque nous avons eu besoin d'un second véhicule professionnel, nous avons cherché la solution la plus conforme à nos convictions : sobriété dans nos "modes de faire" , partage de la ressource, attention à notre impact environnemental. L'abonnement Citiz permet par exemple à de nombreux co-équipiers d'InnoVales, résidant loin du siège, de se déplacer directement avec une Citiz proche de leurs domiciles. Nous finançons pour trois ans une station d'autopartage. Nous concrétisons ainsi nos engagements environnementaux et de coopération économique."



France Travail - Agnès Gaude-Môme

"L'autopartage proposé aux collaborateurs, à l'occasion des déplacements professionnels participe pleinement à la démarche RSE mise en place à Pôle emploi RhôneAlpes. Notre partenariat avec Citiz répond pour notre entreprise à des enjeux d'ordre économique, sociétal, environnemental. Enfin, le maillage des stations Citiz à proximité de nos locaux professionnels a facilité la démarche d'adhésion à l'autopartage !"

Témoignages d'auto partageurs professionnels

Source : Site internet de Citiz Auvergne-Rhône-Alpes, Février 2025

5.3 MODALITES DE SOUTIEN AU LANCEMENT

5.3.1 PRINCIPES GENERAUX

Lorsque l'opérateur est présent depuis longtemps sur un territoire, il y a atteint une taille critique, il y a des clients, il y est connu et il a pu mettre en place une organisation et des moyens qu'il peut mutualiser sur un nombre conséquent de véhicules. S'il ressent le besoin d'ajouter un ou plusieurs véhicules supplémentaires, il peut le faire en très grande partie à ses propres frais, avec un risque mesuré et maîtrisé.

Quand il doit se déployer dans un nouveau territoire en revanche, a fortiori s'il s'agit d'un territoire rural, l'opérateur n'acceptera de s'implanter que s'il peut minimiser et partager les risques avec des acteurs locaux.

Ce fût le cas quand il s'est implanté à Valence où il a bénéficié, et bénéficie encore, d'un soutien financier des collectivités locales, de Valence Romans Mobilités²² en particulier, et même d'un acteur privé (Effia, filiale du groupe Keolis). Les premiers véhicules installés ont fait l'objet d'un soutien dédié. Ces véhicules-là, devenus rentables, ne sont plus soutenus mais la collectivité, qui souhaite continuer à étendre l'offre, soutient financièrement les nouvelles implantations.

5.3.2 SOUTIENS ATTENDUS DE LA PART DE L'OPERATEUR

5.3.2.1 Entrée au capital de la coopérative

Comme déjà évoqué, Citiz Auvergne Rhône-Alpes est une entreprise constituée sous forme d'une Société Coopérative d'Intérêt Collectif (SCIC), dont le capital, variable, est détenu à 43% par des collectivités locales et à 52% par des sociétaires personnes physiques (dont les fondateurs de l'entreprise).

Afin de contribuer au financement du lancement du service, Citiz Auvergne Rhône-Alpes demande aux collectivités concernées par le service de prendre des parts au capital. La prise de participation a un caractère forfaitaire qui s'élève à **150 € par tranche de 1'000 habitants**.

C'est de l'argent immobilisé pour la collectivité, mais dont elle reste « propriétaire » avec, dans le cas le moins favorable, potentiellement, un risque de perte en capital.

Au-delà des aspects financiers, cette entrée au capital permet aux collectivités concernées de s'engager en tant qu'actionnaire dans la définition des orientations de la coopérative, et d'avoir « voix au chapitre », au côté d'autres collectivités locales déjà représentées comme :

- La Région Auvergne Rhône-Alpes qui détient près de 40'000 € de parts.
- Des métropoles ou des Communautés d'Agglomération comme celles de Grenoble, de Valence, de Saint-Etienne, d'Annecy...
- Des Communautés de Communes comme celles du Vercors, du Pays du Mont-Blanc, du Trièves, de Rumilly...
- Des villes et de communes comme celles d'Aix-les-Bains, de Voreppe, de La Tronche, d'Echirolles, du Bourget-du-Lac, de Mens²³...
- Des Parcs Naturels Régionaux comme ceux du Pilat ou de Chartreuse ainsi qu'un CCAS (celui de Seyssins).

²² Valence Romans Déplacements à l'époque.

²³ Qui compte 1'400 habitants et qui est probablement la plus petite commune sociétaire.

5.3.2.2 Investissements initiaux

Véhicules et équipements embarqués

Le lancement du service génère des coûts spécifiques qui peuvent s'apparenter à un investissement initial que l'opérateur demandera à la collectivité de prendre en charge.

L'achat des voitures est bien entendu le principal poste de dépense qui peut être pris en compte de différentes manières :

- Soit, c'est l'opérateur qui fournit les voitures et il prendra en compte un montant d'amortissement qu'il intégrera dans l'engagement financier de la collectivité lié au fonctionnement courant du service (cf. chapitre suivant).
- Soit c'est la collectivité qui achète les véhicules en direct et qui les met gracieusement à disposition du service. La collectivité peut les acheter exprès ou mettre à disposition des véhicules dont elle dispose déjà dans son parc (cf. plus loin dans le document).
- Soit est envisagé un mix des options précitées.

Les montants exacts à prévoir dépendront du type, de la gamme et du prix d'achat de(s) véhicule(s) acheté(s).

Choisir des véhicules électriques, en particulier, a bien entendu un fort impact financier, compte tenu des prix d'achat de ce type de véhicule.

Les autres coûts sont plus faciles à estimer même s'il ne peut s'agir à ce stade que d'ordres de grandeur dans la mesure où certains coûts unitaires seront fonction de l'importance du parc déployé au lancement (pas tout à fait le même prix si une collectivité lance le service avec un ou avec cinq véhicules).

Ces coûts comprennent (hors achat du ou des véhicules) notamment :

- La fourniture et l'installation des boîtiers télématiques embarqués à hauteur d'environ 2'200 € HT par véhicule.
- Le paramétrage des équipements (serveur, télématique embarquée...) et des interfaces (véhicules, stations...) à hauteur d'environ 300 € HT par véhicule.
- L'identification visuelle des véhicules (flocage type, logos...) à hauteur d'environ 250 € HT par véhicule.
- La formation d'agents de la collectivité à l'utilisation des interfaces « usagers » et à la supervision sur la base de deux jours de formation dispensés sur place, pour un coût associé évalué à 1'600 € HT.

A l'exception de la formation, sous réserve qu'elle ne nécessite qu'une session, les coûts sont proportionnels au nombre de véhicules déployés.

Dans ce chiffrage, nous avons intégré le coût de fourniture et d'installation des boîtiers télématiques embarqués car c'est le choix opéré par la plupart des collectivités qui préfèrent en général accroître la part des investissements et réduire au maximum les coûts de fonctionnement, d'autant qu'il peut y avoir pour elles des enjeux de subventionnement de ces dépenses.

Une collectivité pourrait néanmoins faire le choix inverse et payer un coût mensuel de fonctionnement de ces boîtiers, sous la forme d'une location/maintenance qui lui serait facturait autour de 60 € HT par boîtier embarqué et par mois.

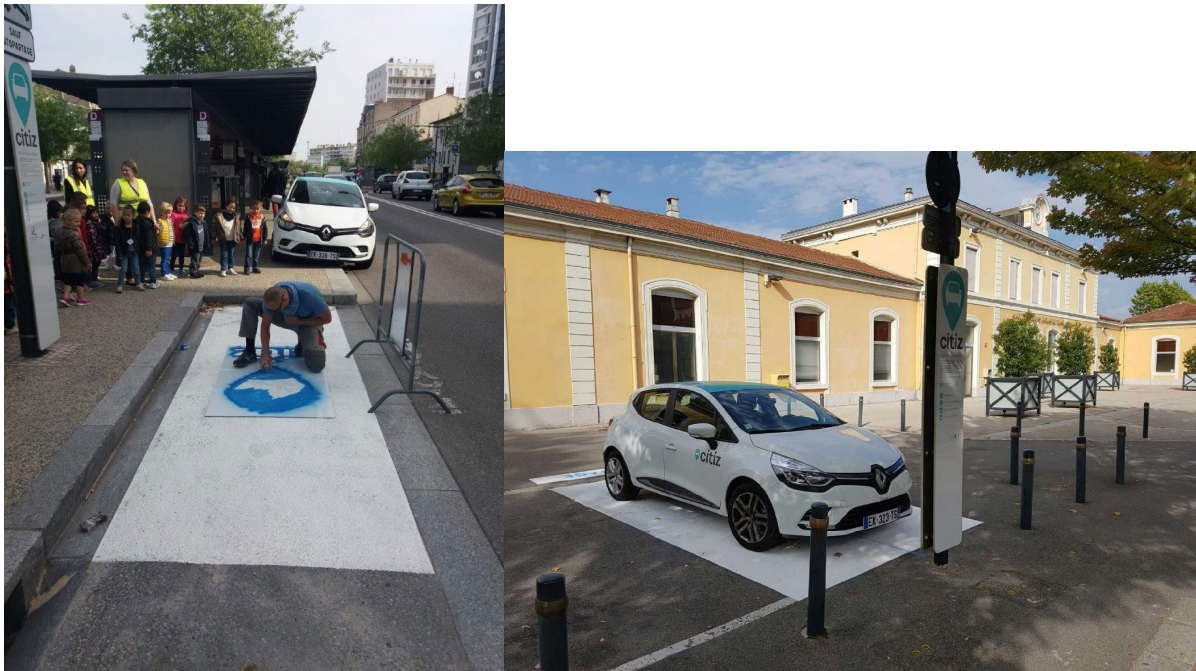
Mise en œuvre des stations

Dans un dispositif d'autopartage en boucle, chaque véhicule est basé dans une station dédiée qu'il convient de matérialiser.

La proposition de partenariat de Citiz prévoit que la matérialisation des stations soit réalisée par la collectivité, avec l'appui des communes concernées (s'il s'agit d'une intercommunalité), l'opérateur ayant un rôle de conseil sur les lieux d'implantation et sur la configuration des aménagements.

La matérialisation d'une station se traduit par :

- Un marquage au sol à la peinture, à l'aide d'un pochoir prêté par l'opérateur.
- La pose d'un mât de signalisation muni du panneau B6d réglementaire (arrêt et stationnement interdit) et du panneau M6j « sauf véhicule d'autopartage ».
- La pose d'une butée de protection de la borne (si véhicule électrique).
- La pose sur le mât de signalisation d'un totem informatif conçu et fourni par Citiz Auvergne-Rhône-Alpes.



Exemples de stations d'autopartage

Le coût d'aménagement d'une station d'autopartage est d'environ 2'900 € HT/station (dont 900 € HT pour le totem qui est fourni et posé sur mât existant par l'opérateur).

Il s'agit essentiellement de frais de marquage (peinture) ainsi que de fourniture et de pose de la signalétique, de la pose du totem et de la mise en place d'une butée de protection de la borne.

Ce montant peut bien évidemment varier selon les travaux de voirie à réaliser et qui réalise ces travaux (les services techniques de la collectivité ou un prestataire extérieur). Nous nous sommes placés ici dans l'hypothèse de matérialisation d'une place de stationnement en autopartage sur un emplacement de stationnement déjà existant et en bon état, la pose étant réalisée par un prestataire extérieur.

En complément, la collectivité peut envisager l'installation d'équipements complémentaires favorisant l'intermodalité et de ce fait l'attractivité et la fréquentation de la station :

- Signalétique : on peut utilement prévoir une signalétique de rabattement vers la station, notamment pour les déplacements à pied et à vélo.
- Stationnement vélo : arceaux abrités ou consignes à vélos sécurisées pour permettre un stationnement sécurisé de plusieurs heures (y compris potentiellement de nuit).
- La proximité d'un arrêt de transport collectif ou de transport à la demande pourra utilement être recherchée.

Ainsi, des coûts supplémentaires peuvent être envisagés en complément de la mise en œuvre de la station elle-même (500 € HT pour un abri vélo simple, plusieurs milliers d'euros pour des consignes sécurisées).

Il est à noter que ces coûts n'ont pas été intégrés dans nos chiffrages financiers du fait qu'ils ont un caractère plus optionnel et qu'ils relèvent potentiellement d'autres lignes budgétaires (politique cyclable par exemple).

Ce qui donne en synthèse (hors achat des véhicules) :

	Frais fixes	Frais variables par station		Frais variables par véhicule
		1 ^{ère} station	Par station supplémentaire	
Boîtiers télématiques embarqués	-	-	-	2 200 € HT
Paramétrages divers	-	-	-	300 € HT
Identification visuelle des voitures	-	-	-	250 € HT
Formation à la supervision	1 600 € HT	-	-	-
Fourniture du totem par Citiz	-	900 € HT	900 € HT	-
Mise en oeuvre des stations	-	2 000 € HT	2 000 € HT	-
TOTAL	1 600 € HT	2 900 € HT	2 900 € HT	2 750 € HT

5.3.2.3 Engagements financiers liés au fonctionnement du service

En phase de lancement du service, pour limiter le risque et impliquer les donneurs d'ordre, l'opérateur Citiz propose un dispositif engageant financièrement les collectivités locales demandeuses.

Cet engagement vise à garantir à Citiz Auvergne-Rhône-Alpes une recette mensuelle minimum **sur trois ans** qui couvre les frais fixes et faiblement variables énoncés ci-dessous :

- Amortissement du véhicule (le cas échéant).
- Assurances.
- Surveillance, nettoyage, entretien de premier niveau.
- Télématique embarquée.
- Abonnements.
- Quelques frais divers.

Le niveau de l'engagement financier demandé aux collectivités dépend de plusieurs paramètres clés qui influent directement sur son montant :

- Propriété des véhicules (achetés par l'opérateur ou mis à disposition par la collectivité).
- Motorisation électrique ou thermique des véhicules (et borne(s) de recharge associée(s)).
- Gamme de véhicules (petite citadine, véhicule polyvalent, berline...).
- Nombre de véhicules dans la zone (possibilité ou non de mutualisation de certains coûts).

Il est possible d'estimer le coût de la plupart des coûts (hors achat du véhicule) même s'il ne peut s'agir à ce stade que d'ordres de grandeur dans la mesure où certains coûts unitaires seront fonction de l'importance du parc déployé (pas tout à fait le même prix si une collectivité lance le service avec un ou avec cinq véhicules).

En première approche, si c'est la collectivité qui met le véhicule à disposition de l'opérateur, on peut estimer que l'engagement financier s'élèvera à environ 220 € HT par mois pour un véhicule thermique et à environ 260 € HT par mois pour un véhicule électrique, avec la décomposition suivante :

	Coûts mensuels en € HT		Coûts annuels en € HT	
	Frais fixes	Frais variables par véhicule	Frais fixes	Frais variables par véhicule
Télématique embarquée (abonnement logiciels et frais de serveur)	-	40 € HT	-	480 € HT
Assurance des véhicules	-	80 € HT	-	960 € HT
Visites et contrôles (2 à 4 fois par mois)	-	100 € HT	-	1 200 € HT
Total pour "véhicules thermiques"	-	220 € HT	-	2 640 € HT
Abonnement électrique	-	40 € HT	-	480 € HT
Total pour "véhicules électriques"	-	260 € HT	-	3 120 € HT

Dans le cas où le véhicule est mis à disposition par Citiz Auvergne-Rhône-Alpes, l'engagement financier ci-dessus est augmenté d'un montant d'environ 170 € HT par véhicule et par mois, qui correspond à son amortissement.

Dans tous les cas, il peut être négocié avec l'opérateur qu'une partie de cet engagement serve à proposer des offres d'essais aux nouveaux inscrits au service, selon des modalités à discuter au cas par cas (par exemple, émission de chèques cadeau de bienvenue donnant droit à un usage de 50 € par mois pendant trois mois aux X premiers inscrits).

De son côté, l'opérateur prendra directement à sa charge :

- Les consommations d'énergie (carburant et/ou électricité).
- L'entretien courant des véhicules.
- Les réparations (reste à charge hors assurances et hors franchises).

Il financera ces dépenses par les recettes d'usage du service.

Pendant plusieurs années, l'opérateur avait intégré à son offre un dispositif d'intéressement aux usages qui permettait à la collectivité de réduire le montant de son engagement.

Ce dispositif avait malheureusement l'inconvénient d'être compliqué à gérer sur les plans administratifs et comptables, si bien qu'il a été abandonné en 2024.

Il a été remplacé par un dispositif formellement un peu moins juste mais beaucoup plus simple à gérer et qui a vocation à permettre à la collectivité de convertir son engagement financier en usages réels.

Il fonctionne de la manière suivante :

- La collectivité devient cliente du service et souscrit un abonnement mensuel d'un montant de 60 € TTC par mois, ce qui permet à ses élus et à ses agents²⁴ et d'utiliser le service sur le territoire et dans tout le réseau Citiz, localement et au niveau national.
- Les coûts d'usage du service pour elle sont alors les suivants :
 - Si les véhicules ont été fournis par l'opérateur, c'est le tarif public « avec abonnement » qui s'applique.
 - Si les véhicules ont été fournis par la collectivité, le tarif horaire est réduit de 50% et les frais kilométriques qui s'appliquent sont les tarifs réduits qui ne s'appliquent normalement que pour les trajets de plus de 100 kilomètres, soit, par exemple, 0.22 € TTC par kilomètre au lieu de 0.42 € TTC par kilomètre pour les véhicules de catégories S, M ou L).
- Chaque mois, l'engagement financier mensuel de la collectivité est réduit du montant des usages ainsi réalisés.

Par ailleurs, sans surcoût pour eux ou pour la collectivité, Citiz Auvergne-Rhône-Alpes offrira aux élus et aux agents concernés la possibilité d'utiliser le service pour leurs usages privés, à leurs frais, dans tout le réseau national Citiz.

Cette disposition a plusieurs avantages pour les ayants-droits concernés et plus largement pour la collectivité :

- Ils n'ont à supporter à titre individuel aucun frais fixe d'inscription et d'abonnement : pas d'usages = pas de frais.
- Ils bénéficient des tarifs d'usage les plus avantageux.
- Utilisant le service à titre professionnel, ils sont plus à même de l'utiliser : ils savent comment ça marche, ils savent où sont la station, ils ont déjà conduit la voiture...

²⁴ *Ceux à qui la collectivité aura donné le droit d'utiliser le service.*

5.3.2.4 Soutien à l'animation et à la communication

Pour accélérer la montée en charge du service, au moins pendant ses premières années d'existence (au minimum pendant trois ans, voire plus), Citiz Auvergne-Rhône-Alpes demande à la collectivité un soutien financier aux actions d'animation et de communication destinées à promouvoir le service.


En général, un plan de communication pluriannuel prévisionnel chiffré est établi au lancement, ce qui permet à la collectivité d'en budgéter le montant.

Les frais d'animation et de communication sont ensuite facturés au coût réel à la collectivité, sur présentation de devis incluant les frais facturés par des prestataires extérieurs (frais d'impression, frais publicitaires...) et en heures de main d'œuvre de personnel de l'opérateur.

L'ampleur de ce plan de communication (et donc son coût) et son contenu font l'objet d'échanges entre les parties. Il est donc ajustable selon les contextes.

1^{er} réseau coopératif d'autopartage citiz.coop

NOUVEAU




Au Pays du Mont-Blanc


Des voitures en libre-service pour aller où vous voulez !

Offre spéciale lancement

Inscrivez-vous en ligne avec le code promo **MTBLANC** et bénéficiez des frais d'inscriptions offerts + 12 mois d'abonnements offerts + un crédit de consommation de 50€ Réservez aux résidents d'une commune de la communauté de communes du Pays du Mont-Blanc.




Une opération financée par



Une voiture en libre-service près de chez vous et dans 230 villes en France


Pour vos courses, escapades, loisirs... réservez une voiture Citiz pour 1 heure, 1 jour ou plus !




Combloux	Parking des Cristaux	Renault Zoé électrique
Sallanches	Gare	Renault Zoé électrique
	Parking Antoine Pissard	Renault Zoé électrique
St-Gervais-les-Bains	Gare Le Fayet	Renault Zoé électrique
Passy	Plateau d'Assy	Renault Zoé électrique

Citiz, c'est simple et économique


Utilisations à partir de 3 €/h + 0,42€/km*



Réservez votre véhicule




Allez où vous voulez !



Ramenez le véhicule à sa station

Vous avez une voiture ? Partagez-la avec Citiz et bénéficiez d'avantages financiers et pratiques



alpes.loire-citiz.fr

04 76 24 57 25

Photo Communauté de communes du Pays du Mont-Blanc - NE PAS JETER SUR LA VOIE PUBLIQUE

*Prix indiqués TTC en formule avec abonnement pour une catégorie S.

Exemple de flyer créé au lancement du service dans la Communauté de Communes du Pays du Mont-Blanc

A titre d'exemple, le budget d'animation et de communication proposé à la Communauté de Communes du Mont-Blanc en 2023 pour lancer un service constitué de quatre véhicules a été évalué à environ 14'000 € HT pour les trois premières années :

- Environ la moitié de ce budget avait vocation à financer les actions à déployer au cours de la première année (inauguration, création de flyers spécifiques, animation de stands, shooting photos pour création d'une photothèque locale...).
- Environ le quart de ce budget avait vocation à financer les actions à déployer au cours des deux années suivantes (animation de stands, campagnes digitales, spots sur les radios locales...).

D'une manière générale, en matière de communication et de promotion du service, les rôles des parties prenantes sont répartis comme suit :

Le rôle de Citiz Auvergne-Rhône-Alpes :

- Intégration et tenue à jour sur son site Internet de l'offre de service déployée sur le territoire : positionnement des stations, types de véhicules, tarifs, etc.
- Valorisation de l'existence du service sur les réseaux sociaux.
- Désignation d'un animateur du territoire dont les missions seront de trouver et de fidéliser des adhérents particuliers et un portefeuille de clients professionnels, de promouvoir l'autopartage sur le territoire et de nouer des partenariats avec les acteurs économiques locaux. Cet animateur interviendra en interface de premier niveau avec les services de la collectivité.
- Être force de proposition dans la constitution et la mise en œuvre d'un plan d'action commercial adapté.
- Fourniture de contenus (textes, photos, schémas...) permettant de réaliser les flyers, plaquettes, dossiers et articles de presse nécessaires à la promotion du service.

Le rôle de la collectivité :

- Mise à disposition et diffusion de flyers et de documents de communication et de promotion (dans les mairies...) fournis par l'opérateur et, idéalement, accueil de tout premier niveau auprès des usagers et clients potentiels du service, en complément des informations et des tutoriels disponibles sur le site internet de Citiz Auvergne Rhône-Alpes (que le personnel d'accueil des communes concernées sache l'essentiel sur le service).
- Portée à connaissance de l'existence du service via ses propres supports de communication, via les supports de communication de ses partenaires (les communes en particulier si la collectivité partenaire est une intercommunalité) et lors d'événements (conférence et communiqué de presse de lancement, inauguration de stations...).
- Contribution à l'émergence d'offres combinées, intermodales et multimodales (si besoin et si possible).

5.3.2.5 Mise en œuvre des bornes de recharges pour véhicules électriques

Le déploiement de véhicules électriques en autopartage (si c'est le choix qui est fait) implique que les stations soient équipées de bornes de recharges dédiées à ces véhicules.

Il n'est pas nécessaire que la borne soit puissante, puisqu'une borne de 7.4 kW permet une recharge du véhicule en moins de 4 heures.

Toutefois, le choix peut être fait d'installer une borne de recharge plus puissante (22 kW), afin de s'assurer de la bonne efficacité du service et d'une rotation rapide des véhicules entre deux usagers.

A ce stade, on peut se trouver dans différents cas de figure selon que la collectivité dispose, ou pas, de la compétence ad hoc.

Dans le cas d'une implantation par la collectivité, le mode opératoire est le suivant :

- La collectivité prend contact avec le gestionnaire de réseau, en lien avec les communes, afin de déterminer l'emplacement adéquat. Elle souscrit un abonnement électrique.
 - Coût de raccordement à un point de livraison dédié : entre 500 € HT et 3'000 € HT.
- La collectivité acquiert et fait installer des bornes avec lecteur de badge intégré, dans des conditions économiques qui devraient être les suivantes :
 - Coûts de fourniture :
 - Moins de 3'000 € HT pour une borne à un point de charge.
 - 3'000 € HT à 5'000 € HT pour une borne à deux points de charge.
 - Autres coûts à prévoir :
 - Jusqu'à 3'000 € HT de travaux de génie civil.
 - Entre 1'500 € HT et 5'000 € HT de coûts d'installation²⁵.

Le coût supporté par la collectivité pour la mise en œuvre d'une borne de recharge à un point de charge devrait donc revenir à environ 10'000 € HT/station.

En fonctionnement courant, la répartition des coûts est envisagée comme suit :

- La collectivité gère et prend à sa charge l'abonnement électrique ainsi que l'entretien et la maintenance des bornes de recharge :
 - Environ 500 € HT par borne et par an.
- Citiz Auvergne-Rhône-Alpes signale à la collectivité les éventuelles difficultés liées au fonctionnement des bornes.
- Citiz Auvergne-Rhône-Alpes prend à sa charge la consommation électrique des bornes de recharge :
 - Sur la base des kWh effectivement consommés (données compteur), avec éventuellement une règle de calcul à définir si d'autres véhicules que les véhicules d'autopartage se chargent à la borne (ce ne devrait pas être le cas normalement).
 - Pour information, la consommation d'un véhicule électrique est d'environ 14 kWh par 100 kilomètres.

Ainsi, le coût de fonctionnement courant supporté par la collectivité devrait être de l'ordre de 500 € HT par borne et par an.

²⁵ Dont fourniture des badges.



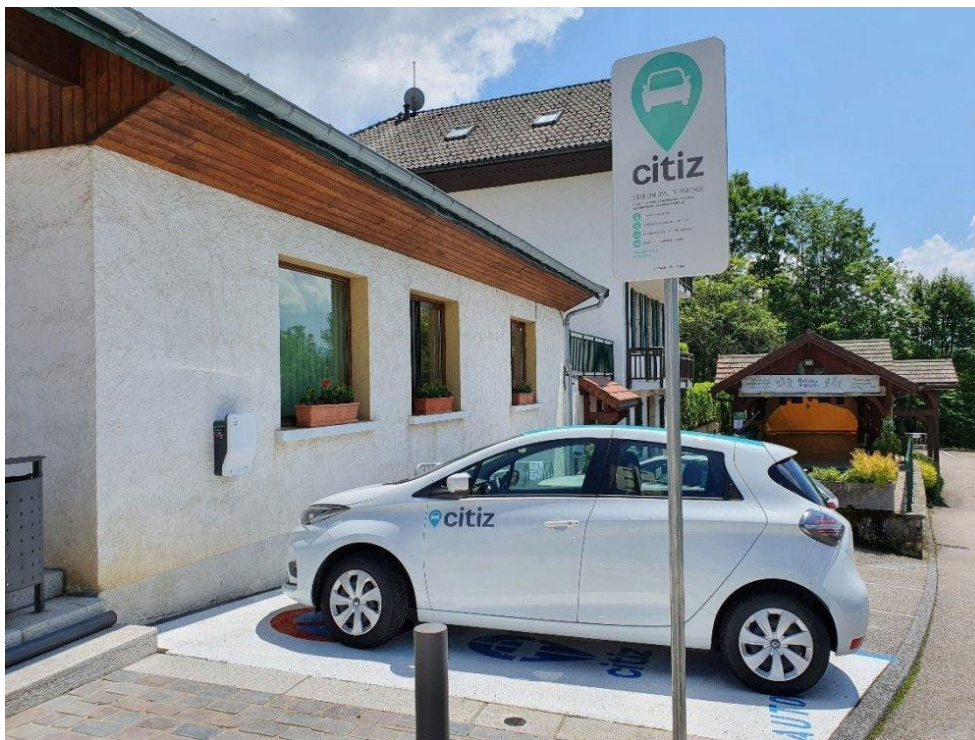
Exemple de type de borne susceptible d'être installée



Activation de la borne avec carte rangée dans la boîte à gants du véhicule d'autopartage²⁶

²⁶ La même carte (ou une autre) permettra à l'utilisateur de se recharger en itinérance (réseau e-borne et/ou autres).

Des alternatives ont été envisagées afin de limiter le coût et l'emprise sur l'espace public, comme le recours à des bornes murales mises en place sur des bâtiments publics.



Exemple de borne de recharge murale sur la commune de Bluffy (Haute-Savoie)

Cette solution est envisageable uniquement si la station peut être implantée au droit du bâtiment public, sans trottoir ou obstacles entre la borne de recharge et le véhicule.

Son installation dépend également de la puissance disponible sur le bâtiment projeté, qui se doit être à minima de 7.4 kW, idéalement plus dans l'optique de proposer une rotation importante des véhicules.

L'investissement dédié à une telle installation est plus faible qu'une borne sur voirie, puisque les travaux de génie civil et les raccordements sont moins conséquents. Il est d'environ 2'500 € HT.

D'autres possibilités existent (branchement sur l'éclairage public, bornes avec ombrières solaires), mais apparaissent comme moins pertinentes dans le cadre d'un service d'autopartage, car la puissance ou l'emprise foncière ne sont pas en lien avec les lieux d'implantation des stations d'autopartage.

5.4 PRIX DE REVIENT AVEC DES VEHICULES THERMIQUES

5.4.1 IMPACT DES INVESTISSEMENTS

5.4.1.1 Dépenses à prévoir

Les investissements à prévoir pour lancer le service d'autopartage peuvent être synthétisés comme suit :

	Frais fixes	Frais variables par station		Frais variables par véhicule
		1 ^{ère} station	Par station supplémentaire	
Achat des véhicules thermiques	-	-	-	21 000 € HT
Boîtiers télématiques embarqués	-	-	-	2 200 € HT
Paramétrages divers	-	-	-	300 € HT
Identification visuelle des voitures	-	-	-	250 € HT
Formation à la supervision	1 600 € HT	-	-	-
Fourniture du totem par Citiz	-	900 € HT	900 € HT	-
Mise en oeuvre des stations	-	2 000 € HT	2 000 € HT	-
Communication de lancement	5 000 € HT	-	-	500 € HT
TOTAL	6 600 € HT	2 900 € HT	2 900 € HT	24 250 € HT

Les trois postes qui peuvent s'écarter le plus de ces chiffres sont :

- Le montant d'achat des véhicules qui dépend du modèle et des prix susceptibles d'être obtenus au moment de l'achat. C'est aussi un poste qui peut être réduit si un acteur public ou un particulier accepte de mettre en partage un véhicule existant (voir plus loin dans le document).
- Le coût de mise en œuvre des stations qui dépend des lieux choisis et de qui réalise les aménagements (les services techniques d'une commune ou une entreprise privée).
- Le coût de la campagne de communication au lancement.

Les coûts prévus pour les autres postes des dépenses sont en revanche peu susceptibles de bouger à court terme.

Il est à noter que nous n'avons pas considéré ici que la souscription de parts sociales dans la SCIC constituait une dépense d'investissement en tant que telle.

C'est de l'argent bloqué, pour longtemps si le service s'inscrit localement dans la durée, mais c'est de l'argent que la collectivité recouvrera si elle décide un jour de se désengager, avec possiblement une plus-value ou une moins-value selon comment aura évolué la valeur de la part entre temps.

5.4.1.2 Coûts d'amortissement

Les investissements réalisés correspondent à des équipements et à des prestations durables dont l'impact financier pour la collectivité dépendra essentiellement de deux paramètres :

- Le montant des aides et subventions mobilisables.
- La durée de vie du service.

Nous avons calculé le prix de revient sur la base des hypothèses suivantes :

- Un taux de subvention de 50% étant entendu que certaines collectivités de la Drôme pourront probablement obtenir davantage mais que d'autres pourraient être en deçà.
- Un amortissement sur 5 ans, en considérant que le service ne sera pas stoppé prématurément ; s'il s'installe sur une durée plus longue le prix de revient baissera donc au bout de la sixième année, une fois ces investissements-là amortis.

Ce qui donne au global :

	Frais fixes	Frais variables par station		Frais variables par véhicule
		1 ^{ère} station	Par station supplémentaire	
Amortissements hors subventions	1 320 € HT	580 € HT	580 € HT	4 850 € HT
Amortissements avec 50% de subventions	660 € HT	290 € HT	290 € HT	2 425 € HT

5.4.2 COÛTS DE FONCTIONNEMENT

Les coûts de fonctionnement sont constitués de trois postes de dépenses :

- L'engagement financier dont nous avons déjà détaillé le montant et qui est proportionnel au nombre de voitures déployées.
- Les coûts de communication et de promotion payés à l'opérateur au coût réel, sur présentation de devis. Son montant annuel résulte d'un échange entre la collectivité et l'opérateur. Nous l'avons chiffré sur une base financière raisonnable qui correspond à une dépense annuelle d'environ 3'700 € HT pour un service qui comprendrait quatre véhicules.
- La gestion du service qui correspond au temps passé par des agents de la collectivité pour s'en occuper : interfaces avec l'opérateur, suivi des indicateurs, préparation des campagnes de communication, gestion administrative... Une fois que le service aura atteint une certaine maturité, le temps à consacrer à sa gestion sera réduit (environ 0.1 à 0.15 ETP) puisque c'est surtout l'opérateur qui sera à la manœuvre. Mais comme pour tout projet, l'implication de la collectivité sera plus importante en phase de préparation et de lancement du service.

Parce que c'est rarement le cas, nous avons considéré que les coûts de fonctionnement ne seraient éligibles à aucune subvention.

Dans les faits, il peut arriver néanmoins qu'une partie des coûts de fonctionnement soient éligibles à des aides. Si tel était le cas, elles viendraient bien évidemment réduire les coûts à charge de la collectivité.

Ce qui donne au global :

	Coûts mensuels en € HT		Coûts annuels en € HT	
	Frais fixes	Frais variables par véhicule	Frais fixes	Frais variables par véhicule
Engagement financier	-	220 € HT	-	2 640 € HT
Communication et promotion du service	210 € HT	25 € HT	2 520 € HT	300 € HT
SOUS-TOTAL hors gestion du service	210 € HT	245 € HT	2 520 € HT	2 940 € HT
Gestion du service	300 € HT	30 € HT	3 600 € HT	360 € HT
TOTAL avec gestion du service	510 € HT	275 € HT	6 120 € HT	3 300 € HT

Dans cette présentation, on considère de fait que l'engagement financier est une « simple » dépense de fonctionnement.

Mais rappelons ici que l'engagement financier ne sera qu'une charge financière si la collectivité n'utilise pas le service pour elle-même, ce qui serait dommage.

Comme déjà évoqué avant, moyennant un surcoût réduit d'abonnement d'un montant de 60 € TTC par mois, elle peut convertir tout ou partie de son engagement financier en usages réels.

Dans ce cas, il s'agira de simples frais de déplacement qui viendront réduire d'autant (ou presque) des dépenses liées à l'utilisation des véhicules de service du parc communal ou intercommunal, ou à des remboursements de frais kilométriques de déplacements effectués avec des véhicules personnels.

5.4.3 PRIX DE REVIENT

5.4.3.1 Prix de revient hors subvention

Le prix de revient hors subvention s'établit comme suit :

	Frais fixes	Frais variables par station		Frais variables par véhicule
		1 ^{ère} station	Par station supplémentaire	
Amortissements	1 320 € HT	580 € HT	580 € HT	4 850 € HT
Frais de fonctionnement	6 120 € HT	-	-	3 300 € HT
Total hors subventions	7 440 € HT	580 € HT	580 € HT	8 150 € HT

5.4.3.2 Prix de revient avec subvention

Le prix de revient hors subvention s'établit comme suit :

	Frais fixes	Frais variables par station		Frais variables par véhicule
		1 ^{ère} station	Par station supplémentaire	
Amortissements	660 € HT	290 € HT	290 € HT	2 425 € HT
Frais de fonctionnement	6 120 € HT	-	-	3 300 € HT
Total hors subventions	6 780 € HT	290 € HT	290 € HT	5 725 € HT

Pour un service comprenant quatre véhicules thermiques répartis dans deux stations, le coût résiduel à charge est estimé voisin de 630 € HT par véhicule et par mois, recettes d'usage et subventions déduites

5.5 MODALITES DE DEPLOIEMENT DU PARC DE VEHICULES

5.5.1 DEPLOIEMENT GEOGRAPHIQUE

5.5.1.1 Premières implantations

La règle générale est de démarrer par les secteurs les plus favorables qui sont repérés par deux types de considération :

- En recherchant les lieux présentant sur le papier le plus de potentiels d'utilisateurs : densité d'emplois et d'habitants à proximité, gares et pôles d'échanges, zones de stationnement payant ou réduit...
- En tenant compte des secteurs où sont, ou peuvent être, identifiés en amont des utilisateurs potentiels : particuliers motivés, employeurs publics ou privés prêts à utiliser le service pour des déplacements professionnels, associations, clubs sportifs...

Une fois que ces secteurs sont identifiés, il faut rechercher où implanter au mieux la station d'autopartage :

- Au plus près des potentiels immédiats et futurs qui auront été identifiés en amont.
- En privilégiant des lieux passants, visibles, pratiques, faciles d'accès à pied et en voiture, éclairés (si possible), etc.
- En tenant compte des contraintes et opportunités locales de mise en œuvre :
 - Eviter les zones prochainement soumises à des travaux d'envergure.
 - Tenir compte des possibilités ou impossibilité d'implantation des bornes (si VE).
 - Proches de stationnements vélos sécurisés (mieux mais pas indispensable).
 - Etc.

Il faut aussi avoir en tête qu'il est mieux qu'un véhicule ne soit pas totalement isolé sous peine de prendre le risque de décevoir les premiers utilisateurs, en l'absence de tout plan B accessible lorsque la voiture d'autopartage a déjà été réservée par un autre.

S'il est envisageable de démarrer par l'implantation d'un seul véhicule, c'est beaucoup mieux s'il est possible d'en implanter au moins un second à proximité dans un délai pas trop long.

Parfois, ce n'est pas possible et ça n'empêche pas le service de s'inscrire dans la durée (exemple à Mens qui ne dispose que d'une Renault Kangoo ou à Lans-en-Vercors qui ne dispose que d'une Peugeot 3008).

5.5.1.2 Extensions éventuelles

A partir d'environ un an après le lancement du service, la collectivité et l'opérateur peuvent mesurer et mieux appréhender la façon dont il est perçu et utilisé :

- Evolution du nombre d'inscrits et d'inscrits actifs, évolution du chiffre d'affaires généré par le(s) véhicule(s), évolution du taux de sollicitation (nombre de locations par inscrit), etc.
- Identification de la typologie des usages : en distance, en durée, par jour de la semaine, par tranches horaires...
- Retours et suggestions de clients, et échanges directs avec eux pour bien identifier les cas d'usages, l'adéquation offre/demande...
- Retours qualitatifs ressentis par l'opérateur lors des opérations d'animation, de communication et de prospection.
- Retours adressés directement aux élus et aux techniciens de la collectivité.

Il devient alors plus facile de déterminer s'il est opportun de prévoir une extension et, si oui, où et avec quel type de véhicule.

Il se peut aussi que des opportunités particulières aboutissent à la mise en partage de nouveaux véhicules (cf. chapitre suivant).

5.5.2 PARTAGE DE VEHICULES EXISTANTS

5.5.2.1 Partage de véhicules de particuliers

Citiz Auvergne-Rhône-Alpes a mis en place un dispositif qui permet à un particulier de mettre son véhicule en partage par son intermédiaire.

Les particuliers susceptibles d'être intéressés sont principalement des personnes qui ont un véhicule qu'ils utilisent peu, qui souhaitent néanmoins le conserver et qui, souvent, en ont marre de le gérer et de l'entretenir pour le faible usage qu'ils en ont (retraités par exemple).

Concrètement, la personne met son véhicule à disposition de Citiz qui va l'équiper pour un usage partagé et l'intégrer dans sa flotte, ce qui signifie que c'est l'opérateur va l'assurer, l'entretenir, le faire réparer si besoin...

Citiz encaisse les recettes commerciales générées par le véhicule et en restitue une partie à son utilisateur, à hauteur de 25% des recettes kilométriques.

Le prêteur devient usager du service et bénéficie d'un trajet préférentiel lorsqu'il réserve et utilise sa propre voiture ou tout autre véhicule du réseau Citiz.

Pour que le partenariat se concrète, plusieurs conditions doivent être respectées :

- Il faut que le prêteur soit demandeur et qu'il accepte les conditions proposées par l'opérateur (convention de mise en partage).
- Il faut que l'opérateur y trouve lui-même un intérêt, par exemple : s'implanter dans un secteur qui l'intéresse parce qu'il n'y est pas présent, ou pouvoir substituer le véhicule prêté à un de ses propres véhicules qu'il pourra repositionner ailleurs.

- Il faut aussi que le véhicule soit éligible et satisfasse aux conditions suivantes :
 - Avoir moins de cinq ans et afficher moins de 50'000 km au compteur à la date de signature de la convention.
 - Être dans un très bon état extérieur et intérieur et ne jamais avoir été lourdement accidenté.
 - Avoir été correctement entretenu (révision, contrôle technique...).
 - Afficher une vignette Crit'air 0, 1 ou 2.
 - Être équipé a minima d'un système d'ouverture centralisé, de la climatisation, d'une prise USB et de pneus 4 saisons.
 - Pour un véhicule électrique, avoir une batterie encore sous garantie pendant la durée de la convention.
 - Ne pas être affecté par une restriction d'usage (en cas de leasing ou de location longue durée...).

1^{er} réseau d'autopartage coopératif citiz.coop



Avec Citiz, je partage ma voiture en toute tranquillité.

Vous utilisez peu votre véhicule? Il vous coûte cher? En intégrant à la flotte de véhicules Citiz, votre voiture est partagée avec les adhérents du réseau Citiz et vous percevez des revenus lorsque nos adhérents l'utilisent.

citiz

l'autopartage en Alpes et Loire

Ma voiture est entre de bonnes mains!

Premier réseau d'autopartage en France, Citiz met à disposition de ses adhérents des véhicules pour 1h, 1 jour ou plus.

En intégrant la flotte de véhicules Citiz, ma voiture est équipée d'un système embarqué pour être partagée avec d'autres conducteurs adhérents du réseau Citiz.

6 bonnes raisons de confier ma voiture à Citiz

- 1 Je suis libéré des charges de ma voiture: Citiz s'occupe tout, plus d'assurance, de coût d'entretien et de contrôle technique à assumer!
- 2 Je perçois des revenus lorsque d'autres conducteurs utilisent mon véhicule.
- 3 Je n'ai plus de souci de stationnement: une place est réservée près de chez moi.
- 4 Je participe à diminuer le nombre de voitures en circulation.
- 5 Je confie mon véhicule à un professionnel qui assure sa sécurité, son entretien et sa gestion quotidienne.
- 6 Je dispose d'un accès à plus de 2000 véhicules près de chez moi et dans 190 villes en France (utilitaires, citadines, familiales...).

Citiz n'est pas un service comme les autres, j'apprécie la proximité de l'équipe. Ce n'est pas qu'une relation commerciale, mais un partage de valeurs.

Grégory

Rencontrons-nous! Si vous êtes intéressés, nous sommes à votre disposition pour répondre à vos questions.

alpes-loire.citiz.coop 04 76 24 57 25

Service agréé par le préfet de la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Tous nos véhicules sont assurés par la MACIF

Notre coopérative est agréée par le Préfet de la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Flyer de promotion du service

5.5.2.2 Partage de véhicules de personnes morales

Le dispositif présenté précédemment peut s'appliquer également pour des personnes morales (employeurs publics, employeurs privés...) avec une approche qui peut être ajustée au cas par cas.

5.5.2.3 Déploiement de véhicules dans le cadre de programme immobiliers

Peuvent s'y ajouter des opportunités liées à la mise en œuvre de logements neufs par l'entremise de promoteurs ou de bailleurs qui peuvent réduire leur investissement en parking s'ils promeuvent l'autopartage.

L'article L.151-31 du Code de l'urbanisme dispose en effet que, « lorsque le règlement impose la réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés, cette obligation est réduite de 15% au minimum en contrepartie de la mise à disposition des véhicules électriques munis d'un dispositif de recharge adapté ou de véhicules propres en autopartage ».

Cet article est situé dans le paragraphe du Code consacré au traitement, par le règlement du Plan Local d'Urbanisme (PLU), des obligations en matière de stationnement.

Les modalités de mise en œuvre de cette disposition (nombre de véhicules d'autopartage, nature et durée d'engagement du demandeur, importance de la réduction du nombre de places de stationnement qui peut dépasser les 15%...) s'apprécient au niveau local, dossier par dossier.

Cette disposition, favorable au développement de l'autopartage, intéresse également fréquemment les promoteurs qui y voient la possibilité de réduire la taille des parkings et donc le coût des opérations.

Citiz Auvergne-Rhône-Alpes a donc développé une offre dédiée dont elle assure la promotion depuis plusieurs années et qui commence à se développer.

Le montage est le suivant :

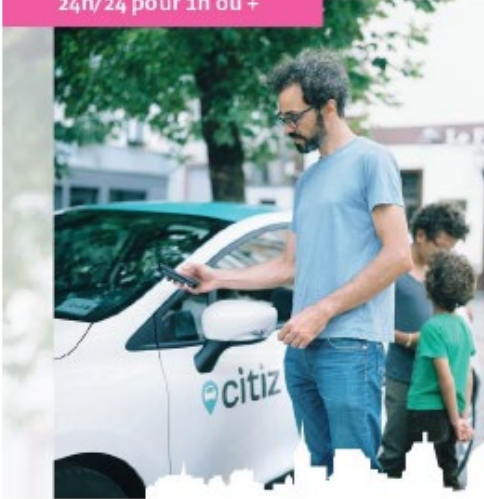
- Le promoteur finance la(les) voiture(s) électrique(s) et la(les) borne(s) de recharge liées, l'idéal étant que le(s) véhicule(s) puisse(nt) être installé(s) dans un secteur très visible, très pratique et très accessible.
- Le(s) véhicule(s) n'est (ne sont) pas dédié(s) aux seuls occupants du programme immobilier à l'origine de leur mise en œuvre. Ils rentrent dans la flotte globale et sont ouverts aux tiers.
- Le montant TTC du véhicule est converti en crédit d'usage et de consommation valable pour une durée de trois ans.
- Le promoteur répartit ce crédit de consommation entre les logements et affecte à chacun une part du montant global.

Jusqu'à présent, les programmes immobiliers les plus petits dans lesquels le montage a été mis sur les rails ne comportaient qu'une vingtaine de logements (exemple : Villa Thermale à Aix-les-Bains, avec Edifim).

EN PARTENARIAT AVEC



Voitures en libre-service
24h/24 pour 1h ou +



A La Roche-sur-Foron
Des voitures partagées
pour aller où vous voulez !



**Réservez une voiture en libre-service
à La Roche-sur-Foron
et dans 170 villes en France**

Pour vos courses, escapades, loisirs... réservez
une voiture Citiz pour 1 heure, 1 jour ou plus !



Citiz, c'est simple et économique



Réservez
votre Citiz
pour 1h ou +



Votre course terminée,
ramenez-la à
sa station d'origine



Payez selon
votre usage
Carburant compris

Utilisations à partir de
2,50 €/h + 0,39 €/km*

**Offre spéciale pour les habitants
de la résidence "Les Premices"**

Frais d'inscription + dépôt de garantie offerts
+ 3 ans d'abonnement offerts
+ 120€ de crédit de consommation !

Inscription en ligne sur le site alpes-loire.citiz.fr
avec le code promotionnel : PREMICES



ALPES
LOIRE : alpes-loire.citiz.fr
04 76 24 57 25

*Prix indicatifs TTC en formule «avec abonnements» pour une catégorie S.

*Prix indicatifs TTC en formule «avec abonnements» pour une catégorie S.

Flyer de promotion lié à un programme particulier en Haute-Savoie

Le contexte est moins favorable dans Drôme qu'il ne l'est dans l'arc alpin du fait que le prix du foncier y est moins élevé et que la dépendance à l'automobile y est plus forte (moins de transports en commun urbain et interurbain).

Le levier existe néanmoins et pourrait se concrétiser au moins dans et autour des plus grosses communes du Département (Valence, Montélimar...).

5.6 MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

5.6.1 CONVENTIONNEMENT AVEC LA REGION

Si la collectivité a fait le choix d'exercer la compétence mobilité, elle a toute légitimité pour agir et n'a pas besoin de conventionner avec la Région pour lancer un service d'autopartage.

Si en revanche elle a fait le choix de ne pas exercer cette compétence, c'est la Région Auvergne Rhône-Alpes qui agit sur son territoire en tant qu'Autorité Organisatrice Locale de la Mobilité.

Pour pouvoir lancer le service sur son sol, la collectivité doit donc se rapprocher de la Région pour avenanter la convention de coopération en matière de mobilité qu'elle a dû signer avec elle.

Par cette convention, la Région validera (si elle en est d'accord) de déléguer à la collectivité une partie de sa compétence pour l'exercice de ce service particulier. La convention précisera par ailleurs les règles de financement associées.

5.6.2 LIENS AVEC L'OPERATEUR

La procédure la plus usuelle est le lancement par la collectivité d'un appel d'offres relatif à la gestion de l'autopartage sur son territoire.

Le périmètre de l'appel d'offres peut intégrer l'ensemble du service ou seulement une partie, notamment si la collectivité souhaite acheter ou fournir elle-même les véhicules à l'opérateur retenu et/ou si elle souhaite acheter les bornes.

Si l'appel d'offres n'englobe pas la totalité du service d'autopartage, la collectivité pourrait avoir à gérer également une consultation pour l'achat des véhicules et une autre pour la fourniture et la pose des bornes de recharge (si elle fait le choix de l'autopartage avec véhicules électriques).

Ce tronçonnage peut s'avérer nécessaire si la collectivité n'exerce pas la compétence mobilité et qu'elle a conventionné avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes pour lancer le service. La politique actuelle de la Région étant d'apporter un soutien financier à la collectivité sur le montant des investissements réalisés, celle-ci a dans ce cas intérêt à acheter elle-même les voitures et, le cas échéant, les bornes, pour pouvoir profiter de ce soutien.

Si plusieurs collectivités décidaient de s'engager simultanément, ou dans un temps rapproché, elles pourraient éventuellement se regrouper, et créer un groupement de commande²⁷, pour limiter le nombre d'appels d'offres à monter et à gérer.

²⁷ Cf. articles L2113-6 à L2113-8 du Code de la commande publique.

5.6.3 LA CONCEPTION DES STATIONS

Le positionnement et la conception des stations ont un impact significatif sur l'efficacité du service et sa propension à capter de nouveaux clients puis à les fidéliser.

Il est donc vivement recommandé que les stations soient :

- **Visibles** car cette visibilité facilite leur repérage et contribue activement à la promotion²⁸ du service :
 - **Par une présence en voirie et non en parking en ouvrage.**
Même si l'obtention de places en voirie peut être difficile sur certaines zones, et se heurter à une résistance des commerçants et riverains, la visibilité d'une station et son accessibilité sont des facteurs influençant fortement la découverte et l'adoption du service. Les stations en voirie permettent la promotion du service, en plus d'un meilleur confort d'utilisation.
 - **Par une présence soignée à proximité des principaux pôles générateurs de trafic** : gares, pôles d'échanges, quartiers commerçants et passants...
 - **Par la mise à disposition d'emplacements dédiés et signalés** comme tels par un marquage au sol et une signalétique verticale. Pour plus de cohérence sur le territoire et une compréhension facilitée de la part des utilisateurs, cette signalétique gagne à être définie par le territoire, ou a minima coconçue avec les opérateurs.
 - **Par un flocage spécifique des véhicules.** Un flocage intégral ou de grande taille permet de faire la promotion du service, que la voiture soit arrêtée ou en circulation, en éveillant la curiosité des personnes croisant sa route.



Station Citiz devant la gare de Romans-sur-Isère

Crédit photo : Inddigo

²⁸ Selon la dernière Enquête Nationale sur l'Autopartage, 23% des utilisateurs ont découvert le service dans la rue, au niveau d'une station.

- **Complémentaires** pour pouvoir constituer progressivement un véritable réseau et offrir aux usagers des solutions de repli si la voiture qu'ils utilisent habituellement n'est pas disponible :
 - Comme beaucoup de clients accèdent aux véhicules à pied (surtout dans les zones denses), il est intéressant de positionner les différentes stations de telle sorte, qu'aussi systématiquement que possible, il y ait moins de 800 mètres²⁹ à parcourir entre deux stations voisines.
 - A défaut, il est possible de compenser en installant deux véhicules, ou plus, dans les stations les plus isolées (dans une zone d'activité par exemple) de façon à limiter le risque de ne pouvoir satisfaire une demande et de générer de l'insatisfaction chez un client. Dans la durée, c'est le rôle de l'opérateur d'adapter au mieux l'offre à la demande s'il constate un déséquilibre récurrent.
 - Bien entendu, plus le réseau se densifie et plus cette complémentarité est facile à assurer. Dans les réseaux suffisamment matures, les opérateurs cherchent d'ailleurs à proposer également à leurs clients des véhicules de plusieurs types (citadines, routières polyvalentes...) bien répartis géographiquement de façon à leur donner la possibilité de choisir le véhicule le mieux adapté à leur besoin du jour (une citadine pour un petit déplacement effectué seul, un monospace pour partir en week-end en famille, un ludospace pour un voyage à la déchetterie...).

- **Pratiques** pour les repérer facilement, pour en faciliter l'accès par différents modes, pour les quitter aisément avec la voiture d'autopartage et se stationner pareillement au retour :
 - Affecter aux véhicules d'autopartage des emplacements stratégiques aussi près que possible des pôles qu'elles desservent (gares, pôles d'échanges, nœuds intermodaux...).
 - Faciliter autant de possible l'intermodalité tous modes, en proposant par exemple une offre de stationnement vélo longue durée sécurisé (par exemple des box), qui peut également se compléter d'arceaux pour du stationnement de moyenne durée.
 - Positionner la station à un endroit à partir duquel l'usager pourra emprunter facilement différentes directions et où il pourra revenir au retour sans avoir à suivre un parcours routier trop compliqué.
 - Dans les lieux complexes en particulier (gares), mettre en place une signalisation directionnelle pour guider les usagers intermodaux jusqu'à la station ; à défaut, veiller à ce qu'elle soit bien repérée sur les plans et panneaux d'information.
 - Veiller enfin à ce que la station soit accessible aux personnes à mobilité réduite.

- **Protégées** afin d'éviter en particulier qu'elles ne soient squattées par d'autres véhicules car, dans les milieux contraints, l'un des critères amenant les clients au service est la simplicité de gestion du stationnement. Lorsqu'une station d'autopartage en boucle est occupée indûment par un autre véhicule au retour de l'utilisateur, c'est pour l'usager une promesse non tenue par le service. Le stationnement d'un véhicule sur la place d'autopartage représente donc un frein à la satisfaction des utilisateurs, mais également un surcoût conséquent du fait de la gestion de cette situation puis des démarches supplémentaires (assistance immédiate du client, prise de contact avec la fourrière, repositionnement du véhicule sur sa place, remboursement des frais occasionnés pour le client, voire d'éventuelles amendes de stationnement).

Plusieurs mesures complémentaires les unes des autres peuvent être prises pour éviter que ce type de désagrément ne survienne trop fréquemment :

- Un marquage très visible des stations de façon à dissuader au maximum d'éventuels contrevenants.
- Assurer un contrôle fréquent des places, préférentiellement par les Agents de Surveillance de la Voie Publique (ASVP) ou par la société chargée du contrôle du stationnement. Cette solution n'est pas applicable à l'heure actuelle car ces sociétés ne sont pas habilitées à contrôler que le

²⁹ Et plutôt idéalement moins, de l'ordre de 500 mètres.

paiement du stationnement et non le stationnement gênant³⁰. Multiplier la fréquence des contrôles permettrait pourtant de sanctionner ces comportements afin de limiter leur occurrence par la suite.

- Si une station fait l'objet d'une pratique de stationnement illicite, en protéger l'accès par l'installation d'arceaux manuels ou activables à distance. Il est conseillé de réserver ce type d'aménagement aux seules stations problématiques car installer des arceaux coûte assez cher (en investissement, en maintenance et en réparation) et avoir à les gérer à l'aller et au retour n'est pas aisé pour les utilisateurs du service.

De manière générale, il est conseillé de prévoir de la flexibilité dans le déploiement du réseau de stations d'autopartage :

- Dans de nombreux cas, cette flexibilité ne sera pas nécessaire car la station trouvera sa clientèle et qu'il serait au contraire contre-productif de la déplacer ou de la supprimer.
- Mais il faut aussi parfois savoir prendre le risque de tester un emplacement et garder la possibilité de s'en retirer si la demande ne se concrétise pas ou si la station ne peut pas être exploitée dans de bonnes conditions (stationnement illicite sur les emplacements réservés, vandalisme récurrent sur le véhicule...).

Cette flexibilité est cependant moins aisée dans le cas de services d'autopartage au moyen de voitures électriques du fait de la nécessité de déplacer également la borne de recharge.



Mise en œuvre d'une station d'autopartage dans le centre de Valence

Crédit photo : Inddigo

³⁰ Seules la gendarmerie et la police peuvent mener ce type de contrôles. Elles en réalisent mais rarement, avec une fréquence de passage trop peu élevée pour dissuader les contrevenants.

5.6.4 MISE EN PLACE DES STATIONS

La mise en place de stations d'autopartage revient à permettre à un opérateur économique d'utiliser une partie du domaine public.

Elle nécessite donc la délivrance d'un titre qui habilite le titulaire à occuper une partie du domaine public et à l'utiliser de manière privative, c'est-à-dire dans des conditions dépassant le droit d'usage qui appartient à tous (article L.2122-1 du Code général de la propriété des personnes publiques).

Dans ce cadre, et en application des dispositions de l'article L.2122-1-1 du Code général de la propriété des personnes publiques, l'autorité compétente organise librement une procédure de sélection préalable devant présenter toutes les garanties d'impartialité et de transparence, et comportant des mesures de publicité permettant aux candidats potentiels de se manifester.

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

En application des dispositions des articles L.2122-2 et L.2122-3 du Code général de la propriété des personnes publiques, l'occupation ou l'utilisation du domaine public ne peut être que temporaire et présenter un caractère précaire et révocable. Sa durée doit être fixée de manière à ne pas restreindre ou limiter la libre concurrence au-delà de ce qui est nécessaire pour assurer l'amortissement des investissements projetés et une rémunération équitable et suffisante des capitaux investis³¹, sans pouvoir excéder les limites prévues, le cas échéant, par la loi.

Aux termes de l'article L.2125-1 du Code général de la propriété des personnes publiques, toute occupation ou utilisation du domaine public **donne lieu au paiement d'une redevance**, laquelle doit tenir « compte des avantages de toute nature procurés au titulaire de l'autorisation ». Autrement dit, en cas d'occupation du domaine public, une redevance d'occupation est en principe due.

Le propriétaire ou le gestionnaire du domaine dispose d'une latitude assez importante dans le calcul du montant de la redevance dont le montant doit prendre en compte les avantages procurés au titulaire de l'autorisation.

Plusieurs dispenses de redevance ont été définies par le législateur dont deux s'apparentent à la mise en œuvre de stations d'autopartage :

- Le législateur a prévu une dispense de redevance s'agissant du déploiement du « réseau d'infrastructures nécessaires à la recharge de véhicules électriques et de véhicules » sur l'espace public, lorsque cette opération s'inscrit dans un projet de dimension nationale (loi n° 2014-877 du 4 août 2014 facilitant le déploiement d'un réseau d'infrastructures de recharge de véhicules électriques sur l'espace public et son décret d'application n° 2014-1313 du 31 octobre 2014) : on ne peut pas aisément considérer être dans ce cas de figure dans la mesure où les véhicules partagés disposeront de leur propre point de charge et qu'il ne sera pas accessible aux tiers.
- L'article L.2125-1 du Code général de la propriété des personnes publiques réserve une particularité également « lorsque l'occupation du domaine public est autorisée par un contrat de la commande publique ou qu'un titre d'occupation est nécessaire à l'exécution d'un tel contrat », dans ce cas-là « les modalités de détermination du montant de la redevance mentionnée au premier alinéa sont fonction de l'économie générale du contrat ». Et, si « ce

³¹ *La Ville de Paris avait par exemple choisi une durée de cinq ans pour les véhicules à motorisation hybride ou essence, et de sept ans pour les véhicules à motorisation électrique dans le cadre de son appel à candidatures en 2018.*

contrat s'exécute au seul profit de la personne publique, l'autorisation peut être délivrée gratuitement ». On n'est pas non plus exactement dans ce cas de figure même si une collaboration avec Citiz Auvergne-Rhône-Alpes s'en rapprocherait beaucoup dans l'esprit.

Il existe formellement deux types d'Autorisations d'Occupation Temporaire du domaine public (AOT) : la permission de voirie lorsqu'il y a emprise au sol (travaux) et le permis de stationnement lorsqu'il n'y a pas d'emprise au sol. Les deux cas de figure sont possibles pour l'autopartage.

Il est à noter que la permission de voirie est délivrée par le gestionnaire de voirie tandis que le permis de stationnement est délivré par l'autorité locale compétente chargée de la police de la circulation.

Pour éviter tout litige ou toute mise en cause ultérieures, nous conseillons aux collectivités de respecter la procédure de mise en concurrence et de délivrance à l'opérateur d'une autorisation formelle d'occupation temporaire du domaine public et de fixer un montant de redevance admissible mais aussi faible que possible, en cohérence avec l'esprit du partenariat engagé avec lui. Il s'agira de toute façon d'une opération blanche pour la collectivité car l'opérateur intégrera très probablement le coût de la redevance dans le montant du soutien financier qu'il lui réclamera.

6 MODALITES DE PARTENARIAT AVEC CLEM'

6.1 PRESENTATION DU PRESTATAIRE

6.1.1 LA SOCIETE

Clem' est un prestataire qui offre à ses clients un bouquet de services d'écomobilité qui repose en particulier sur le partage de véhicules électriques et qui peut s'accompagner de services complémentaires : pilotage de bornes de recharge en secteurs public ou privé, réservation de points de charge, covoiturage local, e-navette...

Clem' intervient en France entière, en priorité sur des territoires ruraux et périurbains, notamment en Île-de France, dans les Pays de la Loire, en Centre-Val de Loire, en Normandie, en Bretagne et dans les Hauts-de-France.

Dans la région Auvergne-Rhône-Alpes (hors Drôme), Clem' est présent dans le Rhône (Tarare), en Haute-Loire (Aurec-sur-Loire), en Ardèche (Privas) et en Haute-Savoie (Annemasse, Samoëns).

Au niveau national, Clem' annonce être présent dans plus de 220 villes et gérer 450 véhicules électriques et 700 points de charge.

C'est une SAS qui a été créée début 2010. Font notamment partie de son capital la Banque des territoires³² (25%), les fondateurs de l'entreprise (28%), des business angels (35%) et le Fonds Paris Région (12%).

L'entreprise dispose à Paris des moyens techniques, humains (un peu moins de 30 collaborateurs), logistiques et commerciaux (siège à Neuilly-sur-Seine) nécessaires à la gestion d'un service d'autopartage.

6.1.2 L'OFFRE DE SERVICE

La principale activité de Clem' est de déployer un service d'autopartage de véhicules électriques (possiblement des voitures sans permis de type Citroën AMI ainsi que des VAE), pour le compte de collectivités locales.

Le déploiement peut se limiter à un seul véhicule (pour une commune par exemple) ou à une flotte de véhicules (plutôt pour des intercommunalités dans ce cas).

Clem' est susceptible d'intervenir soit en nom propre, soit en marque blanche et dans ce cas de figure, qui est le plus fréquent, c'est l'acheteur qui définit certains éléments clés de l'offre d'autopartage, dont les tarifs et d'éventuelles conditions particulières, les conditions générales de vente et d'utilisation (CGVU) de l'opérateur s'appliquant par défaut à tous les usagers, quel que soit l'endroit.

Le métier de Clem' est de fournir et de gérer la partie système du service (recharge, plateforme de réservation, facturation...) mais il n'a pas vocation à acheter et à gérer les véhicules ou à engager des démarches de prospection pour augmenter le nombre d'usagers...

Ce sont les collectivités en direct, ou des prestataires mandatés par elles, qui exploitent le service au quotidien sur place : nettoyage, entretien et réparation des véhicules, prospection commerciale, formations à l'usage, etc.

³² Groupe Caisse des Dépôts.

Le service peut être exploité en marque blanche (nom commercial choisi par la collectivité cliente), ou en marque grise (clem.mobi). L'exploitation en marque blanche est la plus fréquente.

Le prestataire propose le même type de service aux opérateurs de transport public (RATP, Transdev, SNCF...) et aux acteurs de l'habitat (Altearea, Bouygues Immobilier, OPAC...).

Ayant développé une expertise en matière de mise en œuvre et de gestion de bornes de recharge, il lui arrive d'intervenir aussi sur cette compétence spécifique, sans forcément l'adosser à une offre d'autopartage.

Depuis fin 2018, l'offre de service de Clem' est référencée par l'UGAP (Union des Groupements d'Achats Publics) dans la catégorie « logiciel multi-éditeurs ».

6.2 CONDITIONS D'USAGE DES VEHICULES

6.2.1 INSCRIPTION AU SERVICE

6.2.1.1 Principes généraux

Pour pouvoir utiliser le service, il est nécessaire de s'y inscrire au préalable et ne peuvent s'inscrire que les personnes :

- Âgées de plus de 18 ans et titulaires d'un permis de conduire en cours de validité en France.
- Qui n'ont pas occasionné de sinistre corporel depuis au moins cinq ans.
- Qui n'ont pas généré plus d'un sinistre matériel en responsabilité au cours des deux dernières années.
- Qui n'ont pas fait l'objet de poursuites judiciaires pour infraction au code de la route sur les cinq dernières années.
- Qui n'ont pas fait l'objet d'une décision administrative ou judiciaire de retrait ou de suspension de permis de conduire d'une durée supérieure ou égale à un mois sur les cinq dernières années.
- Qui disposent d'un téléphone mobile actif avec un numéro national français à enregistrer dans leur compte personnel.

L'inscription s'effectue en ligne et les pièces à fournir par défaut³³ sont :

- Une copie resto/verso du permis de conduire.
- Une copie de sa carte d'identité ou un justificatif de domicile.
- Un justificatif de tarif réduit si nécessaire.

Avec certaines formules d'abonnement, il est possible de rattacher un second conducteur à un compte personnel.

6.2.1.2 Tarification

L'inscription est gratuite.

³³ Les pièces citées ci-après sont celles inscrites dans l'article 4 des CGVU de Clem'. Les conditions particulières définies par la Communauté peuvent inclure d'autres pièces.

6.2.1.3 Validation de l'inscription

L'inscription est effective dans un délai de 48 heures après validation du dossier.

6.2.2 RESERVATION DES VEHICULES

6.2.2.1 Principes généraux

Les réservations sont possibles 7/7 et 24/24, via le site Internet de l'opérateur ou via son application mobile mais, le plus souvent, les véhicules ne sont pas accessibles 7/7 et 24/24 car toutes les collectivités, suivant les recommandations de Clem', en ferment l'accès une partie de la nuit pour des raisons de sécurité et pour faire en sorte d'assurer la recharge totale du véhicule. Une collectivité cliente pourrait néanmoins décider, si elle le souhaitait, de rendre les véhicules accessibles 7/7 et 24/24.

C'est la collectivité cliente qui définit combien de temps à l'avance il est possible de réserver les véhicules. Cette durée peut être de trois mois (ex : Mouv'ngo), d'un mois (ex : Région Centre Val de Loire, Ville d'Epernay ou Pays de Lumbres), de deux semaines (ex : Département de l'Orne), etc. En pratique, la plupart des collectivités fixent cette durée à un mois.

Il est en revanche toujours possible de réserver jusqu'à quelques minutes avant l'heure de départ souhaitée, si le véhicule visé est disponible.

Les durées minimales et maximales de réservation sont paramétrables et définies par la collectivité cliente :

- La durée minimale de réservation peut être d'une demi-heure mais il arrive que certaines collectivités fassent le choix de durées plus longues, à la ½ journée par exemple.
- La durée maximale de réservation oscille en général entre 14 heures et 72 heures.

La réservation peut être modifiée gratuitement et sans frais jusqu'à une heure avant le départ. Des frais s'appliquent en revanche en cas de modification ou d'annulation tardives.

Rechercher

Réserver

Confirmer

Recherche par emplacement

Recherche par adresse

Emplacement *

Gare SNCF - Tarare Zoe

Date de début

14/03/2025

Heure de début

17

:00

Date de fin

14/03/2025

Heure de fin

17

:30

Détails de la station

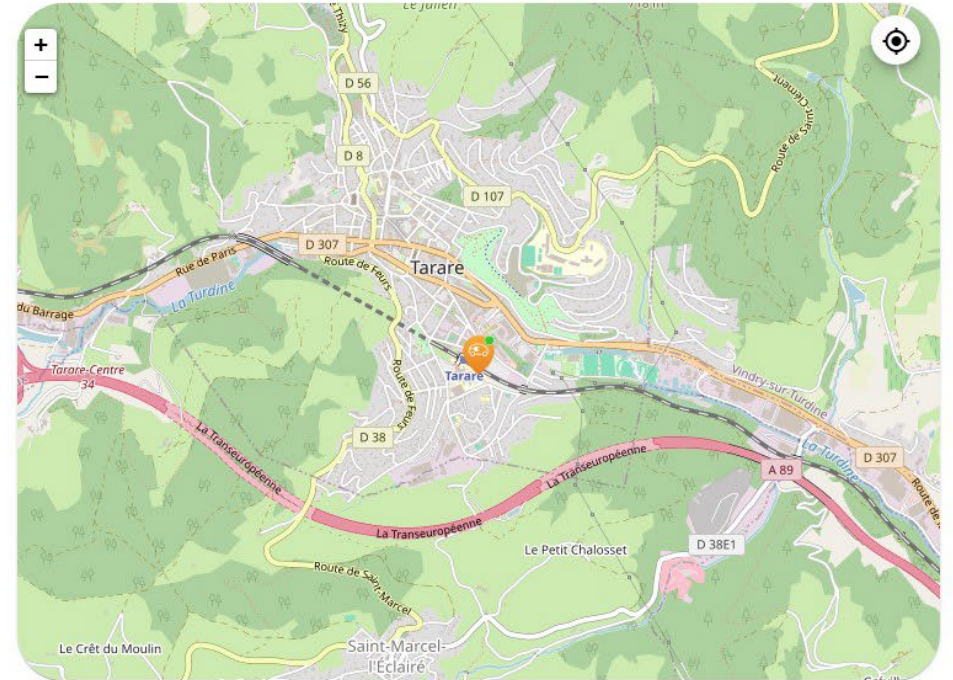
Gare SNCF - Tarare Zoe

Place de la Gare, 69170 Tarare
à partir de 4 € la 1ère heure



L'autonomie est à vérifier sur le tableau de bord avant départ.

Suivant



Interface de réservation de Clem'

Il arrive que les collectivités fassent le choix de limiter le nombre de réservations actives par usager pour éviter qu'un seul usager ne phagocyte exagérément un véhicule. Dans ce cas, la limite est en général fixée à trois réservations actives.

6.2.2.2 Heure de fermeture du service

Les horaires d'impossibilité d'accès aux véhicules sont très variables selon les collectivités, avec des durées de fermeture qui oscillent entre 3 et 8 heures par jour.

Lieu/Services	Durée de fermeture	Heures de fermeture
Mouv'ngo	3 heures	De 0h30 à 3h30
Libelul	4 heures	De 0h00 à 4h00
Artois Mobilité		
Pays de Saint-Omer		
Ouest Rhodanien		
Ville d'Epernay		
Côte d'Albâtre		
CA Marne et Gondoire		
Val d'Europe Agglomération		
Paris Saclay		
CA Privas Centre Ardèche	5 heures	De 23h00 à 4h00
Pays de Falaise	5 heures 30	De 0h00 à 5h30
Pays de Lumbres	6 heures	De 23h00 à 5h00
Commune d'Allons		De 0h00 à 6h00
Commune d'Aurec-sur-Loire		
Département de l'Orne	7 heures	De 23h00 à 6h00
Centre Val de Loire	8 heures	De 22h00 à 6h00
Agglomération de Brive		
Ville d'Isigny-sur-Mer		De 21h30 à 5h30
Vire Normandie		

A notre connaissance, aucune n'a fait le choix d'un service accessible 7/7 et 24/24.

6.2.2.3 Modalités pratiques

Sur le site Internet ou sur l'application mobile, la réservation peut être réalisée de multiples façons selon les préférences de l'utilisateur :

- Par sélection de stations favorites.
- Par ville et éventuellement par station
- Par indication d'une simple adresse.

L'utilisateur peut visualiser les stations visées sur une carte et, si besoin, accéder au planning de réservation de chaque véhicule (sans pour autant savoir qui a réservé la voiture).

Le process est globalement intuitif et facile d'utilisation mais son ergonomie est perfectible et sa praticité pourrait être améliorée³⁴.

6.2.3 UTILISATION DES VEHICULES

6.2.3.1 Equipement des véhicules

Pour permettre leur partage, les véhicules sont équipés par le prestataire d'un boîtier télématique embarqué qui permet :

- La transmission au prestataire de toutes les informations utiles à la gestion du service : position du véhicule, heure de prise en charge du véhicule, heure de restitution du véhicule, distance parcourue...
- La gestion à distance par le prestataire directement et/ou par son service d'assistance, dans le cas par exemple où un usager ne parvient pas lui-même à récupérer les clés.

6.2.3.2 Accès au véhicule

Les voitures sont accessibles en totale autonomie aux heures d'ouverture du service. Elles sont faciles à trouver puisque stationnées sur leur station de rattachement.

Si le véhicule ne s'y trouve pas (le précédent utilisateur est en retard ou a été contraint de stationner le véhicule ailleurs), ou pour toute autre difficulté, l'emprunteur devra contacter la centrale d'appel qui pourra l'assister et, le plus souvent, résoudre son problème.

Deux technologies différentes et exclusives permettent d'accéder au véhicule :

- Par utilisation d'un code de réservation que l'utilisateur reçoit une heure avant le début de sa réservation, il récupère la clé du véhicule dans un boîtier sécurisé.
- Dans d'autres cas, c'est directement par le biais de l'application mobile que l'utilisateur déverrouille le véhicule, la clé se trouvant à l'intérieur.

³⁴ Ainsi par exemple, lorsque l'utilisateur souhaite revenir en arrière pour corriger une information, il doit saisir à nouveau les informations qu'il avait déjà saisies.

Comme il s'agit forcément de véhicule électrique, l'utilisateur doit aussi débrancher le véhicule de la borne avant de partir.

L'utilisateur a la garantie que le véhicule disposera d'un minimum d'autonomie (environ 50 kilomètres) car le système est paramétré pour qu'il s'écoule au moins une heure entre deux réservations consécutives.



Exemple de boîtier d'accès aux clés des véhicules



Autre exemple de boîtier d'accès aux clés des véhicules (Lorient)

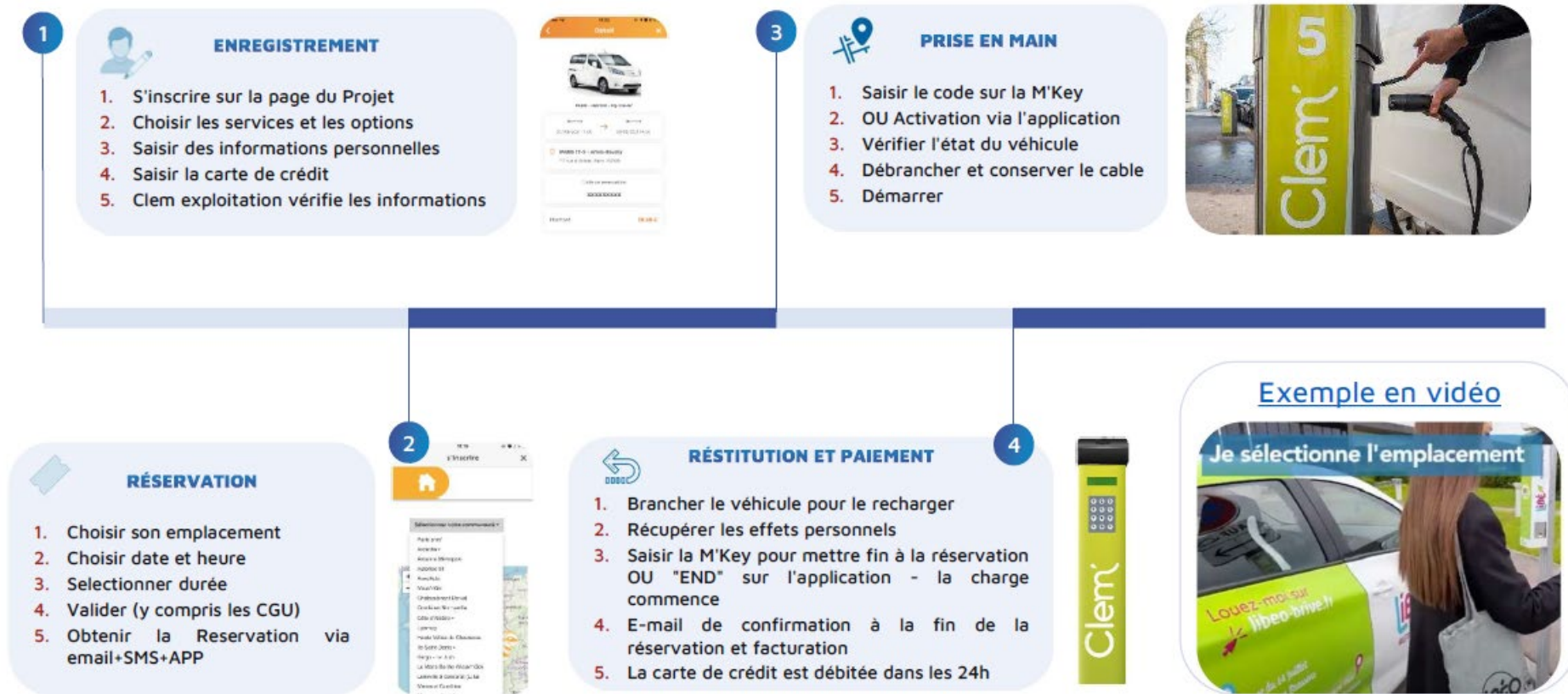
6.2.3.3 En cours de route

L'utilisateur utilise le véhicule comme n'importe quel autre, sans contrainte particulière. S'il a besoin de recharger le véhicule en cours de route, il en supporte les frais.

6.2.3.4 Restitution du véhicule

La procédure de restitution est très similaire, en sens inverse, à la procédure d'accès au véhicule. L'emprunteur doit ramener la voiture à sa station d'origine et la remettre obligatoirement en charge sur la borne.

A défaut, l'utilisateur s'expose à une pénalité dont le montant par défaut est actuellement fixé à 85 € dans les CGVU.



Synthèse du parcours usager

Source : Clem'

6.2.4 TYPES DE VEHICULES DEPLOYES

La spécificité de Clem' est de ne déployer que des véhicules électriques, ce qui n'empêche pas les collectivités de pouvoir déployer une gamme relativement large de véhicules.

Le plus souvent, surtout quand un nombre très réduit de véhicules est mis en service (un ou deux), le choix se porte sur des véhicules polyvalents de type Renault Zoé, Renault Twingo, Peugeot 208 ou Dacia Spring.

Ce n'est pas une règle absolue car certaines collectivités ont fait d'autres choix, comme par exemple la Communauté de communes Desvres-Samer qui n'a déployé que des Citroën Berlingo.

Quand le parc est plus étoffé, il a tendance à se diversifier et à intégrer d'autres types de véhicules (utilitaires notamment) mais ce n'est pas non plus une règle absolue.

Le parc de Mouv'nGo par exemple, qui comprend pourtant 39 véhicules, n'est constitué que de Renault Zoé et de Peugeot 208.

La typologie du parc relève donc d'un choix de la collectivité. Quand un parc conséquent est déployé sur une zone réduite, il peut être judicieux de le diversifier pour adresser d'autres publics et d'autres usages.

L'option inverse de non-diversification fait sens quand une collectivité souhaite déployer le service à une plus vaste échelle. Le même service est déployé à l'identique pour tout le monde, il est parfaitement lisible et sa gestion en est facilitée.

Lieu/Service	Nb total de véhicules	Composition du parc
Le Juch	2	1 Renault Zoé 1 Renault Kangoo ZE
Pays d'Uzès	2	1 Renault Zoé 1 Renault Kangoo ZE
Aurec sur Loire	3	1 Citroën Berlingo 2 Dacia Spring
CA Privas Ardèche	3	2 Renault Zoé 1 Renault Kangoo ZE
Epernay	4	3 Renault Zoé 1 Renault Kangoo ZE
CdC Terres de Saône	6	3 Nissan Leaf 3 Nissan e-NV200
Pays de Lumbres	7	Renault Zoé Nissan e-NV200

Exemples de parcs hybrides

Une autre spécificité de Clem' est que la collectivité peut floquer les véhicules partagés comme elle l'entend, à ses couleurs.

Certaines utilisent cette option a minima (cf. véhicule d'Aurec-sur-Loire page précédente) mais la pratique la plus courante est de donner à ces véhicules un marquage fort :



Isigny-sur-Mer (14)



Le Juch (29)



Saint-Omer (62)



Plœuc-L'Hermitage (22)



Ouest Rhodanien (69)



Région Centre Val de Loire

6.2.5 TARIFICATION ET FACTURATION

6.2.5.1 Principes généraux

La tarification d'usage des véhicules est calculée en tenant compte presque uniquement de la durée de la location.

Elle est le plus souvent indépendante du nombre de kilomètres parcourus, mais pas toujours (par exemple à Paris Saclay, à Saint-Sauveur Villages, au Juch). Quand des frais kilométriques s'appliquent, ils s'élèvent le plus souvent entre 2 et 6 centimes du kilomètre.

S'y ajoute par ailleurs un montant forfaitaire de 1 € par réservation qui est soit facturé spécifiquement, soit intégré d'office dans le prix de la première ½ heure ou de la première heure de location.

Le prix englobe la mise à disposition du véhicule, son entretien, l'assurance, l'électricité (sauf en cas de recharge en cours de route), le nettoyage et l'assistance en cas de problème.

Le prix est soit directement proportionnel à la durée d'utilisation, soit forfaitaire par période (ex : 6 € la demi-journée).

Clem' semble savoir s'adapter avec pas mal de souplesse aux souhaits de ses clients :

- Mise en place de plusieurs formules tarifaires (par exemple : avec ou sans abonnement).
- Tarifs différenciés pour les habitants et pour les autres usagers.
- Tarifs différenciés par véhicule (citadines, utilitaires, voiture sans permis...).
- Tarifs horaires ou par période.
- Dégressivité possible en cas de tarification horaire.
- Mise en œuvre de plafonnements (par jour par exemple).
- Etc.

Parcourir les différentes grilles tarifaires en vigueur montre la grande diversité d'approche des collectivités et met en évidence qu'il y a probablement un compromis à trouver entre la volonté de faire dans la dentelle et le risque d'aboutir à une grille tarifaire très complexe et difficile à promouvoir.

6.2.5.2 Exemples de grilles tarifaires de collectivités

Nous détaillons ci-après les tarifs des services qui ont des grilles tarifaires sans abonnement et identiques pour tous les usagers :

Lieu/Service	Principes de base	Tarifs
Mouv'ngo	Réservations limitées à une journée Prix par paliers horaires	De 30' à 6h : 8 € De 6h30 à 12h : 13 € De 12h30 à 21h : 18 €
Artois Mobilité	Possible de réserver jusqu'à 3 jours Tarif horaire non dégressif	2.4 €/heure
Pays de Saint-Omer	Réservations limitées à une journée Tarif horaire non dégressif	0.5 €/heure
Ouest Rhodanien	Réservations limitées à une journée Tarifs horaires dégressifs	4 €/heure pour les 2 premières heures puis 2 €/heure
CdC de Châteaubriant Derval	Réservations limitées à une journée Prix par paliers horaires	De 30' à 9h : 10 € De 30' à 18h : 20 €
CdC Desvres Samer	Réservations limitées à une journée Tarif horaire non dégressif	2 €/heure
CA Marne et Gondoire	Possible de réserver jusqu'à 3 jours Tarifs horaires dégressifs et plafonnés par jour	7 € la 1 ^{ère} heure Puis 1 € de moins par heure jusqu'à 1 € de l'heure Plafond à 29 € par jour
Pays de Lumbres	Réservations limitées à une journée Tarif horaire non dégressif	1 €/heure

Lieu/Service	Principes de base	Tarifs
Pays de Falaise	Réservations limitées à une journée Prix par créneaux horaires prédéfinis entre 5h30 et 12h30, entre 12h30 et 19h00 et entre 19h00 et minuit	1 créneau : 7 € 2 créneaux : 12 € 3 créneaux : 15 €
Commune d'Allons	Réservations limitées à une journée Prix par créneaux horaires prédéfinis entre 6h00 et 13h00 et entre 13h00 et minuit	1 créneau : 6 € 2 créneaux : 11 €
Département de l'Orne	Possible de réserver jusqu'à 3 jours Tarifs horaires plafonnés à la journée	1.5 € pour la première heure 6 € pour 4 heures 7.5 € pour 8 heures 15 € pour 18 heures 18 € pour 24 heures
Région Centre Val de Loire	Réservations limitées à une journée en semaine et à 48h le weekend Prix par créneaux horaires prédéfinis entre 6h00 et 12h30 et entre 13h30 et 22h00	1 créneau : 6 € 2 créneaux : 12 €
Ville d'Isigny-sur-Mer	Réservations limitées à une journée Prix par créneaux horaires prédéfinis entre 5h30 et 13h30 et entre 13h30 et 21h30	1 créneau : 4.5 € 2 créneaux : 9 €
Vire Normandie	Réservations limitées à une journée Prix par créneaux horaires prédéfinis entre 5h30 et 13h30 et entre 13h30 et 21h30	1 créneau : 6 € 2 créneaux : 11 €

Plusieurs collectivités proposent des grilles tarifaires avec des prix plus avantageux pour certaines catégories ciblées de personnes (habitants du territoire, jeunes, demandeurs d'emploi, abonnés aux transports en commun, établissements partenaires du service...) :

Lieu/Service	Principes de base	Formules tarifaires
Commune d'Aurec-sur-Loire	Tarifs réduits accordés aux habitants du territoire	Tarifs réduits sont à -50% des prix de base
CdC du Gévaudan		Tarifs réduits sont à -50% (environ) des prix de base
Saint-Sauveur Villages		Tarifs réduits sont à -50% des prix de base
Le Juch		Tarifs réduits sont à -50% (environ) des prix de base
CdC de la Côte d'Albâtre	Tarifs réduits accordés aux jeunes (moins de 25 ans) et aux demandeurs d'emploi	Tarifs réduits sont à -75% des prix de base
CA de l'Ouest Rhodanien	Tarifs réduits accordés aux bénéficiaires des minimas sociaux et aux demandeurs d'emplois	Tarifs réduits sont à -50% des prix de base
CA de Blois	Tarifs réduits accordés aux habitants et bonifiés pour les habitants jeunes (moins de 25 ans) ou demandeurs d'emploi	Tarifs réduits de -50% (environ) pour les habitants et de -70% (environ) pour les jeunes et les demandeurs d'emplois
CdC de Coëvrons	Tarifs réduits accordés aux bénéficiaires des minimas sociaux et aux demandeurs d'emplois	Tarifs réduits sont à -40% des prix de base
Agglomération de Brive	Tarifs réduits accordés aux titulaires d'un abonnement annuel au réseau de transport en commun	Tarifs réduits sont à -60% des prix de base
Paris Saclay	Tarifs réduits accordés aux salariés et aux étudiants des établissements partenaires	Tarifs réduits sont à -20% des prix de base

Certaines, plus rares, proposent des formules avec ou sans abonnement, la souscription de l'abonnement permettant de bénéficier de tarifs d'usage plus avantageux :

Lieu/Service	Montant abonnement	Réduction abonnés
CA Privas Centre Ardèche	Abonnement à 8 € par mois	Réduction de 40% par rapport aux prix de base
Libelul	Formule « confort » à 15 €/mois pour les particuliers (jusqu'à 2 personnes par abonnement) Formule « pro » à 33.8 €/mois pour les employeurs (nombre d'utilisateurs illimité)	Niveau de réduction variable selon la durée de location Plus faible pour les courtes durées (-12%) puis croissante jusqu'à -20% environ
Ville d'Epernay	Abonnement à 8.6 € par mois	Réduction d'un peu plus de 50% par rapport au tarif de base

De très rares collectivités proposent à la fois des abonnements et des tarifs réduits pour certaines catégories de personnes :

Lieu/Service	Montant abonnement	Réduction abonnés
Ville de Lorient	Les moins de 26 ans et les demandeurs d'emplois bénéficient de tarifs réduits Il est également possible de souscrire un abonnement dont le montant s'élève à 7 €/mois pour les bénéficiaires de tarif réduit et à 15 €/mois pour les autres	-25% pour les bénéficiaires de tarifs réduits -40% pour les autres
Plaine Commune	Les étudiants et les demandeurs d'emplois bénéficient de tarifs réduits La réduction ne s'applique que sur le montant de l'abonnement qui est obligatoire ³⁵	-40% (environ) sur le montant de l'abonnement mensuel Pas de réduction sur les tarifs horaires

³⁵ Plaine Commune est l'une des très rares collectivités (peut être la seule) à imposer la souscription d'un abonnement dont le montant s'élève à 2.08 €/mois pour les bénéficiaires de tarif réduit et à 3.34 €/mois pour les autres.

6.2.5.3 Tarifs d'usage de collectivités

Les tarifs d'usage sont extrêmement variables d'un territoire à l'autre mais ils sont globalement, presque toujours, très attractifs pour les utilisateurs :

Types de trajet	Fourchettes tarifaires	Moyennes
30 kilomètres – 2 heures	Entre 2 et 14 €	Environ 8 €
100 kilomètres – 4 heures	Entre 3 et 23 €	Environ 11 €

Nous avons représenté ci-contre les niveaux de tarifs appliqués dans une douzaine de collectivités qui travaillent avec Clem' et qui n'ont pas mis en place de systèmes d'abonnements.

La courbe représente le montant payé par l'utilisateur pour des durées de location comprises entre 1 heure et 18 heures.

Elle ne représente pas toute la diversité des grilles tarifaires mais elle en donne déjà un bon aperçu.

On remarque en particulier le choix fait par beaucoup de collectivités de proposer des tarifs attractifs pour la très courte durée et de plafonner à moins de 20 € le coût de la location journalière.

6.2.5.4 Assurance et franchise

Lors de chaque réservation, une pré-autorisation (caution/dépôt de garantie) est retenue sur la carte bancaire de l'utilisateur. Elle reste valable jusqu'à 7 jours après la fin de la location ou plus rapidement, en cas de nouvelle réservation avant l'échéance.

Son montant, qui varie selon les endroits (au choix de la collectivité cliente), oscille presque toujours entre 100 € et 450 €. Il est le plus souvent inférieur au montant de la franchise assurantielle qui sera due en cas de sinistre.

Le montant de la franchise, qui est également variable selon les endroits (au choix de la collectivité cliente), oscille entre 100 € et 1'100 €. Dans la plupart des cas, elle est de 900 € HT pour les véhicules de tourisme et de 1'500 € HT pour les véhicules utilitaires.

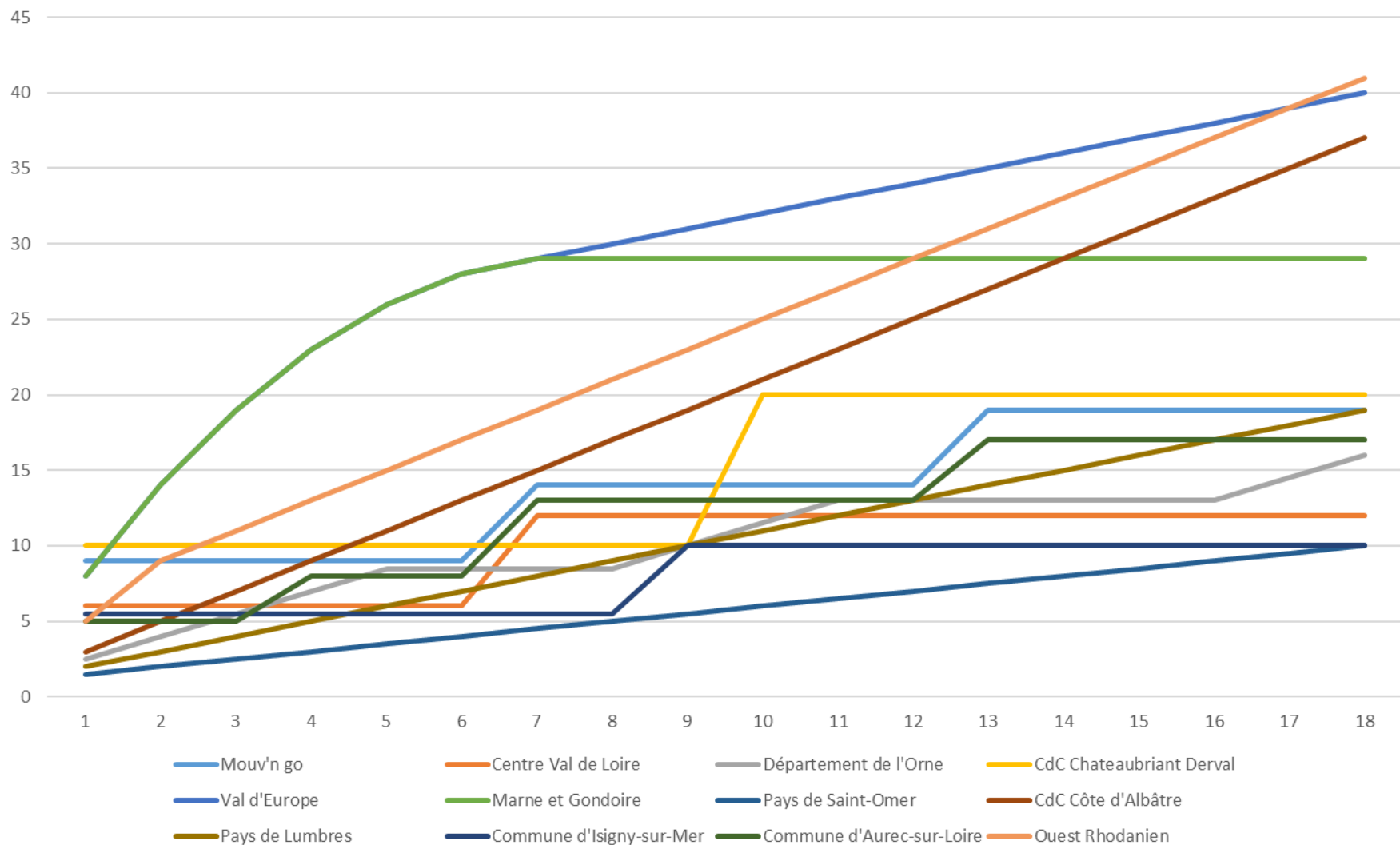
La franchise désigne la somme d'argent, restant à la charge de l'utilisateur, au titre de la location d'un véhicule, visant à couvrir les coûts pouvant résulter du traitement d'un sinistre, tels que notamment les frais de réparation, les frais de remorquage, les frais d'expertise, les frais de gestion, les frais de courtage en assurance, l'indemnité d'immobilisation du véhicule, etc.

L'utilisateur peut souscrire une assurance, via l'opérateur ou, par exemple, via sa banque, de façon à réduire ce montant.

Si les dommages nécessitent une expertise, le montant total de la franchise est retenu jusqu'au résultat final de ladite expertise.

Si le montant des dégâts est inférieur au montant de la franchise, l'utilisateur aura à payer les frais de réparation augmentés de 50 € de frais de traitement.

Exemples de tarifs pour des durées de location comprises entre 1 heure et 18 heures



6.2.5.5 Autres frais

D'autres frais sont susceptibles d'être appliqués, en cas de dommages légers (rayures, petits enfoncements de carrosserie...), d'incidents de gestion ou de non-respect des conditions d'utilisation, comme par exemple :

- Véhicule rendu en retard.
- Non-respect du minimum de charge.
- Véhicule rendu anormalement sale.
- Non-respect de l'interdiction de fumer ou de vapoter.
- Perte des clés du véhicule.
- Etc.

Nous ne les évoquons pas tous ici, la liste exhaustive pouvant être consultée dans des conditions générales de vente et d'utilisation qui sont consultables³⁶ sur le site Internet de l'opérateur.

6.2.5.6 Facturation

Le paiement du service s'effectue classiquement par carte bancaire et, pour certains clients professionnels, par virement périodique.

Dans le premier cas, le paiement s'effectue après chaque réservation. Son montant englobe les frais d'usage et les compléments éventuels (pénalités...).

Le système 3Dsecure nécessite l'accord du client, soit à l'inscription et première réservation, soit, selon les banques, à chaque réservation une heure avant départ.

Une réservation peut être annulée jusqu'à une heure avant le début. Cette annulation s'effectue sans frais, par l'utilisateur, sur la plateforme.

A partir d'une heure avant la réservation, elle ne peut plus être annulée à l'initiative du seul usager. En cas d'incident et uniquement dans ce cas, la réservation peut être annulée tardivement avec l'aide de l'assistance technique ou a posteriori par le service Client sur demande formulée par courriel, après avoir fourni le détail de l'incident et après vérification et accord du service Client. En cas d'accord d'annulation, la réservation, si elle a déjà été facturée, est remboursée.

Le client doit accepter également un dépôt de garantie, sous forme de préautorisation, qui sera retenu entièrement ou partiellement en cas de dommage au véhicule ou de non-respect par l'utilisateur de l'une quelconque des obligations mises à sa charge aux termes des CGVU.

Le dépôt de garantie n'est normalement pas débité, sauf avec certaines catégories de cartes bancaires qui font apparaître et retiennent la somme.

Comme déjà évoqué, le dépôt de garantie, qui est déterminé par la collectivité, n'est pas nécessairement équivalant à la totalité de la franchise d'assurance.

Il peut aussi servir à couvrir le montant de la location et à éviter les impayés.

³⁶ <https://clem.mobi/cgu>.

6.2.6 RECOURS A DES VEHICULES SANS PERMIS

L'une des spécificités de Clem' est de proposer à ses clients un service d'autopartage recourant à de petits véhicules de type Citroën AMI.

Ce type d'offres a notamment été déployé sur les territoires de la Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre (Seine-Maritime), depuis juillet 2020, et au Pays de Falaise (Calvados), depuis septembre 2021. Dans les deux cas, le parc n'est pas constitué uniquement de petits véhicules. Il comprend aussi des véhicules classiques avec permis.

Une expérimentation est en cours au Pays de Landivisiau (Finistère) où les usagers peuvent louer deux Citroën AMI ainsi qu'un vélo électrique classique et un vélo électrique longtail (pour transporter de jeunes enfants). C'est a priori le seul endroit opéré par Clem' où le parc de véhicules partagés ne comprend aucun véhicule avec permis.

6.2.6.1 Types de véhicules déployés

En Seine-Maritime, la Communauté de Communes a déployé quatre véhicules dont trois Renault Zoé et une Aixam e-City qui peut être conduite à partir de 16 ans, sans permis.



Station d'autopartage de la commune de Cany-Barville (2'900 habitants)

Ce type de véhicule électrique a une autonomie réduite, d'environ 75 kilomètres, et circule à une vitesse maximum de 45 km/heure. Elle dispose de deux places et d'un coffre de 422 litres.

Dans le Calvados, la Communauté de Communes a déployé trois véhicules dont deux Renault Zoé et une Citroën AML qui peut être conduite à partir de 16 ans, sans permis.



Voiturette partagée à Pont-d'Ouilly (1'000 habitants)

Ce type de véhicule électrique a une autonomie réduite, d'environ 60 kilomètres, et circule à une vitesse maximum de 45 km/heure. Elle dispose de deux places et d'un espace de rangement de 63 litres.

6.2.6.2 Conditions et limitations d'accès

Les deux services sont dédiés aux habitants du territoire qui doivent fournir un justificatif de domicile pour pouvoir s'inscrire.

Les véhicules peuvent être réservés jusqu'à un mois à l'avance et au dernier moment s'ils sont disponibles. La durée de réservation est au maximum de 24 heures. Les véhicules se réservent soit par créneau(x) horaire(s) (Pays de Falaise), soit à l'heure (Côte d'Albâtre).

Comme souvent chez Clem', l'accès aux véhicules n'est pas possible la nuit, entre minuit et 4 heures en Seine-Maritime et entre minuit et 5 heures 30 dans le Calvados.

La Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre a introduit une petite contrainte supplémentaire en limitant les déplacements aux départements de la Seine-Maritime et de l'Eure.

Par défaut, les personnes qui ne disposent pas du permis B n'ont pas de pièces particulières à présenter pour pouvoir s'inscrire (hormis une pièce d'identité et un justificatif de domicile) mais rien n'empêche la collectivité cliente d'être plus exigeante.

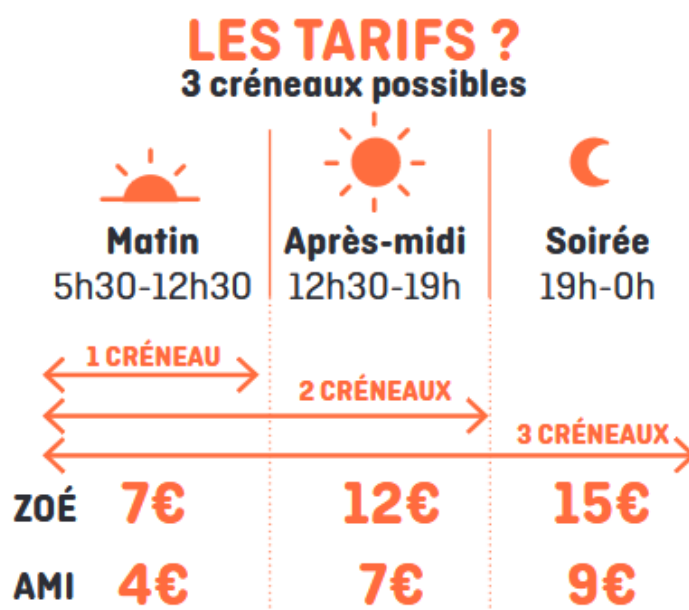
6.2.6.3 Conditions tarifaires

Les deux grilles tarifaires sont assez différentes :

- Le Pays de Falaise a défini des tarifs identiques pour tous les habitants (pas de tarifs réduits) mais le tarif d'usage de la Citroën AMI est environ 40% moins élevé que celui d'une Renault Zoé. Les clients ont à payer par ailleurs un coût mensuel forfaitaire d'abonnement de 4 € qui n'est prélevé que s'ils effectuent au moins une réservation dans le mois.
- Sur le territoire de la Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre, le tarif d'usage de l'Aixam est quatre fois moins élevé que celui d'une Renault Zoé. La collectivité a par ailleurs introduit une tarification sociale pour les 16/25 ans et pour les demandeurs d'emplois qui leur donne droit à une réduction de 50% par rapport aux tarifs de base. Et, comme au Pays de Falaise, les clients ont à payer un coût mensuel forfaitaire d'abonnement de 4 € qui n'est prélevé que s'ils effectuent au moins une réservation dans le mois.

Pour faciliter l'accès au service, les deux territoires proposent d'accompagner les usagers qui ne sauraient pas s'inscrire en toute autonomie (via un centre socio-culturel à Falaise, dans les espaces publics sur la Côte d'Albâtre).

Les cautions demandées sont par ailleurs assez faibles (100 € dans les deux cas) mais il ne semble pas que le montant des franchises soit réduit (il est de 900 € à Falaise).



4€ de frais de gestion seront demandés les mois d'utilisation.

Réservation tout compris
électricité, kilomètres, assurance inclus.

Grille tarifaire du Pays de Falaise

Véhicule	Tarifs résidents CCCA	Tarifs réduits (16/25 ans - Demandeurs d'emploi)
Renault Zoé	2€ de l'heure	1€ de l'heure
Aixam e-city	0.50€ de l'heure	0.25€ de l'heure

Grille tarifaire de la Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre

6.2.6.4 Expérimentation du Pays de Landivisiau

Depuis avril 2024, et pour une durée d'un peu plus d'un an, le Pays de Landivisiau, en collaboration étroite avec la SNCF³⁷, expérimente une nouvelle gamme de « mobiliers d'activation des mobilités » dont l'objectif est de rendre visible et accessible l'ensemble des mobilités sur le territoire.

Ces « micros-hubs » sont le point de départ potentiels de trajets en covoiturage ou en auto-stop et le point d'accès à des moyens de transport proposés à la location pour de courts trajets : vélo-cargo électrique, vélo « longtail » pour les transports de passagers et voitures sans permis de type Ami Citroën.

Nous ne disposons pas encore de retours sur cette expérimentation qui vise spécifiquement le milieu rural mais qui peut être source d'inspiration ailleurs.

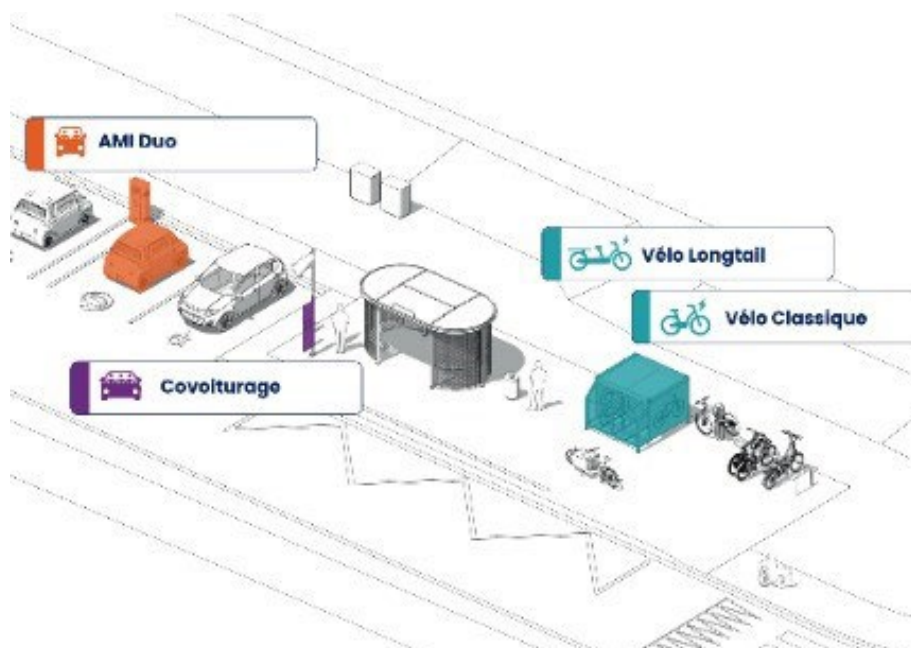


Schéma d'implantation de la station de Guimiliau (1'000 habitants)

³⁷ Via sa filiale de recherche Tech4Mobility.



Vue de la station de Guimiliau

6.2.7 PARTENARIATS AVEC DES ACTEURS DE L'IMMOBILIER

6.2.7.1 Principes généraux

Clem' développe son service directement auprès d'acteurs de l'immobilier (Cogedim, CDC Habitat, Opac...) pour mise en place d'une offre d'autopartage réservée aux habitants des résidences équipées.

Ce type de partenariat s'est surtout concrétisé dans des résidences assez haut de gamme et en région parisienne (Clichy-sous-Bois, Colombes, Epône, Poissy, Pontoise...) mais Clem' affiche aussi un certain nombre de références en province, par exemple à Uzès (8'400 hab.) dans le Gard, à La Seyne-sur-Mer dans le Var, à Avignon dans le Vaucluse, à Lagord (7'600 hab.) en Charente-Maritime, à La Roche-sur-Yon en Vendée ou à Annemasse en Haute-Savoie.



Exemple de station résidentielle à Clichy-sous-Bois (Cogedim)



Autre exemple de station résidentielle à Colombes

Le nombre de véhicules mis en partage est le plus souvent très réduit (un ou deux) mais il monte jusqu'à cinq dans les programmes les plus ambitieux.

6.2.7.2 Conditions d'usage

Les conditions d'usage sont proches de celles en vigueur dans les services ouverts à tous publics avec, néanmoins, quelques spécificités :

- Beaucoup moins de diversité dans les régimes tarifaires qui sont plus homogènes qu'en collectivités.
- Prise en compte plus fréquente d'un coût kilométrique en plus du coût horaire.
- Globalement, des grilles tarifaires simples : 1 € par réservation, un prix horaire fixe et donc, souvent, un prix kilométrique fixe.
- Assez souvent, des plafonnements journaliers.
- Pas de systèmes d'abonnements.
- Des réservations à la journée en semaine (en général entre 6h00 et minuit) mais possibilité de réserver le véhicule pour le weekend (du samedi matin au dimanche soir).

Nous présentons ci-après quelques exemples de grilles tarifaires actuellement en vigueur :

Lieu	Principes de base	Tarifs
Moissy Cramayel	Réservations limitées à une journée Tarif horaire	4 €/heure
Saint Denis		
Bry-sur-Marne	Réservations limitées à une journée (sauf le WE) Tarif horaire	
Métropolis	Réservations limitées à une journée (sauf le WE) Tarifs horaires et kilométriques	4 €/heure + 6 cts/km Maximum 39 €/jour
Annemasse		
Clichy-sous-Bois		
Margency		
Pontoise		
Lagord		

Lieu	Principes de base	Tarifs
Colombes	Réservations limitées à une journée Tarif horaire, avec plafonnement par jour	4 €/heure Maximum 39 €/jour
Epône	Réservations limitées à une journée (sauf le WE) Tarifs horaires et kilométriques	2 €/heure + 2 cts/km Maximum 29 €/jour
Le Plessis-Tréville	Réservations limitées à une journée Tarif horaire	1 €/heure
Poissy	Réservations limitées à une journée (sauf le WE) Tarif horaire	

6.3 MODALITES DE SOUTIEN AU LANCEMENT

6.3.1 PRINCIPES GENERAUX

Contrairement à Citiz Auvergne-Rhône-Alpes, Clem' intervient uniquement comme un prestataire de service qui va :

- Accompagner et conseiller la collectivité dans la définition et la mise en place opérationnelle du service.
- Mettre en place les équipements (bornes, boîte à clés...) et les connecter à sa plateforme, avec tous les paramétrages nécessaires.
- Paramétrer le dispositif de paiement et les conditions particulières d'utilisation du service tels que définis par la collectivité.

Il est rémunéré par la collectivité pour la réalisation de l'ensemble de ces prestations, en commande directe ou via un marché.

De son côté, la collectivité gère en direct l'achat des véhicules et des équipements connexes (housses, aspirateur de bord...) ainsi que la mise en œuvre des stations d'autopartage (travaux éventuels, marquage au sol, signalétique...).

Nous ne traitons pas le cas dans l'étude (trop spécifique) mais il peut arriver que la collectivité décide d'utiliser une borne de recharge existante ou d'en faire installer une elle-même plutôt que de demander à Clem' de l'installer et de la gérer.

Dans ce cas, c'est elle qui supporte en direct les coûts afférents, en investissement comme en fonctionnement (supervision, maintenance, abonnements, consommation). Cette configuration est plutôt rare mais elle peut être envisagée si une opportunité se présente. C'est l'option qui avait été retenue pour la station de l'Ecosite à Eure pour Libelul.

6.3.2 SOUTIENS ATTENDUS DE LA PART DU PRESTATAIRE

6.3.2.1 Investissements initiaux réalisés par Clem'

Les investissements initiaux réalisés par Clem' comprennent essentiellement la fourniture et la mise en place d'équipements ainsi que divers paramétrages.

Ils peuvent intégrer aussi, si la collectivité le souhaite, certaines prestations qu'elle peut confier à Clem' si elle ne souhaite pas les réaliser elle-même ou les confier à un autre intervenant (panneau signalétique, poteau, plaquette de communication).

Ces dépenses intègrent donc :

- Des frais fixes qui ne dépendent ni du nombre de stations ni du nombre de véhicules déployés (ou très marginalement).
- Des frais variables qui sont plus ou moins proportionnels au nombre de véhicules d'autopartage déployés.
- Des frais variables qui sont plus ou moins proportionnels au nombre de stations d'autopartage déployés.

Logiquement, le coût global par véhicule décroît donc avec le nombre de véhicules déployés.

Le tableau ci-dessous liste les différents postes de dépenses à prendre en compte, par catégorie (frais fixes, frais variables par station et par véhicule) :

	Frais fixes	Frais variables par station		Frais variables par véhicule
		1 ^{ère} station	Par station supplémentaire	
Prises 7 kW monophasés	-	700 € HT	700 € HT	-
Cartes supervision connexion 3G	-	110 € HT	110 € HT	-
Boîtes à clés sécurisées	-	1 610 € HT	1 610 € HT	-
Kit géolocalisation	-	-	-	370 € HT
Intervention technicien Clem'	1 100 € HT	-	-	-
Paramétrage des stations	-	1 650 € HT	330 € HT	-
Paramétrage de la communauté	3 830 € HT	-	-	-
Sous total de base	4 930 € HT	4 070 € HT	2 750 € HT	370 € HT
Panneau signalétique Clem'	-	270 € HT	270 € HT	-
Poteau de 3 mètres	-	280 € HT	280 € HT	-
Pack communication	1 650 € HT	-	-	-
Sous total options facultatives	1 650 € HT	550 € HT	550 € HT	-
TOTAL	6 580 € HT	4 620 € HT	3 300 € HT	370 € HT



TUIGNY

UNE FOIS MON VÉHICULE RÉSERVÉ, COMMENT ÇA MARCHE ?

Clem'



COMMENT PRENDRE LE VÉHICULE ?

- 1 Composer le code de réservation reçu par sms (ou via l'application) sur le clavier de la boîte à clés puis appuyer sur [#].
 - Appuyez ensuite sur « Rien de plus à déclarer, valider » pour valider la déclaration de l'état du véhicule,
 - Sinon, appuyer sur « Rien à déclarer ».
- 2 Pour prendre le véhicule, composer [2] puis appuyer sur [#] :
 - Le guichet se déverrouille : ouvrir le guichet en faisant glisser la porte du guichet vers le haut et récupérer la clé du véhicule,
 - La borne déverrouille le câble de charge : si la charge est en cours, la borne se déverrouille et le voyant lumineux passe du bleu foncé au vert. (Si pas de charge le voyant reste en vert),
 - Débrancher le câble de la borne et fermer le clapet.
- 3 Faire le tour du véhicule :
 - Si un dégât est constaté sur le véhicule, via l'application, sélectionnez la réservation en cours et appuyez sur « Etat des lieux » puis « Déclarer un
 - nouvel incident » et sélectionnez la zone du dégât.
- 4 Ouvrir le véhicule et appuyer sur le bouton à gauche du volant pour déverrouiller le câble côté véhicule.
- 5 Débrancher le câble du véhicule et fermer le clapet de protection de la prise du véhicule.
- 6 Ranger le câble dans le coffre.
- 7 Effectuer l'état intérieur du véhicule et déclarer toute anomalie constatée via l'application en suivant l'étape 3 ou par email à contact@clem.mobi (précisez dans le corps du mail nom, station, créneau de réservation et photos du dégât).

COMMENT RENDRE LE VÉHICULE ?

- 1 Garer la voiture à l'emplacement initial devant le point de charge.
- 2 Arrêter le véhicule et vérifier que toutes les affaires personnelles ont été récupérées.
- 3 Appuyer sur le bouton à gauche du volant pour déverrouiller le clapet de protection de la prise du véhicule.
- 4 Récupérer le câble dans le coffre et verrouiller le véhicule.
- 5 Brancher le câble côté véhicule.
- 6 Brancher le câble côté borne.
- 7 Pour restituer la clé du véhicule et lancer la charge, composer à nouveau le code de réservation reçu par sms (ou via l'application) sur le clavier de la boîte à clés, ensuite appuyer sur [#], composer [3] puis appuyer sur [#]. La borne clignote en vert puis en bleu foncé et le câble de charge se verrouille.
- 8 Le guichet se déverrouille : lever le guichet et déposer les clés.
- 9 Attendre que le guichet se verrouille : que le voyant lumineux de la borne soit en bleu foncé et que le véhicule affiche le pourcentage et temps de charge sur le tableau de bord (indication "Temps restant : xx H xx Min"). Si la charge ne s'est pas lancée, recommencer la procédure à l'étape 7.

Merci d'avoir roulé avec nous et à très vite !



Inscription et réservation sur Clem.mobi ou via l'application Clem.mobi



Notre service clients se tient à votre disposition au 01 86 86 85 85 du Lundi au Vendredi de 10h à 12h et de 14h à 17h

Exemple de panneau d'information proposé par Clem' dans le cadre de son pack communication

Source : Clem'

Le ticket d'entrée pour une station et une voiture s'élève donc à environ 9'370 € HT, hors options facultatives.

On part faire un tour ?!

Elles n'attendent plus que vous !
Louez dès maintenant votre voiture en bas de chez vous !

Rendez-vous sur clem.mobi pour vous inscrire !

Comment ça marche ?

- 1 Inscription
- 2 Réservation
- 3 Ouverture du véhicule
- 4 Conduite
- 5 Retour à la place initiale
- 6 Fermeture du véhicule
- 7 Paiement

Combien ça coûte ?

Autopartage	Recharge
0€/h	Inscription gratuite sans engagement
+1€ de frais de réservation	0,35€/kWh
	+1€ de frais de réservation
	+2€/h à partir de la 4 ^e heure

Information et inscription sur la plateforme clem.mobi et l'application **Clem mobi**

[App Store](#)
[Play Store](#)

Service client : 01 86 86 85 85 du lundi au vendredi de 10h à 12h et de 14h à 17h ou par email à contact@clem.mobi

Par respect pour l'environnement, merci de ne pas jeter ce flyer sur la voie publique

Exemple de flyer proposé par Clem' dans le cadre de son pack communication

Source : Clem'

6.3.2.2 Autres investissements à prévoir

En plus des prestations confiées à Clem', la collectivité devra consentir en direct divers investissements tels que :

- L'achat du ou des véhicules.
- Le flocage du ou des véhicules.
- L'achat d'équipements connexes à installer dans les véhicules.
- La mise en œuvre des stations d'autopartage : totem, marquages, signalétique réglementaire...
- La communication de lancement du service.
- Eventuellement, des travaux d'amenée du courant électrique jusqu'aux bornes de recharge.

Achat des véhicules

Le montant des dépenses à prévoir est très variable puisqu'il dépend du nombre et du type de véhicules achetés.

Les prix unitaires à prévoir (hors subventions) sont les suivants pour les véhicules neufs parmi les plus courants (source Clem') :

- Citadine de type Renault 5 électrique : environ 26'000 € TTC.
- Ludospace de type Citroën e-Berlingo : environ 37'000 € TTC.
- Utilitaire de type Renault Kangoo : 39'000 € TTC.

Pour limiter les coûts, il peut être envisagé d'acheter des véhicules d'occasion, évidemment en bon état et n'affichant pas un kilométrage trop élevé.

C'est l'option qu'avait privilégiée Dromolib au lancement du service Libelul, en achetant en 2022 quatre Renault Zoé de trois ans d'âge et d'environ 50'000 kilomètres. Le prix d'achat moyen de ces véhicules s'était élevé à 11'700 € HT pièce (hors location de batterie).

Le calcul est à opérer au cas par cas, selon les opportunités qui se présenteront et selon le montant des aides et subventions susceptibles d'être mobilisées dans les deux cas.

Ce poste de dépenses mérite une attention particulière puisqu'il représente l'essentiel des dépenses d'investissement que la collectivité aura à supporter pour lancer le service.

A noter que si le véhicule est acheté neuf, il est fortement conseillé de demander à ce qu'il soit livré avec des pneus 4 saisons. Si le véhicule est acheté d'occasion, il faudra prévoir de l'en équiper, ce qui générera un surcoût à ajouter au prix d'achat du véhicule.

Flocage des véhicules

Le coût du flocage des véhicules agrège des coûts de création graphique, de fabrication et de pose. Il peut varier sensiblement selon la nature et l'ambition du flocage, l'importance des surfaces couvertes et le nombre de véhicules concernés (économie sur les coûts de création graphique si plusieurs véhicules sont à habiller).

Globalement, le coût d'un flocage peut osciller entre 300 € HT et 1'500 € HT par véhicule.

Pour information, Dromolib avait payé les siens 420 € HT pièce en 2022, ce qui équivaut peu ou prou à un coût d'environ 470 € HT pièce en valeur 2025.

Equipements connexes

Quand le service Libelul a été mis en place, le choix a été fait d'équiper chaque véhicule de housses et d'un aspirateur à main, ce qui a occasionné un coût moyen supplémentaire d'environ 600 € HT par véhicule (valeur 2025).

La fourniture de ces équipements connexes est cependant facultative.

Mise en œuvre des stations

Le coût d'aménagement d'une station d'autopartage est d'environ 2'500 € HT/station. Il s'agit essentiellement de frais de marquage (peinture) ainsi que de fourniture et de pose de la signalétique, de la fourniture et de la pose d'un totem et de la mise en place d'une butée de protection de la borne.

Ce montant peut bien évidemment varier selon les travaux de voirie à réaliser et qui réalise ces travaux (les services techniques de la collectivité ou un prestataire extérieur).

Nous nous sommes placés ici dans l'hypothèse de matérialisation d'une place de stationnement en autopartage sur un emplacement de stationnement déjà existant et en bon état, la pose étant réalisée par un prestataire extérieur.

Communication de lancement du service

La communication de lancement du service englobe différentes prestations et actions qui ne sont pas toutes toujours nécessaires (ça dépend de l'ampleur et de la configuration du dispositif) :

- Naming.
- Elaboration d'une charte graphique.
- Elaboration d'une charte éditoriale.
- Conception et impression d'affiches, d'une plaquette, de flyers, de kakemonos...
- Conception d'un totem spécifique, plus ou moins élaboré.
- Prises de vue en situation par un professionnel.
- Adaptation du site Internet.
- Inauguration du service.
- Etc.

Cet effort de communication est, dans tous les cas, indispensable mais son intensité et son ampleur vont être fonction du nombre de véhicules déployés et de choix opérés par la collectivité.

Il n'est pas réaliste de prévoir un budget de lancement inférieur à 6'000 € HT et nous conseillons aux collectivités de prévoir un peu plus.

Pour mémoire, au lancement du service Libelul, un budget d'environ 13'500 € HT (valeur 2025) a été consacré à la communication de lancement pour un service qui concernait principalement trois communes (Crest, Aouste-sur-Sye et Eurre) et comprenait quatre véhicules et trois stations.

Travaux électriques

Le montant des travaux électriques est difficile à prévoir car il dépend beaucoup du contexte local et de la configuration du réseau électrique à l'endroit où on souhaite positionner la station.

Il arrive d'ailleurs fréquemment qu'il faille tenir compte de cette contrainte dans le positionnement de la station et, possiblement, de changer de lieu d'implantation pour bénéficier d'un environnement plus favorable.

Nous retenons dans l'étude un coût moyen de 1'600 € HT par station (et donc par borne) mais ce n'est qu'une moyenne, le risque existe que le coût de raccordement soit plus élevé.

Synthèse

Nous retenons les coûts suivants en synthèse mais il faut avoir en tête que ce sont des coûts moyens indicatifs qui peuvent varier sensiblement du fait d'éléments de contexte et de choix opérés par les collectivités :

	Frais fixes	Frais variables par station		Frais variables par véhicule
		1 ^{ère} station	Par station supplémentaire	
Achat des véhicules	-	-	-	30 000 € HT
Flocage des véhicules	-	-	-	500 € HT
Mise en œuvre des stations	-	2 500 € HT	2 500 € HT	-
Communication de lancement	6 000 € HT	-	-	-
Travaux électriques	-	1 600 € HT	1 600 € HT	-
Sous total de base	6 000 € HT	4 100 € HT	4 100 € HT	30 500 € HT
Equipements connexes	-	-	-	600 € HT
Sous total options facultatives	-	-	-	600 € HT
TOTAL	6 000 € HT	4 100 € HT	4 100 € HT	31 100 € HT

Le ticket d'entrée pour une station et une voiture s'élève donc à environ 40'670 € HT, hors options facultatives.

6.3.2.3 Somme des investissements

En cumulant les investissements confiés à Clem' et ceux pris en charge directement par la collectivité, on arrive au chiffrage suivant (hors aides et subventions) :

	Frais fixes	Frais variables par station		Frais variables par véhicule
		1 ^{ère} station	Par station supplémentaire	
Investissements Clem'	4 930 € HT	4 070 € HT	2 750 € HT	370 € HT
Investissements hors Clem'	6 000 € HT	4 100 € HT	4 100 € HT	30 500 € HT
Sous total de base	10 930 € HT	8 170 € HT	6 850 € HT	30 870 € HT
Options Clem'	1 650 € HT	550 € HT	550 € HT	-
Options hors Clem'	-	-	-	600 € HT
Sous total options facultatives	1 650 € HT	550 € HT	550 € HT	600 € HT
TOTAL	12 580 € HT	8 720 € HT	7 400 € HT	31 470 € HT

Le ticket d'entrée pour une station et une voiture s'élève donc à environ 50'000 € HT, hors options facultatives.

6.4 MODALITES DE SOUTIEN AU FONCTIONNEMENT

6.4.1 PRINCIPES GENERAUX

Une partie des coûts directs de fonctionnement du service correspondent à des prestations opérées par Clem' (utilisation de la plate-forme de réservation, supervision, assurance des véhicules...).

De son côté, la collectivité gère et finance en direct :

- Le nettoyage, l'entretien et la réparation des véhicules.
- La location des batteries des véhicules.
- L'animation du dispositif.
- Les actions de promotion et de communication.

Clem' encaisse les recettes commerciales pour le compte de la collectivité et les lui reverse intégralement.

La collectivité verse à Clem' un montant fixe par réservation qui vise à financer les frais bancaires qu'il supporte pour chaque transaction (à hauteur de 0.25 € + 1.5% de son montant).

6.4.2 COÛTS DE FONCTIONNEMENT

6.4.2.1 Coûts de fonctionnement liés à Clem'

Les prestations confiées à Clem' concernent tout ce qui est lié à la plate-forme de réservation, à la gestion des relations avec les usagers, à l'assistance technique, etc.

Elles peuvent être classées en plusieurs postes de dépenses :

- L'abonnement à la plate-forme d'autopartage qui comprend notamment une licence d'utilisation, les coûts d'envoi des SMS, la gestion des paiements, le reporting...
- La gestion de la relation usagers qui comprend notamment :
 - La gestion des comptes usagers : vérification et validation de chaque compte, et des moyens de paiement.
 - Le suivi d'exploitation du service (réclamations...), l'assistance technique 24/7 et l'information des usagers en cas de problème.
 - La gestion trimestrielle du reversement à la collectivité des recettes commerciales.
- La géolocalisation en temps réel des véhicules, la détection et le calcul des retards quand un usager ne ramène pas un véhicule en temps et en heure à la station.
- La supervision à distance des points de charge.
- La licence d'accès à la plate-forme par l'animateur de la collectivité cliente : accès au planning des véhicules, accès aux fiches des conducteurs inscrits...
- L'assurance des véhicules pour un usage en autopartage.
- Des frais divers correspondant à des demandes spécifiques, par exemple un changement de grille tarifaire.

Ces dépenses intègrent donc :

- Des frais fixes qui ne dépendent ni du nombre de stations ni du nombre de véhicules déployés (ou très marginalement).
- Des frais variables qui sont directement proportionnels au nombre de véhicules d'autopartage déployés.

Le coût global par véhicule décroît avec le nombre de véhicules déployés mais dans une faible mesure car il y a peu de frais fixes.

Le tableau présenté page suivante liste les différents postes de dépenses à prendre en compte, par catégorie (frais fixes et frais variables par véhicule).

	Coûts mensuels en € HT		Coûts annuels en € HT	
	Frais fixes	Frais variables par véhicule	Frais fixes	Frais variables par véhicule
Abonnement à la plate-forme	-	39 € HT	-	468 € HT
Gestion de la relation usagers	-	61 € HT	-	732 € HT
Géolocalisation des véhicules	-	17 € HT	-	204 € HT
Supervision des points de charge	-	19 € HT	-	228 € HT
Supervision par la collectivité	17 € HT	-	204 € HT	-
Assurance des véhicules	-	117 € HT	-	1 404 € HT
Provision pour frais divers	9 € HT	-	108 € HT	-
TOTAL	26 € HT	253 € HT	312 € HT	3 036 € HT

Le ticket d'entrée pour une station et une voiture s'élève donc à environ 3'350 € HT par année.

6.4.2.2 Autres dépenses de fonctionnement à prévoir

En plus des prestations confiées à Clem', la collectivité devra supporter en direct des coûts de fonctionnement tels que :

- La location des batteries des véhicules.
- Le nettoyage des véhicules.
- L'entretien courant et la réparation des véhicules.
- La communication et la promotion du service.
- L'animation et la gestion du service.

Certaines de ces dépenses peuvent être évaluées avec précision (location des batteries par exemple) mais la plupart a un caractère moins prévisible et/ou peut dépendre de choix de la collectivité.

Nous précisons ci-après quelques-unes de nos hypothèses de calcul.

Entretien courant et réparation des véhicules

Ce poste de dépenses est difficile à chiffrer dans l'absolu puisqu'il dépend d'une part du type de véhicule choisi et d'autre part du niveau de sinistralité et d'éventuels restes à charge qui ne seraient pas pris en compte par les assurances et par les sommes versées par les usagers incriminés en cas de sinistre.

Par souci de cohérence avec le volet « investissement », on a chiffré ce poste en considérant qu'il s'agissait de véhicules neufs, ce qui réduit de fait les charges d'entretien et de contrôles techniques.

On a chiffré en intégrant notamment une révision annuelle, les contrôles techniques (tous les deux ans au bout de quatre ans), un changement de batterie secondaire tous les quatre ans et les changements de filtre habitacle, en ajoutant une petite provision pour des réparations qui ne seraient pas prises en charge par ailleurs.

Communication et promotion du service

Nous nous sommes basés essentiellement sur le retour d'expérience de Libelul en considérant, un peu arbitrairement, que les deux tiers des dépenses correspondaient à des frais fixes et qu'un tiers pouvait être indexé sur le nombre de véhicules déployés.

C'est imparfait, car ce n'est pas la même chose si tous les véhicules sont déployés dans une seule commune ou s'ils sont déployés dans des communes différentes, et du fait que les dépenses de communication et de promotion sont plus élevées en année 1 que les années suivantes. Le nombre d'habitants concernés pourrait aussi être pris en compte.

A noter que nous ne comptabilisons ici que les frais directs, pas le temps passé par les services de la collectivité cliente (pris en compte dans l'animation et la gestion du service).

Animation et gestion du service

L'animation et la gestion du service englobent une multitude de tâches qui, ajoutées, mobilisent un temps certain :

- Répondre aux questions des habitants intéressés par le service.
- Répondre aux questions courantes d'utilisateurs.
- Accompagner les nouveaux usagers.
- Résoudre les problèmes urgents (panne de véhicule, accident, problèmes de recharge...).
- Gérer les véhicules.
- Gérer les éventuelles amendes et contraventions d'utilisateurs.
- Gérer les interfaces avec Clem' (problèmes techniques, suivi administratif...).
- Gérer les interfaces avec la(les) collectivité(s) impliquée(s).
- Etc.

Ce poste de dépenses est très difficile à chiffrer car :

- Il correspond à du temps.homme, qui a une valeur économique, mais qui ne fera le plus souvent pas l'objet d'une facture ou d'une dépense clairement identifiée par la collectivité, sauf à déléguer une partie du travail à une structure tierce³⁸.
- Selon le contexte et l'ampleur du service déployé, une partie de ce temps pourra être le fait de bénévoles³⁹ (élu(s), association locale motivée...).
- Le temps à passer est en partie corrélé à l'intensité des efforts de communication et de promotion que la collectivité décidera.

Pour avoir une base de travail fiable et transparente, nous nous sommes basés essentiellement sur le retour d'expérience de Libelul, qui correspond à un cas de figure où la structure d'animation s'est fortement investie dans cette tâche.

Nous avons considéré que les deux tiers des dépenses correspondaient à des frais fixes et que le tiers restant pouvait être indexé sur le nombre de véhicules déployés (moins de véhicules = moins d'utilisateurs = moins de problèmes à gérer).

³⁸ A notre connaissance, il n'y a pas de prestataires privés positionnés pour faire ce type de travail mais une association comme Dromolib pourrait tout à fait être sollicitée.

³⁹ Ce type de soutien, souvent apporté par un ou des élus motivé(s), se rencontre surtout si le service ne comprend qu'un, voire deux véhicules. Il tend à être marginal quand le service mis en place est plus conséquent.

Synthèse

Nous retenons les coûts suivants en synthèse mais il faut avoir en tête que ce sont des coûts moyens indicatifs qui peuvent varier sensiblement du fait d'éléments de contexte et de choix opérés par les collectivités :

	Coûts mensuels en € HT		Coûts annuels en € HT	
	Frais fixes	Frais variables par véhicule	Frais fixes	Frais variables par véhicule
Location des batteries	-	55 € HT	-	660 € HT
Nettoyage des véhicules	-	16 € HT	-	192 € HT
Entretien et réparation des véhicules	-	17 € HT	-	204 € HT
Communication et promotion du service	185 € HT	25 € HT	2 220 € HT	300 € HT
SOUS-TOTAL hors animation et gestion du service	185 € HT	113 € HT	2 220 € HT	1 356 € HT
Animation et gestion du service	660 € HT	85 € HT	7 920 € HT	1 020 € HT
TOTAL avec animation et gestion du service	845 € HT	198 € HT	10 140 € HT	2 376 € HT

Le ticket d'entrée pour une station et une voiture s'élève donc à environ 3'500 € HT par année hors animation et gestion du service et à environ 12'500 € HT par année y compris animation et gestion du service.

6.4.2.3 Somme des coûts de fonctionnement

En cumulant les prestations confiées à Clem' et les dépenses prises en charge directement par la collectivité, on arrive au chiffrage suivant (hors aides et subventions) :

	Coûts mensuels en € HT		Coûts annuels en € HT	
	Frais fixes	Frais variables par véhicule	Frais fixes	Frais variables par véhicule
Prestations Clem'	26 € HT	253 € HT	312 € HT	3 036 € HT
Dépenses hors Clem'	185 € HT	113 € HT	2 220 € HT	1 356 € HT
SOUS-TOTAL hors animation et gestion du service	211 € HT	366 € HT	2 532 € HT	4 392 € HT
Animation et gestion du service	660 € HT	85 € HT	7 920 € HT	1 020 € HT
TOTAL avec animation et gestion du service	871 € HT	451 € HT	10 452 € HT	5 412 € HT

Le ticket d'entrée pour une station et une voiture s'élève donc à environ 6'900 € HT par année hors animation et gestion du service et à environ 15'900 € HT par année, y compris animation et gestion du service.

6.5 USAGES

6.5.1 AVERTISSEMENT

Le partenariat avec Clem' peut se mettre en place dans des contextes très différents (géographie, densité de population et d'emploi, tailles de communes...), à différentes échelles (une commune, plusieurs communes, un département entier...) et avec des conditions d'usage également très variables.

Dans ces conditions, il est difficile d'anticiper finement les niveaux d'usages du ou des véhicules mis à disposition du public.

Les paramètres qui vont jouer le plus fortement sur la fréquentation du service sont :

- Le positionnement précis du véhicule.
- Les tarifs.
- L'intensité des efforts de promotion et de communication.

6.5.2 RETOURS D'EXPERIENCE

Nous avons compilé ci-après les niveaux d'usage constatés dans différentes collectivités opérées par Clem' :

Lieu	Usages	Commentaires
Libelul	166 inscrits (91 actifs) 11 réservations/mois.véhicule Panier moyen : 17.5 € TTC Recette par mois : 195 € TTC/véhicule	4 véhicules
Vire Normandie	11 réservations/mois.véhicule Recette par mois : 90 € TTC/véhicule	7 véhicules
Côte d'Albâtre	12 réservations/mois.véhicule Pas d'informations sur les recettes	4 véhicules
Epernay	7 réservations/mois.véhicule Pas d'informations sur les recettes	4 véhicules
KerGo	17 réservations/mois.véhicule Panier moyen : 7.2 € TTC Recette par mois : 120 € TTC/véhicule	2 véhicules
Pays de Lumbres	18 réservations/mois.véhicule Pas d'informations sur les recettes	7 véhicules

Lieu	Usages	Commentaires
Privas Agglomération	17 réservations/mois.véhicule Pas d'informations sur les recettes	3 véhicules
Tinchebray	Environ 50 utilisateurs différents par mois 12.5 réservations/mois.véhicule Recette par mois : 150 à 200 € TTC/véhicule	2, 4 puis 6 véhicules
Trévières	15 réservations/mois.véhicule Pas d'informations sur les recettes	1 véhicule
Plaquette Clem'	21 réservations/mois 2 € TTC/heure 4 h par réservation en moyenne Recette par mois : 168 € TTC/véhicule	Cas fictif sur lequel communiqué l'opérateur dans sa plaquette

D'une manière générale, les collectivités et l'opérateur communiquent peu sur les taux d'usage des véhicules, sur les caractéristiques de ces usages (distance, durée...) et sur les recettes commerciales générées par le service.

On retiendra néanmoins :

- Que le nombre de réservations par véhicule et par mois oscille entre 7 (Ville d'Épernay) et 18 (Pays de Lumbres), avec une moyenne qui s'établit autour de 13 réservations par véhicule et par mois.
- Que les recettes commerciales mensuelles par véhicule oscillent entre 90 € TTC (Vire Normandie) et environ 200 € TTC (Libelul et Tinchebray) avec une moyenne (peu représentative par manque de données) qui s'établit autour de 140 € TTC par véhicule et par mois.
- Que les estimations par défaut fournies par Clem' semblent légèrement optimistes, surtout en nombre de réservations par mois.

6.6 PRIX DE REVIENT

6.6.1 AMORTISSEMENT ANNUEL DES INVESTISSEMENTS REALISES PAR CLEM'

Les investissements réalisés par Clem' correspondent à des équipements et à des prestations durables dont l'impact financier pour la collectivité dépendra essentiellement de deux paramètres :

- Le montant des aides et subventions mobilisables.
- La durée de vie du service.

Nous avons calculé le prix de revient sur la base des hypothèses suivantes :

- Un taux de subvention de 50% étant entendu que certaines collectivités de la Drôme pourront probablement obtenir davantage (notamment dans les secteurs très ruraux) mais que d'autres pourraient être en deçà.
- Un amortissement sur 5 ans, en considérant que le service ne sera pas stoppé prématurément ; s'il s'installe sur une durée plus longue le prix de revient baissera donc au bout de la sixième année, une fois ces investissements-là amortis.

Nous n'avons pas intégré les options facultatives, ce qui donne au global :

	Frais fixes	Frais variables par station		Frais variables par véhicule
		1 ^{ère} station	Par station supplémentaire	
Amortissements hors subventions	986 € HT	814 € HT	550 € HT	74 € HT
Amortissements avec 50% de subventions	493 € HT	407 € HT	275 € HT	37 € HT

6.6.2 AMORTISSEMENT ANNUEL DES AUTRES INVESTISSEMENTS A REALISER

Pour simplifier, nous sommes partis sur les mêmes hypothèses que précédemment, même si certains postes de dépenses de faibles montants (les équipements connexes par exemple) mériteront formellement d'être amortis sur moins de 5 ans (voire ne pas être amortis du tout).

Concernant les véhicules, pour intégrer le fait que leur valeur résiduelle au bout de 5 ans serait encore d'environ 50% de leur valeur à neuf, nous avons réalisé le calcul d'amortissement sur la moitié de leur valeur.

Ce calcul est faux sur un plan comptable mais il est plus représentatif dans le calcul du prix de revient du service.

Ce qui donne :

	Frais fixes	Frais variables par station		Frais variables par véhicule
		1 ^{ère} station	Par station supplémentaire	
Amortissements hors subventions	1 200 € HT	820 € HT	820 € HT	3 220 € HT
Amortissements avec 50% de subventions	600 € HT	410 € HT	410 € HT	1 610 € HT

6.6.3 SYNTHÈSE

6.6.3.1 Amortissements annuels

Le montant total des amortissements annuels à charge de la collectivité s'établit comme suit pour les cinq premières années

	Frais fixes	Frais variables par station		Frais variables par véhicule
		1 ^{ère} station	Par station supplémentaire	
Amortissements hors subventions	2 186 € HT	1 634 € HT	1 370 € HT	3 294 € HT
Amortissements avec 50% de subventions	1 093 € HT	817 € HT	685 € HT	1 647 € HT

6.6.3.2 Coûts annuels de fonctionnement

Les coûts annuels de fonctionnement ceux calculés précédemment et le plus probable est qu'ils seront intégralement à la charge de la collectivité (pas de subvention) :

	Coûts annuels en € HT	
	Frais fixes	Frais variables par véhicule
Prestations Clem'	312 € HT	3 036 € HT
Dépenses hors Clem'	2 220 € HT	1 356 € HT
SOUS-TOTAL hors animation et gestion du service	2 532 € HT	4 392 € HT
Animation et gestion du service	7 920 € HT	1 020 € HT
TOTAL avec animation et gestion du service	10 452 € HT	5 412 € HT

6.6.3.3 Recettes annuelles de fonctionnement

Comme évoqué précédemment, nous tablons sur des recettes commerciales mensuelles par véhicule égales à 140 € TTC, soit 1'680 € TTC et donc 1'400 € HT par an (TVA à 20%).

Si l'on considère que cette recette équivaut à 13 réservations par véhicule et par mois, la commission à reverser à Clem' s'établit à 156 € TTC par an (1 € par réservation).

	Frais fixes	Frais variables par station		Frais variables par véhicule
		1 ^{ère} station	Par station supplémentaire	
Recette commerciales	-	-	-	-1 400 € HT
Commission Clem'	-	-	-	130 € HT
Recettes nettes pour la collectivité	-	-	-	-1 270 € HT

6.6.3.4 Prix de revient global

Hors subvention, en incluant les coûts d'animation et de gestion du service, le prix de revient annuel global du service s'établit comme suit :

	Frais fixes	Frais variables par station		Frais et recettes variables par véhicule
		1 ^{ère} station	Par station supplémentaire	
Amortissements	2 186 € HT	1 634 € HT	1 370 € HT	3 294 € HT
Frais de fonctionnement	10 452 € HT	-	-	5 412 € HT
Recettes nettes	-	-	-	-1 270 € HT
Total hors subventions	12 638 € HT	1 634 € HT	1 370 € HT	7 436 € HT

Avec subvention, en incluant les coûts d'animation et de gestion du service, le prix de revient annuel global du service s'établit comme suit :

	Frais fixes	Frais variables par station		Frais et recettes variables par véhicule
		1 ^{ère} station	Par station supplémentaire	
Amortissements	1 093 € HT	817 € HT	685 € HT	1 647 € HT
Frais de fonctionnement	10 452 € HT	-	-	5 412 € HT
Recettes nettes	-	-	-	-1 270 € HT
Total hors subventions	11 545 € HT	817 € HT	685 € HT	5 789 € HT

Pour un service comprenant quatre véhicules électriques (type Renault Zoé) répartis dans deux stations, le coût résiduel à charge est estimé voisin de 750 € HT par véhicule et par mois, recettes d'usage et subventions déduites.

6.7 MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

Les modalités de mise en œuvre sont à peu près les mêmes que celles explicitées dans le chapitre consacré à Citiz Auvergne-Rhône-Alpes.

6.8 POINTS DE VIGILANCE

Le partenariat avec Clem' présente un point faible dans la communication adressée aux usagers sur plusieurs plans :

- Les conditions générales d'utilisation du service sont longues et difficiles à appréhender, d'autant qu'elles couvrent toutes les catégories de service déployées par l'opérateur sur le territoire national.
- Leur compréhension est d'autant plus malaisée que s'y ajoutent, à part, les conditions particulières définies par la collectivité cliente, qui prévalent sur les conditions générales. L'utilisateur a donc une gymnastique à faire entre les deux pour savoir quelles dispositions s'appliquent à lui. L'exercice n'est pas facile et l'ensemble aboutit à un manque de lisibilité et de précisions qui ne peut qu'inquiéter des usagers potentiels.
- Logiquement, la plupart des collectivités clientes communiquent également en direct sur leur service (au moins sur leur site Internet) et on a pu constater à plusieurs reprises des incohérences entre ce qui est écrit sur le site Internet de Clem' et ce qui est écrit sur celui des collectivités clientes (y compris des incohérences tarifaires). Ces écarts sont probablement le plus souvent le fruit de défauts de mise à jour d'un côté ou de l'autre quand les conditions d'utilisation évoluent.

Le premier point dépend essentiellement de Clem' qui ne semble pas enclin à refondre ses conditions générales d'utilisation alors que plusieurs collectivités le lui ont déjà suggéré.

Les inconvénients liés aux deux autres points peuvent être réduits si la collectivité fait preuve d'exigence vis-à-vis du prestataire au lancement du service, puis de vigilance interne (veiller à mettre à jour régulièrement sa communication institutionnelle) et externe (contrôler régulièrement les informations diffusées par Clem').

7 MODALITES DE PARTENARIAT AVEC OPENFLEET

Le prestataire OpenFleet n'a pas souhaité que nous diffusions le détail de ses coûts. Nous avons donc été obligés d'amputer la partie du rapport final qui évoquait les modalités économiques de partenariat avec lui. Les collectivités intéressées par ses services sont donc invitées à prendre contact avec lui pour obtenir des devis chiffrés correspondant à leurs besoins.

7.1 PRESENTATION DU PRESTATAIRE

7.1.1 LA SOCIETE

Fondé en 2011, OpenFleet est un fournisseur de technologies de mobilité partagée qui intervient pour le compte de clients publics et privés en France, en Europe et en Amérique du Nord. Ses bureaux sont implantés à Paris et à Montréal.

Son cœur de métier est l'autopartage « professionnel » qui a vocation à permettre la gestion, le suivi et l'optimisation de parcs importants de véhicules de service.

Il s'agit le plus souvent dans ce cas de gérer le partage de véhicules au sein d'un groupe fermé que constitue l'ensemble des collaborateurs de l'employeur qui fait appel à ses services.

Il opère par exemple auprès de collectivités (ex : le Département du Calvados), de loueurs (ex : Cargo !), d'opérateurs d'autopartage (ex : Agilauto Partage) et d'entreprises privées dont le métier n'est pas la mobilité (ex : TotalEnergies).

Il est également en capacité de fournir la technologie embarquée nécessaire à la mise en œuvre d'un service local d'autopartage, même si ses références en la matière sont pour l'instant limitées.

OpenFleet revendique avoir équipé 1'000 véhicules pour des usages en autopartage, auprès d'une bonne cinquantaine de clients différents.

7.1.2 L'OFFRE DE SERVICE

OpenFleet est positionné comme un prestataire de service (et non comme un opérateur) qui fournit à la collectivité les outils techniques et logiciels qui lui permettent de mettre en œuvre un service d'autopartage :

- Fourniture et installation d'un boîtier (relié à l'antidémarrage) et d'un lecteur de cartes RFID dans les véhicules.
- Remontée de données et gestion de notifications.
- Fourniture du logiciel qui permet :
 - La gestion et l'inscription des utilisateurs
 - La recherche et la réservation des véhicules.
 - La gestion de la flotte.
 - L'établissement de statistiques.

La solution est disponible sous forme de licence logicielle en mode SaaS : chaque licence est mensuelle et rattachée à un véhicule.

Avec ce dispositif, l'accès aux véhicules est complètement automatisé (pas d'échanges de clés). Il s'effectue soit avec un badge, soit avec un smartphone via l'application mobile OpenFleet.

A l'instar de Clem', le prestataire n'a pas vocation à acheter et à gérer les véhicules ou à engager des démarches de prospection pour augmenter le nombre d'utilisateurs.

Ce sont les collectivités en direct, ou des prestataires mandatés par elles, qui exploitent le service au quotidien sur place : nettoyage, entretien et réparation des véhicules, prospection commerciale, formations à l'usage, etc.

Dans son principe, l'offre de service ressemble donc beaucoup à celle de Clem' avec, néanmoins, quelques spécificités qui lui sont propres :

- OpenFleet propose d'installer sa technologie sur tous types de véhicules, thermiques, hybrides ou électriques (y compris des petits véhicules comme les Citroën AMI).
- Sa hotline interne ne fonctionne par défaut que du lundi au vendredi de 8 heures à 20 heures, ce qui est insuffisant pour un service public d'autopartage. Il est donc nécessaire de prévoir une solution alternative en dehors de ces horaires.
- Les états des lieux de prise et de restitution de véhicules sont à effectuer directement sur l'application.
- Le dispositif d'accès au véhicule est différent (boîte à clés d'un côté, smartphone ou badge de l'autre).

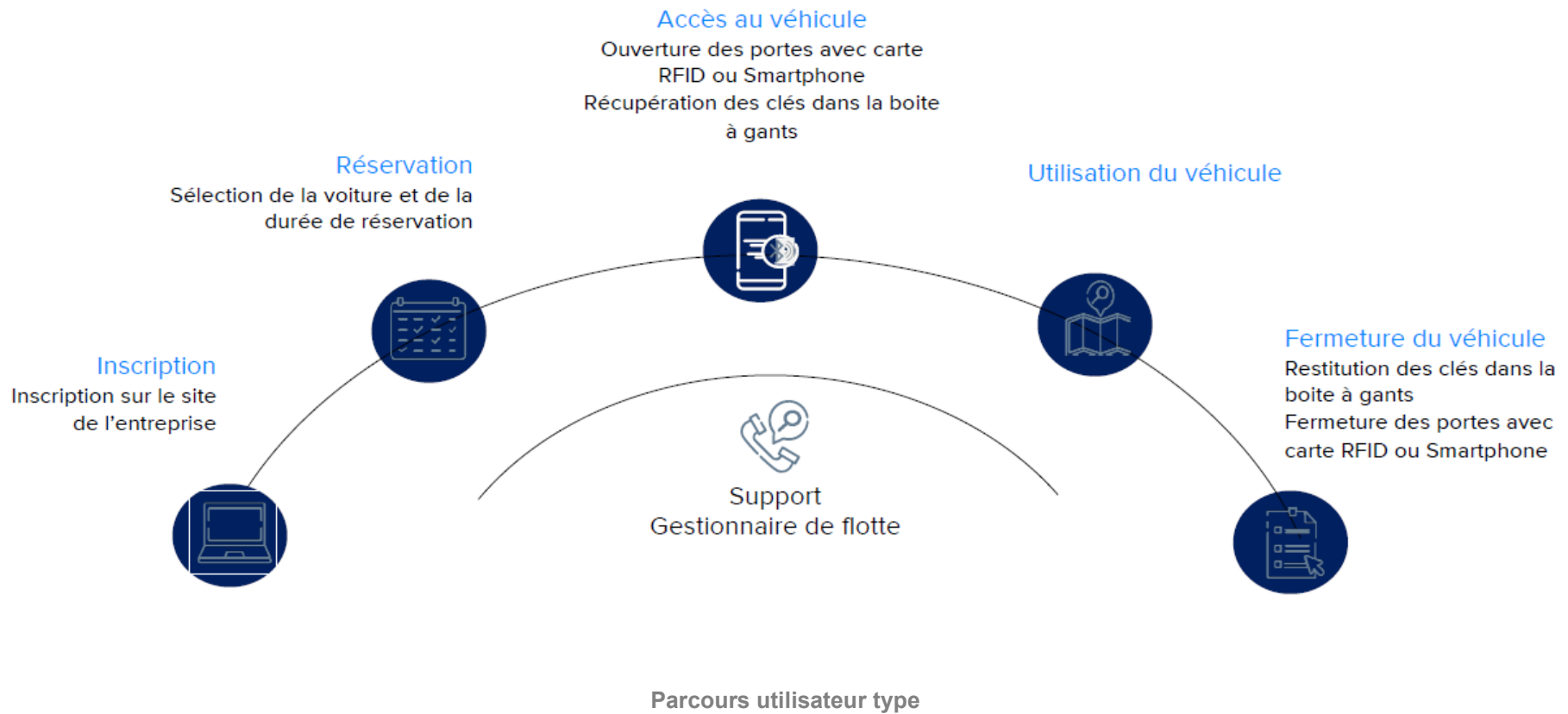
7.2 CONDITIONS D'USAGE DES VEHICULES

Comme avec Clem', c'est la collectivité qui définit toutes les conditions de fonctionnement du service (horaires, tarifs...). D'après le prestataire, le logiciel peut s'adapter à pratiquement tous les types de grilles tarifaires.

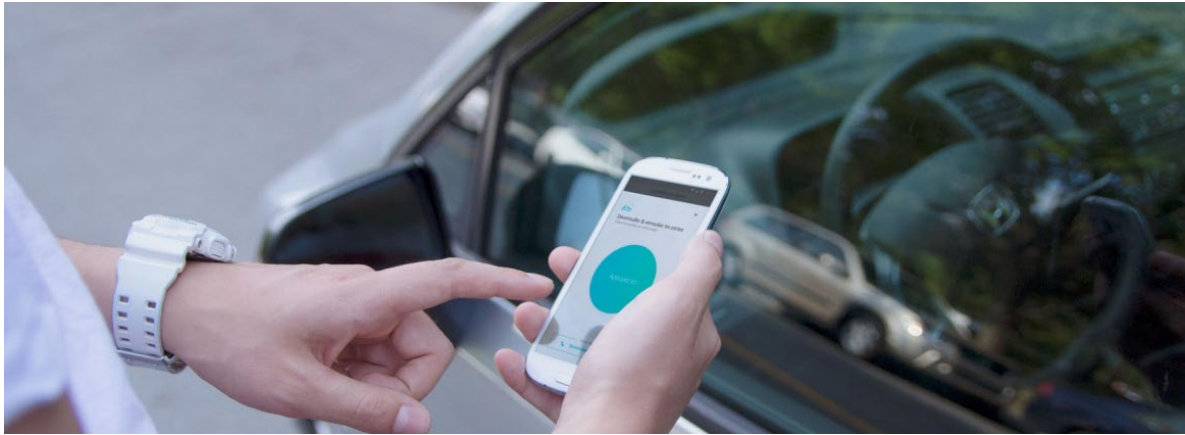


Ouverture des portes avec un badge

Source : OpenFleet

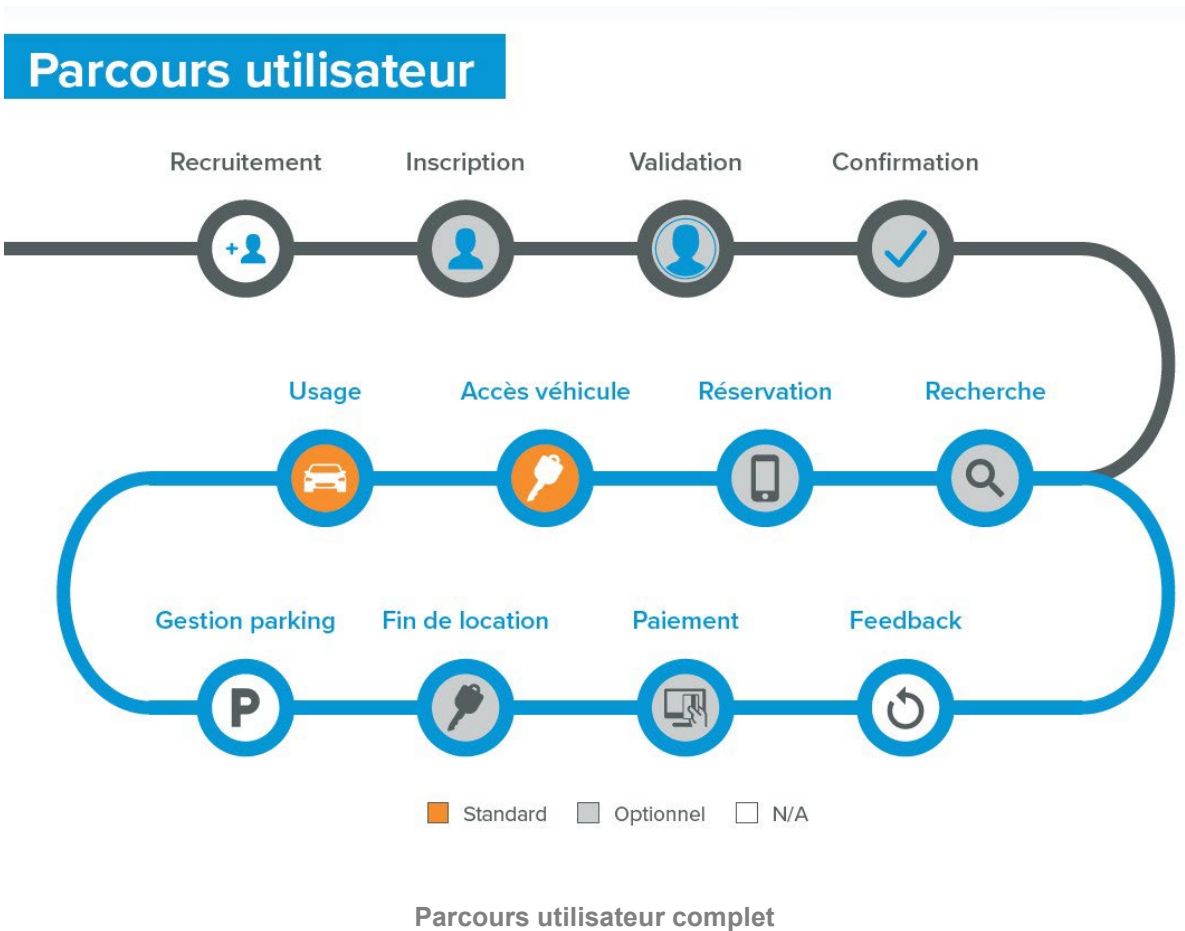


Source : OpenFleet



Ouverture des portes avec le Smartphone

Source : OpenFleet



Source : OpenFleet

7.3 MODALITES DE SOUTIEN AU LANCEMENT

7.3.1 PRINCIPES GENERAUX

Contrairement à Citiz Auvergne-Rhône-Alpes, OpenFleet intervient uniquement comme un prestataire de service qui va :

- Accompagner et conseiller la collectivité dans la définition et la mise en place opérationnelle du service.
- Mettre en place les équipements (boîtiers...) et les connecter à sa plateforme, avec tous les paramètres nécessaires.
- Paramétrer le dispositif de paiement et les conditions particulières d'utilisation du service tels que définis par la collectivité.

Il est rémunéré par la collectivité pour la réalisation de l'ensemble de ces prestations, en commande directe ou via un marché.

De son côté, la collectivité gère en direct l'achat des véhicules et d'éventuels équipements connexes (housses, aspirateur de bord...) ainsi que la mise en œuvre des stations d'autopartage si elle en souhaite la création (travaux éventuels, marquage au sol, signalétique...).

Avec ce prestataire, la collectivité peut faire le choix de ne pas implanter de stations physiques clairement identifiées. La « station » peut être virtuelle. Elle est identifiée par un positionnement GPS et l'utilisateur qui a emprunté un véhicule doit le stationner au retour dans un rayon prédéfini autour de ce point (300 ou 500 mètres par exemple).

Cette option a l'avantage de réduire les coûts de mise en œuvre mais elle a l'inconvénient de réduire la visibilité du service : c'est en effet souvent en passant près d'une station et de son totem informatif que les usagers prennent connaissance et conscience de l'existence du service. Nous déconseillons donc plutôt de ne pas rattacher les véhicules à une station d'autopartage bien identifiée et bien signalée.

7.3.2 SOUTIENS ATTENDUS DE LA PART DE L'OPERATEUR

7.3.2.1 Investissements initiaux réalisés par OpenFleet

Les investissements initiaux réalisés par OpenFleet comprennent essentiellement la fourniture et la mise en place d'équipements ainsi que divers paramétrages.

Ces dépenses intègrent :

- Des frais fixes qui ne dépendent ni du nombre de stations ni du nombre de véhicules déployés (ou très marginalement).
- Des frais variables qui sont proportionnels au nombre de véhicules d'autopartage déployés et à la durée d'engagement de la collectivité.

Logiquement, le coût global par véhicule décroît donc avec le nombre de véhicules déployés.

Nous évoquons ci-après les différents postes de dépenses à prévoir :

- L'achat des équipements (boîtiers...).
- L'installation des équipements dans les véhicules qui est réalisée par un technicien d'OpenFleet qui vient sur place.
- Le paramétrage du système, sa personnalisation et le temps de formation d'un ou de plusieurs administrateurs.
- Facultativement, la création d'applications en marque blanche si la collectivité fait ce choix sachant que, par défaut, il est possible d'utiliser le service en marque grise en utilisant l'application standard d'OpenFleet.

7.3.2.2 Autres investissements à prévoir

En plus des prestations confiées à OpenFleet, la collectivité devra consentir en direct divers investissements tels que :

- L'achat du ou des véhicules.
- Le flocage du ou des véhicules.
- L'achat d'équipements connexes à installer dans les véhicules.
- La mise en œuvre des stations d'autopartage : totem, marquages, signalétique réglementaire...
- La communication de lancement du service.
- Eventuellement, des travaux d'amenée du courant électrique jusqu'aux bornes de recharge.

Achat des véhicules

Le montant des dépenses à prévoir est très variable puisqu'il dépend du nombre et du type de véhicules achetés. Nous avons pris en compte dans nos calculs économiques un coût d'achat de 21'000 € HT correspondant à l'achat d'un véhicule thermique.

Flocage des véhicules

Le coût du flocage des véhicules agrège des coûts de création graphique, de fabrication et de pose. Il peut varier sensiblement selon la nature et l'ambition du flocage, l'importance des surfaces couvertes et le nombre de véhicules concernés (économie sur les coûts de création graphique si plusieurs véhicules sont à habiller).

Globalement, le coût d'un flocage peut osciller entre 300 € HT et 1'500 € HT par véhicule.

Pour information, Dromolib avait payé les siens 420 € HT pièce en 2022, ce qui équivaut peu ou prou à un coût d'environ 470 € HT pièce en valeur 2025.

Equipements connexes

Quand le service Libelul a été mis en place, le choix a été fait d'équiper chaque véhicule de housses et d'un aspirateur à main, ce qui a occasionné un coût moyen supplémentaire d'environ 600 € HT par véhicule (valeur 2025).

La fourniture de ces équipements connexes est cependant facultative.

Mise en œuvre des stations

Le coût d'aménagement d'une station d'autopartage est d'environ 2'500 € HT/station. Il s'agit essentiellement de frais de marquage (peinture) ainsi que de fourniture et de pose de la signalétique, de la fourniture et de la pose d'un totem et de la mise en place d'une butée de protection de la borne.

Ce montant peut bien évidemment varier selon les travaux de voirie à réaliser et qui réalise ces travaux (les services techniques de la collectivité ou un prestataire extérieur).

Nous nous sommes placés ici dans l'hypothèse de matérialisation d'une place de stationnement en autopartage sur un emplacement de stationnement déjà existant et en bon état, la pose étant réalisée par un prestataire extérieur.

Communication de lancement du service

La communication de lancement du service englobe différentes prestations et actions qui ne sont pas toutes toujours nécessaires (ça dépend de l'ampleur et de la configuration du dispositif) :

- Naming.
- Elaboration d'une charte graphique.
- Elaboration d'une charte éditoriale.
- Conception et impression d'affiches, d'une plaquette, de flyers, de kakemonos...
- Conception d'un totem spécifique, plus ou moins élaboré.
- Prises de vue en situation par un professionnel.
- Adaptation du site Internet.
- Inauguration du service.
- Etc.

Cet effort de communication est, dans tous les cas, indispensable mais son intensité et son ampleur vont être fonction du nombre de véhicules déployés et de choix opérés par la collectivité.

Il n'est pas réaliste de prévoir un budget de lancement inférieur à 6'000 € HT et nous conseillons aux collectivités de prévoir un peu plus.

Pour mémoire, au lancement du service Libelul, un budget d'environ 13'500 € HT (valeur 2025) a été consacré à la communication de lancement pour un service qui concernait principalement trois communes (Crest, Aouste-sur-Sye et Eure) et comprenait quatre véhicules et trois stations.

Travaux électriques

Des travaux électriques (amenée du courant jusqu'aux stations d'autopartage) ne sont à prévoir que si le choix est fait d'opérer avec des véhicules électriques.

Nous avons considéré ici que le service serait déployé avec des véhicules thermiques.

Synthèse

Nous retenons les coûts suivants en synthèse mais il faut avoir en tête que ce sont des coûts moyens indicatifs qui peuvent varier sensiblement du fait d'éléments de contexte et de choix opérés par les collectivités :

	Frais fixes	Frais variables par station		Frais variables par véhicule
		1 ^{ère} station	Par station supplémentaire	
Achat des véhicules	-	-	-	21 000 € HT
Flocage des véhicules	-	-	-	500 € HT
Mise en œuvre des stations	-	2 500 € HT	2 500 € HT	-
Communication de lancement	6 000 € HT	-	-	-
Travaux électriques	-	-	-	-
Sous total de base	6 000 € HT	2 500 € HT	2 500 € HT	21 500 € HT
Equipements connexes	-	-	-	600 € HT
Sous total options facultatives	-	-	-	600 € HT
TOTAL	6 000 € HT	2 500 € HT	2 500 € HT	22 100 € HT

7.4 MODALITES DE SOUTIEN AU FONCTIONNEMENT

7.4.1 PRINCIPES GENERAUX

Une partie des coûts directs de fonctionnement du service correspondent à des prestations opérées par OpenFleet (utilisation de la plate-forme de réservation, supervision...).

De son côté, la collectivité gère et finance en direct :

- L'assurance des véhicules.
- Le nettoyage, l'entretien et la réparation des véhicules.
- La location des batteries des véhicules.
- L'animation du dispositif.
- Les actions de promotion et de communication.

OpenFleet encaisse les recettes commerciales pour le compte de la collectivité et les lui reverse intégralement.

Les frais bancaires supportés par le prestataire pour chaque transaction bancaire sont facturés aux utilisateurs sur les bases suivantes : 0.25 € par transaction + 1.5% de son montant.

7.4.2 COUTS DE FONCTIONNEMENT

7.4.2.1 Coûts de fonctionnement liés à OpenFleet

Les prestations confiées à OpenFleet concernent tout ce qui est lié à la plate-forme de réservation, à la gestion des relations avec les usagers, à l'assistance technique, etc.

Elles peuvent être classées en plusieurs postes de dépenses :

- L'abonnement à la plate-forme d'autopartage qui comprend notamment une licence d'utilisation, les coûts d'envoi des SMS, la gestion des paiements, le reporting...
- La gestion de la relation usagers qui comprend notamment :
 - La gestion des comptes usagers : vérification et validation de chaque compte, et des moyens de paiement.
 - Le suivi d'exploitation du service (réclamations...), l'assistance technique et l'information des usagers en cas de problème.
 - La gestion du reversement à la collectivité des recettes commerciales.
- La géolocalisation en temps réel des véhicules, la détection et le calcul des retards quand un usager ne ramène pas un véhicule en temps et en heure à la station.
- La licence d'accès à la plate-forme par l'animateur de la collectivité cliente : accès au planning des véhicules, accès aux fiches des conducteurs inscrits...
- Des frais divers correspondant à des demandes spécifiques, par exemple un changement de grille tarifaire.

Ces dépenses intègrent donc :

- Des frais variables (licences logicielles) qui sont directement proportionnels au nombre de véhicules d'autopartage déployés.
- Des frais fixes qui ne dépendent ni du nombre de stations ni du nombre de véhicules déployés (ou très marginalement) et qui ne s'appliquent qu'en cas de demandes spécifiques de la part de la collectivité cliente.

7.4.2.2 Autres dépenses de fonctionnement à prévoir

En plus des prestations confiées à OpenFleet, la collectivité devra supporter en direct des coûts de fonctionnement tels que :

- L'assurance des véhicules.
- Le nettoyage des véhicules.
- L'entretien courant et la réparation des véhicules.
- La communication et la promotion du service.
- L'animation et la gestion du service.

Nous précisons ci-après quelques-unes de nos hypothèses de calcul.

Assurance des véhicules

Nous avons supposé que le coût de l'assurance s'élèverait à 110 € HT par véhicule et par mois, soit 1'320 € HT par véhicule et par an.

Entretien courant et réparation des véhicules

Ce poste de dépenses est difficile à chiffrer dans l'absolu puisqu'il dépend d'une part du type de véhicule choisi et d'autre part du niveau de sinistralité et d'éventuels restes à charge qui ne seraient pas pris en compte par les assurances et par les sommes versées par les usagers incriminés en cas de sinistre.

Par souci de cohérence avec le volet « investissement », on a chiffré ce poste en considérant qu'il s'agissait de véhicules neufs, ce qui réduit de fait les charges d'entretien et de contrôles techniques.

On a chiffré en intégrant notamment une révision annuelle, les contrôles techniques (tous les deux ans au bout de quatre ans) et les changements de filtre habitacle, en ajoutant une petite provision pour des réparations qui ne seraient pas prises en charge par ailleurs.

Communication et promotion du service

Nous nous sommes basés essentiellement sur le retour d'expérience de Libelul en considérant, un peu arbitrairement, que les deux tiers des dépenses correspondaient à des frais fixes et qu'un tiers pouvait être indexé sur le nombre de véhicules déployés.

C'est imparfait, car ce n'est pas la même chose si tous les véhicules sont déployés dans une seule commune ou s'ils sont déployés dans des communes différentes, et du fait que les dépenses de communication et de promotion sont plus élevées en année 1 que les années suivantes. Le nombre d'habitants concernés pourrait aussi être pris en compte.

A noter que nous ne comptabilisons ici que les frais directs, pas le temps passé par les services de la collectivité cliente (pris en compte dans l'animation et la gestion du service).

Animation et gestion du service

L'animation et la gestion du service englobent une multitude de tâches qui, ajoutées, mobilisent un temps certain :

- Répondre aux questions des habitants intéressés par le service.
- Répondre aux questions courantes d'utilisateurs.
- Accompagner les nouveaux usagers.
- Résoudre les problèmes urgents (panne de véhicule, accident, problèmes de recharge...).
- Gérer les véhicules.
- Gérer les éventuelles amendes et contraventions d'utilisateurs.
- Gérer les interfaces avec OpenFleet (problèmes techniques, suivi administratif...).
- Gérer les interfaces avec la(les) collectivité(s) impliquée(s).
- Etc.

Ce poste de dépenses est très difficile à chiffrer car :

- Il correspond à du temps.homme, qui a une valeur économique, mais qui ne fera le plus souvent pas l'objet d'une facture ou d'une dépense clairement identifiée par la collectivité, sauf à déléguer une partie du travail à une structure tierce⁴⁰.
- Selon le contexte et l'ampleur du service déployé, une partie de ce temps pourra être le fait de bénévoles⁴¹ (élu(s), association locale motivée...).
- Le temps à passer est en partie corrélé à l'intensité des efforts de communication et de promotion que la collectivité décidera.

Pour avoir une base de travail fiable et transparente, nous nous sommes basés essentiellement sur le retour d'expérience de Libelul, qui correspond à un cas de figure où la structure d'animation s'est fortement investie dans cette tâche.

⁴⁰ A notre connaissance, il n'y a pas de prestataires privés positionnés pour faire ce type de travail mais une association comme Dromolib pourrait tout à fait être sollicitée.

⁴¹ Ce type de soutien, souvent apporté par un ou des élus motivé(s), se rencontre surtout si le service ne comprend qu'un, voire deux véhicules. Il tend à être marginal quand le service mis en place est plus conséquent.

Nous avons considéré que les deux tiers des dépenses correspondaient à des frais fixes et que le tiers restant pouvait être indexé sur le nombre de véhicules déployés (moins de véhicules = moins d'usagers = moins de problèmes à gérer).

Synthèse

Nous retenons les coûts suivants en synthèse mais il faut avoir en tête que ce sont des coûts moyens indicatifs qui peuvent varier sensiblement du fait d'éléments de contexte et de choix opérés par les collectivités :

	Coûts mensuels en € HT		Coûts annuels en € HT	
	Frais fixes	Frais variables par véhicule	Frais fixes	Frais variables par véhicule
Assurance des véhicules	-	110 € HT	-	1 320 € HT
Nettoyage des véhicules	-	16 € HT	-	192 € HT
Entretien et réparation des véhicules	-	65 € HT	-	780 € HT
Communication et promotion du service	185 € HT	25 € HT	2 220 € HT	300 € HT
SOUS-TOTAL hors animation et gestion du service	185 € HT	216 € HT	2 220 € HT	2 592 € HT
Animation et gestion du service	660 € HT	85 € HT	7 920 € HT	1 020 € HT
TOTAL avec animation et gestion du service	845 € HT	301 € HT	10 140 € HT	3 612 € HT

Le ticket d'entrée pour une station et une voiture s'élève donc à environ 4'800 € HT par année hors animation et gestion du service et à environ 13'800 € HT par année y compris animation et gestion du service.

7.5 PRIX DE REVIENT

7.5.1 AMORTISSEMENT ANNUEL DES INVESTISSEMENTS REALISES PAR OPENFLEET

Nous n'avons malheureusement pas été autorisés à communiquer sur ces chiffres.

7.5.2 AMORTISSEMENT ANNUEL DES AUTRES INVESTISSEMENTS A REALISER

Pour simplifier, nous sommes partis sur les mêmes hypothèses que précédemment, même si certains postes de dépenses de faibles montants (les équipements connexes par exemple) méritent formellement d'être amortis sur moins de 5 ans (voire ne pas être amortis du tout).

Concernant les véhicules, pour intégrer le fait que leur valeur résiduelle au bout de 5 ans serait encore d'environ 50% de leur valeur à neuf, nous avons réalisé le calcul d'amortissement sur la moitié de leur valeur.

Ce calcul est faux sur un plan comptable mais il est plus représentatif dans le calcul du prix de revient du service.

Ce qui donne :

	Frais fixes	Frais variables par station		Frais variables par véhicule
		1 ^{ère} station	Par station supplémentaire	
Amortissements hors subventions	1 200 € HT	500 € HT	500 € HT	2 320 € HT
Amortissements avec 50% de subventions	600 € HT	250 € HT	250 € HT	1 160 € HT

7.5.3 SYNTHÈSE

7.5.3.1 Amortissements et coûts annuels de fonctionnement

Nous n'avons malheureusement pas été autorisés à communiquer sur ces chiffres mais on peut indiquer que le coût d'un partenariat avec OpenFleet est du même ordre de grandeur (et plutôt inférieur), à celui d'un partenariat avec Clem'.

Il appartiendra à chaque collectivité intéressée de comparer les offres qui lui seraient proposées, tant sur le plan technique que sur le plan financier.

7.5.3.2 Recettes annuelles de fonctionnement

Le partenariat avec OpenFleet peut se mettre en place dans des contextes très différents (géographie, densité de population et d'emploi, tailles de communes...), à différentes échelles (une commune, plusieurs communes, un département entier...) et avec des conditions d'usage également très variables.

Dans ces conditions, il est difficile d'anticiper finement les niveaux d'usages du ou des véhicules mis à disposition du public.

Les paramètres qui vont jouer le plus fortement sur la fréquentation du service sont :

- Le positionnement précis du véhicule.
- Les tarifs.
- L'intensité des efforts de promotion et de communication.

Dans nos calculs économiques, nous tablons sur des recettes commerciales mensuelles nettes (frais de carburant déduits) par véhicule égales à 150 € TTC, soit 1'800 € TTC et donc 1'500 € HT par an (TVA à 20%). Il ne s'agit à ce stade que d'une estimation.

	Frais fixes	Frais variables par station		Frais variables par véhicule
		1 ^{ère} station	Par station supplémentaire	
Recette commerciales	-	-	-	-1 500 € HT
Commission OpenFleet	-	-	-	-
Recettes nettes pour la collectivité	-	-	-	-1 500 € HT

7.6 MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

Les modalités de mise en œuvre sont à peu près les mêmes que celles explicitées dans le chapitre consacré à Citiz Auvergne-Rhône-Alpes.

Il est à noter néanmoins qu'OpenFleet est référencé dans le catalogue multi-éditeurs de l'UGAP (pour la partie logicielle de son offre).

8 MODALITES DE PARTENARIAT AVEC AGILAUTO

Agilauto n'a pas souhaité que nous diffusions le détail de ses coûts. Nous avons donc été obligés d'amputer la partie du rapport final qui évoquait les modalités économiques de partenariat avec lui. Les collectivités intéressées par ses services sont donc invitées à prendre contact avec lui pour obtenir des devis chiffrés correspondant à leurs besoins.

8.1 PRESENTATION DE L'OPERATEUR

8.1.1 AGILAUTO

Agilauto est le loueur longue durée (LLD) du groupe Crédit Agricole⁴². Il a vocation à accompagner la transition des clients du groupe (particuliers, entreprises et professionnels, collectivités publiques) vers une mobilité plus responsable.

Son offre de service s'appuie sur quatre engagements clés destinés à faciliter le recours progressif à des véhicules électriques :

- Accompagnement systématique par un assistant personnel pour un bon usage du véhicule loué et une bonne compréhension des termes du contrat de location.
- Possibilité pour chaque conducteur de passer d'un véhicule particulier thermique à un véhicule particulier électrique à tout moment au cours du contrat.
- Remise pouvant aller jusqu'à 500 euros sur les éventuels frais de remise en état lors de la restitution finale du véhicule.
- Mise à disposition d'un stock permanent de 14'000 véhicules d'occasion récents toutes marques disponibles immédiatement de façon à limiter au maximum le délai d'attente entre la signature du contrat de LLD et la livraison du véhicule au conducteur.

Ce positionnement singulier et la force de frappe commerciale du groupe ont permis à Agilauto de passer en peu de temps le cap des 10'000 véhicules sous contrat.

Son ambition est d'atteindre les 50'000 véhicules sous contrat en 2026 et de devenir par la même occasion *"le leader des solutions locatives via les réseaux bancaires"*.

8.1.2 AGILAUTO PARTAGE

Créée en avril 2023, Agilauto Partage est une filiale d'Agilauto du Crédit Agricole (par l'intermédiaire de Crédit Agricole Personal Finance & Mobility).

Sa vocation est de proposer un service d'autopartage 100% électrique en milieu rural pour répondre aux besoins des populations impactées par les ZFE-m sur les territoires où le groupe Crédit Agricole est actif.

Plus précisément, son projet est d'implanter ce service de mobilité, avec le soutien des Caisses Régionales du Crédit Agricole, dans des Communautés de Communes situées à une distance entre 50 et 100 kilomètres de grandes ZFE-m et pour lesquelles l'accès nécessite le plus souvent un trajet en voiture.

⁴² Filiale à 50/50 de Crédit Agricole Personal Finance & Mobility et de Crédit Agricole Leasing & Factoring (CALEF).

Chaque implantation devrait comprendre une flotte de 10 à 20 véhicules 100% électriques et fabriqués en France.

Un premier pilote a été lancé en septembre 2023 sur le territoire de la Communauté de Communes du Pays de Fayence dans le Var qui comprend 29'000 habitants dont les déplacements sont impactés par la ZFE-m de Nice et bientôt par celles de Cannes, de Fréjus et de Toulon. Quinze véhicules électriques y ont été déployés.

Début 2025, Agilauto Partage a récupéré la gestion du service d'autopartage de la Communauté de Communes du Territoire de Lunéville à Baccarat (43'000 habitants) qui était opéré par Clem' depuis son lancement en 2021. Quarante véhicules électriques y sont déployés.

Elle ambitionne de déployer son offre sur dix nouveaux territoires dans les trois ans qui viennent (d'ici 2028).

En partenariat avec OpenFleet (expertise technologique et logicielle), Agilauto Partage propose également une offre d'autopartage à destination des entreprises pour optimiser l'utilisation de leur flotte, réduire son coût de fonctionnement et offrir un nouveau de service de mobilité aux salariés.

Agilauto Partage est également présent depuis peu dans le Loir-et-Cher avec un parc d'une dizaine de voitures électriques (dont trois vans de 9 places), autour de Romorantin-Lanthenay (18'000 habitants).

Son ambition en la matière est de gérer une flotte de 10'000 véhicules d'ici 2026 et de devenir ainsi le leader français de l'autopartage auprès des entreprises et des collectivités.

Agilauto Partage est donc positionné à la fois sur des activités en BtoC et en BtoB.

8.1.3 MODELE EN BTOC

Agilauto Partage souhaite se développer comme opérateur d'autopartage et non simplement comme fournisseur de solution.

Il se positionne en priorité sur des projets qui permettent de déployer a minima 10 à 15 voitures et de détacher sur le territoire un chargé de clientèle à plein temps pour gérer et développer le service.

A Lunéville, Agilauto Partage a été lauréat d'un appel d'offres qu'il a remporté aux dépens de Clem' et de Glide.io (filiale du groupe Renault). Il y opère en marque blanche et perçoit une rémunération de la collectivité pour gérer le service.

Fayence a constitué une opération pilote financée en très grande partie sur fonds propres depuis son lancement. Il est prévu que la Communauté de Communes lance prochainement une procédure de mise en concurrence afin de faire gérer le service en délégation de service public.

Son modèle est donc d'opérer un service pour le compte des collectivités locales et d'être rémunéré en grande partie par elles et éventuellement, selon les contrats, par les recettes commerciales générées (partiellement ou en totalité).

Pour inciter des collectivités à se lancer, il s'appuie essentiellement sur le réseau des Caisses Régionales du Crédit Agricole qui l'aident à identifier les territoires pertinents et les décideurs susceptibles d'être intéressés.

8.2 MODALITES DE DEPLOIEMENT A FAYENCE

8.2.1 CARACTERISTIQUES DU SERVICE

L'opérateur a déployé 14 véhicules au total dont sept Citroën DS3 e-Tense, cinq utilitaires Peugeot e-Expert et deux monospaces Peugeot e-Traveller (9 places) dont un équipé pour les PMR.

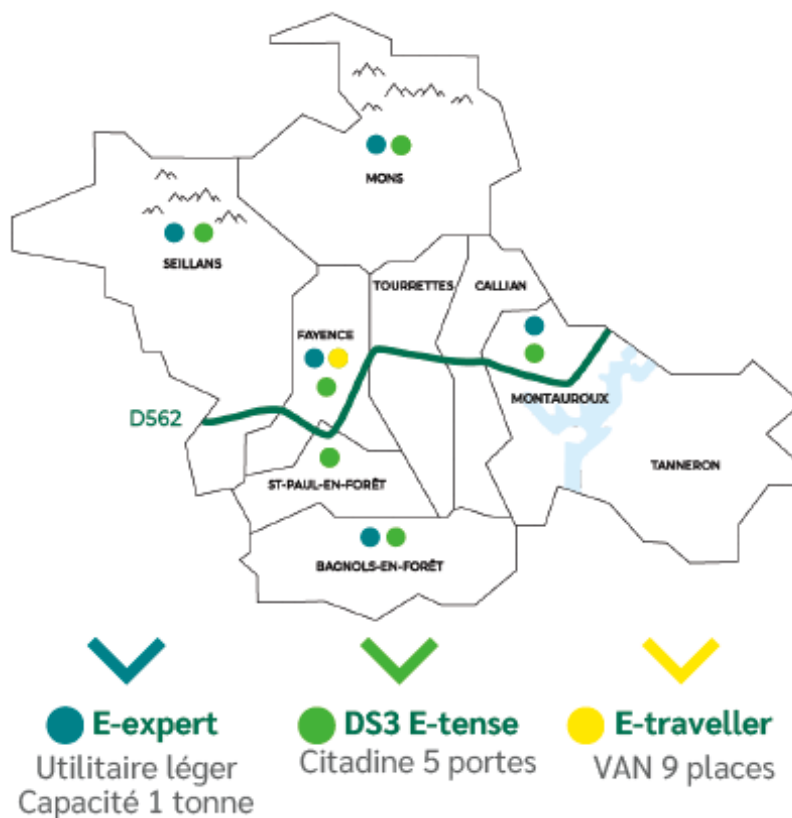
Ce sont des véhicules plutôt haut de gamme pour de l'autopartage qui ont des niveaux d'autonomie compris entre 330 et 400 kilomètres et qui disposent respectivement de 5, 3 et 9 places.



Citroën DS3 déployée à Fayence

Ils ont été déployés dans six des neuf communes de la collectivité, à Montauroux (6'800 hab.), à Fayence (6'000 hab.), à Bagnols-en-Forêt (3'000 hab.), à Seillans (2'800 hab.), à Saint-Paul-en Forêt (1'700 hab.) et à Mons (900 hab.), la plus petite commune de l'EPCI.

Les bornes de recharge, de 2 x 11 kW chacune (deux points de charge), ont été financées intégralement par l'opérateur.



Déploiement du service dans le Pays de Fayence

Les tarifs d'usage sont de 12.6 €/heure (0.21 €/minute), de 35 € pour 4 heures et de 49 € pour 8 heures. Ils comprennent la mise à disposition du véhicule, l'entretien, le nettoyage, l'assurance et le rechargement électrique dans la limite de l'autonomie⁴³ du véhicule. Ils sont pour l'instant identiques pour les trois types de véhicules mais ils vont augmenter prochainement pour les gros véhicules.

Grâce à un accord conclu avec Indigo, le stationnement dans ses parkings niçois est gratuit pour les véhicules partagés.

L'accès aux véhicules est possible tous les jours de 5 heures à 23 heures : les véhicules ne sont donc pas accessibles 24/7.

Une chargée de clientèle à plein temps s'occupe de gérer le service : accompagnement des usagers, communication, gestion des sinistres et des contraventions, nettoyage et entretien des véhicules...

L'objectif de l'opérateur à l'horizon 2026 est de générer une location par véhicule et par jour, soit 30 locations par véhicule et par mois.

⁴³ Les recharges effectuées ailleurs que sur la borne d'attache du véhicule sont à la charge de l'utilisateur.



Station d'autopartage dans le Pays de Fayence

8.2.2 DONNEES D'USAGE

Onze mois après son lancement, le service comptait un peu plus de 600 inscrits qui généraient ensemble 50 locations par mois en moyenne, avec un pic à près de 100 locations au mois d'août 2024.

Le taux d'utilisation des véhicules est donc actuellement de 3.5 locations par mois et par véhicule, encore loin de l'objectif affiché.

La durée moyenne de location est de 12 heures, ce qui est élevé, pour une distance moyenne parcourue de 73 kilomètres, ce qui est également assez élevé.

Les principaux usages recensés concernent des déménagements, du transport de colis, des voyages en déchetteries, y compris de la part d'artisans.

Un peu moins de 15% des utilisateurs sont des touristes.

8.2.3 DONNEES ECONOMIQUES

Nous n'avons malheureusement pas été autorisés à communiquer dans le détail sur le coût du service déployé à Fayence.

Il semblerait néanmoins que le prix de revient complet d'un véhicule avoisine un montant de 1'500 € par mois, en incluant leur coût de location (LLD), les frais de communication, la recharge en électricité...

Compte tenu des niveaux d'usage du service, on peut estimer que les véhicules génèrent pour l'instant une recette commerciale moyenne de 300 € par mois.

On a compris de nos échanges avec l'opérateur que, même à moyen terme, l'équilibre économique ne pourra être atteint qu'avec une participation financière de la collectivité qui serait de l'ordre de 600 € par véhicule et par mois.

8.3 CONDITIONS D'USAGE DES VEHICULES

Les dispositions que nous présentons ci-après sont celles en vigueur dans le Pays de Fayence où Agilauto Partage a fixé ses propres règles et dont on peut penser qu'elles correspondent à celles qu'il souhaite généraliser ailleurs.

Deux bémols sont néanmoins à prendre en compte :

- L'opérateur n'a pas encore un grand retour d'expérience si bien qu'il pourrait être amené à faire évoluer lui-même les conditions d'usage des véhicules dans les mois et années qui viennent. Ce sera d'ailleurs le cas prochainement avec les tarifs qu'il envisage de différencier par type de véhicule (comme le fait Citiz).
- Si certaines modalités resteront probablement intangibles (modalités d'accès aux véhicules, fonctionnalités de l'application...), d'autres devraient pouvoir s'adapter aux desiderata des collectivités qui souhaiteraient recourir au service de l'opérateur (les tarifs en particulier).

8.3.1 INSCRIPTION AU SERVICE

8.3.1.1 Principes généraux

Pour pouvoir utiliser le service, il est nécessaire de s'y inscrire au préalable et ne peuvent s'inscrire que les personnes :

- Âgées de plus de 18 ans et titulaires d'un permis de conduire en cours de validité en France, délivré depuis au moins 6 mois.
- Qui n'ont pas fait l'objet de condamnation pour conduite sous l'emprise d'un état alcoolique ou sous stupéfiant au cours des deux dernières années.
- Qui n'ont pas fait l'objet d'un retrait de permis de conduire supérieur à 45 jours au cours des trois dernières années.
- Qui n'ont pas fait l'objet de sanctions internationales ou figurer sur une base de données pour la lutte contre le blanchiment de capitaux et le financement du terrorisme.

L'inscription s'effectue en ligne via l'application et les pièces à fournir sont :

- Une copie recto/verso du permis de conduire.
- Une copie de la carte d'identité, du passeport ou d'une carte de séjour ou de résident.
- Les coordonnées bancaires (cartes Visa, Mastercard ou American Express).

Lors de l'enregistrement de la carte bancaire, une demande d'autorisation de paiement de deux euros est effectuée, dont le seul but est de vérifier la validité du moyen de paiement renseigné. Une fois cette demande d'autorisation confirmée par la banque, la demande est annulée et la somme n'est pas débitée.

L'utilisateur est alors tenu de choisir un code confidentiel permettant à l'accès à son compte personnel.

8.3.1.2 Tarification

L'inscription est gratuite.

8.3.1.3 Validation de l'inscription

L'inscription est effective dans un délai maximum de 48 heures. L'utilisateur est informé de la validation de son abonnement par l'envoi d'un courriel à l'adresse qu'il a renseignée dans le formulaire de demande d'abonnement.

L'utilisateur peut mettre fin à son abonnement, gratuitement, à tout moment et ce sans motif, par simple envoi d'un courriel adressé au service client.

8.3.2 RESERVATION DES VEHICULES

8.3.2.1 Principes généraux

Pour pouvoir utiliser un véhicule, l'utilisateur doit au préalable le réserver sur l'application via son compte utilisateur.

L'application est accessible 24/7 mais les véhicules ne peuvent être loués qu'entre 5h et 23h. Pour toute réservation au-delà de 23h, l'utilisateur peut contacter le Service Client pour demander une dérogation.

Les réservations peuvent être effectuées au plus tôt 180 jours et jusqu'à une minute avant la date et l'heure de début de location souhaitées, sous réserve de disponibilité du véhicule

La durée minimum de réservation est d'une heure mais la durée minimum d'utilisation effective du véhicule est d'une minute.

La durée maximum théorique de réservation est de 18 heures. Toutefois, comme les réservations ne peuvent s'étendre au-delà de 23h, la durée limite de réservation varie de fait en fonction de l'heure de début de réservation.

8.3.2.2 Modalités pratiques

Pour réserver un véhicule, l'utilisateur doit au préalable effectuer une recherche de disponibilité dans l'application en fournissant les éléments suivants :

- Zone géographique.
- Date et heure de début de réservation.
- Date et heure de fin de réservation.

L'utilisateur a également la possibilité d'utiliser les filtres suivants :

- Type de véhicule souhaité (tourisme ou utilitaire).
- Nombre de sièges.
- Type de carburant.
- Type de transmission (automatique ou manuelle).

L'utilisateur s'engage à effectuer des réservations qui correspondent à ses besoins réels et à éviter toute réservation abusive qui aurait pour effet de rendre les véhicules indisponibles à la réservation en dehors de toute utilisation effective par l'utilisateur.

Afin d'éviter de tels comportements, Agilauto Partage se réserve le droit de suspendre l'accès au service de tout utilisateur dont l'utilisation effective d'un ou plusieurs véhicule(s) représenterait moins de 75% de la durée totale de réservation.

L'utilisateur a la possibilité de choisir un forfait parmi ceux proposés, lui permettant de bénéficier d'un tarif préférentiel sur la location du véhicule (système de packs). Dans ce cas, le prix facturé par Agilauto Partage à l'utilisateur correspondra au montant total du forfait, y compris dans le cas où l'utilisation du véhicule serait inférieure à la durée du forfait sélectionné.

Dès la validation de la réservation, un courriel de confirmation est envoyé à l'utilisateur. Ce courriel contient les informations relatives au numéro de réservation, à l'identification du véhicule réservé, à la date et à l'heure de début et de fin de location ainsi qu'à l'emplacement de mise à disposition et de restitution du véhicule.

L'utilisateur peut modifier sans frais les horaires de sa réservation via l'application à tout moment et au plus tard une minute avant le début de sa réservation

Toute demande de prolongation postérieure à l'heure de restitution initialement prévue lors de la réservation sera considérée comme un retard dans la restitution du véhicule et pourra donner lieu à sanction.

L'utilisateur peut annuler sans frais sa réservation via l'application à tout moment et au plus tard quatre heures avant le début de celle-ci, hors cas de force majeure.

En cas d'annulation entre quatre heures et une heure avant le début de la réservation, l'utilisateur devra payer 25% de sa réservation prévisionnelle.

Le taux est porté à 50% si l'annulation intervient moins d'une heure avant le début de la réservation.

8.3.3 UTILISATION DES VEHICULES

8.3.3.1 Equipement des véhicules

Pour permettre leur partage, les véhicules sont équipés par l'opérateur d'un boîtier télématique embarqué qui permet :

- L'ouverture et la fermeture des portes en début et en fin de réservation. Entre deux utilisateurs, les clés du véhicule restent dans la boîte à gants.
- La transmission à l'opérateur de toutes les informations utiles à la gestion du service : position du véhicule, niveau de carburant, niveau de charge de la batterie, heure de prise en charge du véhicule, heure de restitution du véhicule...
- La gestion à distance par l'opérateur directement et/ou par son service d'assistance de l'ouverture et de la fermeture des portes, dans le cas par exemple où un usager ne parvient pas lui-même à ouvrir ou à fermer le véhicule.



Accès et ouverture du véhicule avec l'application

8.3.3.2 Accès au véhicule

Les voitures sont accessibles de 5 heures à 23 heures en totale autonomie. Ils sont faciles à trouver puisque stationnés sur leur station de rattachement.

Si le véhicule ne s'y trouve pas (le précédent utilisateur est en retard ou a été contraint de stationner le véhicule ailleurs), ou pour toute autre difficulté, l'emprunteur devra contacter la centrale d'appel qui pourra l'assister et, le plus souvent, résoudre son problème.

Le véhicule s'ouvre grâce à l'application qui guidera l'emprunteur dans la procédure d'état des lieux de départ qui est informatisée.

L'utilisateur doit systématiquement prendre quatre photos du véhicule sous des angles requis par l'application.

Cette procédure est très rapide si aucun dégât n'est à signaler, un peu plus longue dans le cas contraire. Une fois ce check up terminé, l'utilisateur n'a plus qu'à récupérer les clés du véhicule dans la boîte à gants et partir.

8.3.3.3 En cours de route

L'usager utilise le véhicule comme n'importe quel autre, sans contrainte particulière.

S'il a besoin de recharger le véhicule en cours de route, il en supporte les frais.

8.3.3.4 Restitution du véhicule

La procédure de restitution est très similaire, en sens inverse, à la procédure d'accès au véhicule. L'emprunteur doit ramener la voiture à sa station d'origine avec un niveau minimum de charge de la batterie de 10%

A défaut, l'utilisateur s'expose à des pénalités, par exemple d'un montant de 15 €. Il doit également remettre le véhicule en charge

8.3.4 TARIFICATION ET FACTURATION

8.3.4.1 Principes généraux

La tarification d'usage des véhicules est calculée en tenant compte uniquement de la durée de la location. Elle est indépendante du nombre de kilomètres parcourus.

Le prix englobe la mise à disposition du véhicule, son entretien, l'assurance, l'électricité (sauf en cas de recharge en cours de route), le nettoyage et l'assistance en cas de problème.

Le prix est calculé à la minute sauf en cas de recours aux packs de 4 heures ou de 8 heures.

8.3.4.2 Frais fixes d'abonnement

Il n'y a pas de frais fixes d'abonnement au service.

8.3.4.3 Tarifs actuels d'usage

Le tarif actuel d'usage est de 0.21 €/minute, soit 12.6 €/heure.

Le pack « 4 heures » est de 35 €. Le pack « 8 heures » est de 49 €.

Pour illustrer plus concrètement ces niveaux de tarifs, voici ce que coûtent les trajets types suivants :

Types de trajet	Tarifs
30 kilomètres – 2 heures	25.2 €
100 kilomètres – 4 heures	35.0 €
200 kilomètres – 24 heures	Pas possible
200 kilomètres – 48 heures	Pas possible

8.3.4.4 Autres frais

D'autres frais sont susceptibles d'être appliqués, en cas de dommages légers (rayures, petits enfoncements de carrosserie...), d'incidents de gestion ou de non-respect des conditions d'utilisation, comme par exemple :

- Non-respect du minimum de charge.
- Véhicule rendu anormalement sale.
- Non-respect de l'interdiction de fumer ou de vapoter.
- Perte des clés du véhicules.
- Etc.

Nous ne les évoquons pas tous ici, la liste exhaustive pouvant être consultée dans l'annexe 1 des conditions générales de location qui sont consultables⁴⁴ sur le site Internet de l'opérateur.

8.3.4.5 Facturation

La location est facturée à l'utilisateur sur la base de la durée de réservation à laquelle s'ajoutent les éventuels frais supplémentaires (pénalités par exemple).

24 heures avant le début de la location d'un véhicule ou au moment de la réservation si celle-ci est effectuée moins de 24 heures avant le début de la location, deux pré-autorisations de prélèvements bancaires sont effectuées :

- Une première pré-autorisation correspondant au montant de la location, tel qu'indiqué à l'utilisateur lors de la réservation, augmenté d'un montant de 30 euros destinés à couvrir, en tout ou en partie, le montant total de la location calculé sur la base de la durée réelle de la location. Si la durée de la location du véhicule indiquée sur la confirmation de réservation venait à être prolongée par l'utilisateur avant la fin de la période de location initiale, un nouveau montant correspondant à la durée de prolongation fera l'objet d'une nouvelle pré-autorisation de prélèvement bancaire.
- Un montant de 300 euros correspondant au dépôt de garantie forfaitaire, destiné à couvrir en tout ou partie le règlement des frais supplémentaires qui seraient chiffrés et facturés postérieurement à la fin de la location.

A la fin de la location, le montant facturé est débité automatiquement. Le montant correspondant au dépôt de garantie forfaitaire continue de faire l'objet d'une pré-autorisation pendant un délai de 48 heures à compter de la restitution du véhicule.

La facture correspondant au montant de la location est établie à l'issue de la location, après restitution du véhicule par l'utilisateur, sur la base des données recueillies à l'issue de la location par l'application (date et heure réelles de restitution du véhicule).

L'utilisateur reçoit sa facture par courriel. Le prélèvement correspondant à la location est réalisé concomitamment à l'établissement de la facture.

L'utilisateur a la possibilité de contester les données sur lesquelles la facture est basée. Pour ce faire, il doit en informer le Service Client par courriel ou téléphone sous 72 heures à compter de la réception de la facture, et adresser toute information et/ou document permettant de justifier des circonstances réelles de la location.

Les éventuels frais supplémentaires feront l'objet d'une facturation et d'un prélèvement distincts. L'utilisateur est informé de l'application desdits frais supplémentaires au préalable. Il disposera alors d'un délai de dix jours pour contester la nature et le montant des frais supplémentaires et apporter la preuve que le ou les manquements auquel les frais supplémentaires se rattachent ne sont pas dus à son fait, sa négligence ou la violation d'une de ses obligations contractuelles.

Le prélèvement correspondant aux frais supplémentaires sera réalisé après l'expiration de ce délai.

⁴⁴ <https://www.agilautopartage-ca.fr/conditions-generales-acces-utilisation>.

9 MODELES D'AUTOPARTAGE ENTRE PARTICULIERS

9.1 CADRE INTRODUCTIF

9.1.1 DEFINITION DE L'AUTOPARTAGE ENTRE PARTICULIERS

Une définition récente de l'autopartage entre particuliers a été proposée à l'initiative de Bruno Cordier (Cabinet Adetec) et du commun « Les clés de l'Autopartage entre particuliers⁴⁵ ».

Les critères cumulatifs définissant l'autopartage entre particuliers (AEP) sont les suivants :

- Usage partagé d'un ou de plusieurs véhicule(s).
- Véhicules possédés individuellement, en indivision ou via une association.
- Pour des trajets différents à des moments différents (ce qui le distingue du covoiturage, mais on peut aussi faire du covoiturage entre auto partageurs).
- Entre personnes se connaissant (amis, voisins, collègues...) ou mises en relation par un tiers (connaissance commune, association, collectivité locale...) et n'appartenant pas au même ménage fiscal⁴⁶.
- Relation et usage du véhicule inscrits dans la durée, tout en restant réversibles.
- Simple partage des frais, sans bénéfice pour le propriétaire du véhicule.

9.1.2 RAPPEL DU COUT DE POSSESSION ET D'USAGE D'UNE VOITURE INDIVIDUELLE

Dans son rapport sur le coût réel de la voiture de 2022⁴⁷, le cabinet Adetec établit un coût annuel de 3'763 € en moyenne en France, soit 33 centimes par km en moyenne.

Dans une infographie de mai 2023, l'ADEME reprend une source⁴⁸ du Réseau action climat et indique que le coût de la voiture est de **4'200 €/an** et qu'il représente entre **10 et 12% du budget des ménages**.

Le coût moyen d'une voiture se répartit entre les dépenses liées à la possession (60%) et les dépenses liées à l'usage (40%) :

- Parmi les coûts de possession (ou la location) : la décote ou la location longue durée, la carte grise, l'assurance, l'entretien (en partie) et le nettoyage.
- Les dépenses directes liées à l'usage et fonction du trajet : l'énergie (carburant, électricité), l'entretien (en partie), le stationnement, les péages et les amendes.

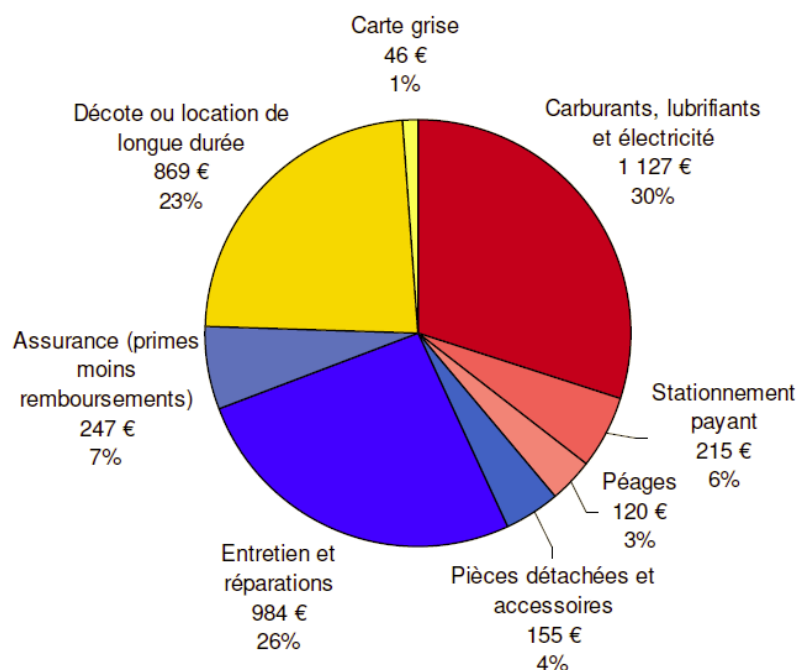
⁴⁵ https://wiki.resilience-territoire.ademe.fr/wiki/Les_cl%C3%A9s_de_l%E2%80%99autopartage_entre_particuliers

⁴⁶ *Définition du ménage fiscal (INSEE) : un ménage fiscal est un ménage constitué par le regroupement des foyers fiscaux répertoriés dans un même logement. Par exemple, un couple de concubins, où chacun remplit sa propre déclaration de revenus, constitue un seul ménage fiscal parce qu'ils sont répertoriés dans le même logement, même s'ils constituent deux contribuables distincts au sens de l'imposition sur les revenus. De même, des adultes figurant sur la déclaration de revenus de leurs parents font partie du même foyer fiscal et donc a fortiori du même ménage fiscal. En revanche, des colocataires non-concubins ne constituent pas un ménage fiscal mais un ménage dit complexe.*

⁴⁷ *En moyenne, les voitures des particuliers en France ont une puissance fiscale de 6 CV, sont âgées de 11 ans et parcourent 10'508 km par an.* <http://www.adetec-deplacements.com/cout-reel-voiture-ADETEC.pdf>

⁴⁸ <https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transport/6169-comment-se-deplacer-autrement-et-moins-cher-.html>

La répartition par poste est la suivante :



Répartition du coût annuel moyen de possession et d'usage d'une voiture en 2022

Source : Adetec

9.1.3 L'EXISTANT EN DROME

La Drôme se caractérise par une diversité d'initiatives citoyennes en matière de partage de voitures, avec une dizaine de groupes repérés.

Dépassant le prêt de véhicule entre voisins, collègues, amis, que l'on peut qualifier de partage informel, on y trouve une diversité de projets d'autopartage entre particuliers portés par :

- Des associations dédiées : Crest Autopartage (8'800 habitants) ou la Coopérative citoyenne de Saillans (1'400 habitants).
- Des collectifs d'habitants sans structure juridique : Diois autopartage (4'800 habitants), Vroum Vroum Pouet Pouet à Pont-de-Barret (660 habitants), ORA à Crest (8'800 habitants).
- Des habitats partagés : Ecoravie à Dieulefit (3'200 habitants), Château Pergaud à Allex (2'600 habitants), Lomézon à Die (4'800 habitants).
- Un espace de vie sociale : Valdequint qui officie sur les quatre petites communes de Saint-Julien-en-Quint (160 habitants), de Saint-Andéol (80 habitants), de Vachères-en-Quint (35 habitants) et de Sainte-Croix (100 habitants).
- Un tiers lieu structuré en SCIC : l'Avant-Poste à Die (4'800 habitants). Le lieu regroupe aussi un espace de coworking, un restaurant, deux salles à louer, quelques logements...
- Une coopérative d'énergie partagée : VercorSoleil avec des véhicules partagés accessibles au départ des villages de La Chapelle-en-Vercors (770 habitants) et Saint-Martin-en-Vercors (410 habitants).

Ces initiatives présentent des profils divers en termes d'ambitions et de périmètre, allant du groupe de collègues copropriétaires d'un véhicule, à de l'habitat partagé (Dieulefit, Die, Allex) jusqu'à l'échelle communale (Crest, Die, Saillans).

Les communes concernées sont également de tailles très diverses : de moins de 200 habitants (Valdequint) à près de 9'000 habitants (Crest).

Les initiatives sont majoritairement localisées le long de la vallée de la Drôme (profil particulier de la population).

A l'exception de l'association Crest Autopartage qui existe depuis 2014, ces initiatives sont plutôt récentes (moins de quatre ans).

Les raisons d'être de ces collectifs dépassent largement la simple préoccupation économique. Elles se caractérisent plutôt par une volonté d'agir concrètement sur l'environnement, sur la réduction du nombre de voitures en circulation, sur la promotion des modes alternatifs à la voiture individuelle...

Une dimension sociale est également très présente (Valdequint, Diois Autopartage). Affirmant des valeurs de solidarité, certains groupes d'autopartage répondent à des problématiques de mobilité identifiées auprès des habitants et proposent un accès facile et peu onéreux à un véhicule.

Comme l'ont confirmé les focus groupes, ces collectifs cultivent un certain art de vivre en faveur du vivre ensemble, du partage et de la mutualisation.

9.2 PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DES SERVICES EN PLACE

9.2.1 PROFIL DES PRETEURS

Le plus souvent, mais il y a des exceptions (Valdequint, VercorSoleil), ce sont des particuliers qui prêtent leur propre voiture, faisant le constat qu'ils ne l'utilisent pas et n'en ont pas besoin au quotidien.

Les profils des prêteurs sont très diversifiés : des retraités et des actifs, des célibataires et des familles, etc.

Les prêteurs ont presque toujours plus de 35 ans, et on trouve parmi eux un peu plus de femmes que d'hommes.

9.2.2 PROFIL DES EMPRUNTEURS

Les profils des emprunteurs sont variés. Ils ont presque tous plus de 30 ans et certains sont âgés (jusqu'à 75 ans). On recense parmi eux un peu plus de femmes que d'hommes (Crest, Val de Quint).

Ce sont des habitants du territoire qui n'ont pas de voiture (par choix ou par manque de moyens) ainsi que des touristes venus en train.

Ce sont des gens qui ont surtout des besoins ponctuels : voiture personnelle en panne, famille en visite, besoin d'un véhicule spécifique...

Les usages sont plutôt d'ordre personnels mais il y a aussi quelques usages de nature professionnelle (non quantifiables).

9.2.3 PARC DE VEHICULES PARTAGES

Près de 45 véhicules sont ainsi partagés : un seul véhicule chez Valdequint et à Pont-de-Barret, entre deux et quatre dans les habitats partagés, sept à Crest et près de quinze à Die et à Saillans.

A Crest, à Die et à Saillans, les parcs sont diversifiés, voire très diversifiés : une majorité de citadines mais aussi des monospaces, voire des fourgons et même un van.

Une grande majorité de véhicules fonctionne à l'essence/diesel, mais on trouve également quelques véhicules électriques, comme à Die et ou à Dieulefit, un véhicule éthanol et un véhicule GPL.



Renault Zoé partagée de VercorSoleil



Citroën Ami partagée d'Ecoravie à Dieulefit

9.2.4 NIVEAUX D'USAGE

On recense plus de 150 utilisateurs de ces services d'autopartage entre particuliers, avec des groupes allant de trois copropriétaires d'une voiture (ORA à Crest) à 37 emprunteurs pour 7 voitures partagées (Crest Autopartage).

Entre ces deux extrêmes, les groupes rassemblent entre 8 et 27 personnes et partagent entre 1 et 15 voitures.

Les niveaux annuels d'usages recensés sont très réduits : 57 emprunts pour Valdequint (pour un véhicule partagé), 71 à Die (pour près de 15 véhicules partagés) et 200 à Crest (pour 7 véhicules partagés).

Les kilométrages annuels sont variables mais plutôt faibles : 4'000 km pour Valdequint (incluant les usages en propre de l'association) à un peu plus de 14'000 km à Crest et à Die.

Chaque véhicule est donc très peu mobilisé par des usages en autopartage : 1'200 km/an à Die, le double à Crest.

9.2.5 PROMOTION DU SERVICE

Certains groupes font de la promotion active (Die, Valdequint, Saillans), en distribuant des flyers ou en étant présents sur des marchés ou sur les forums des associations.

9.3 MODALITES DE FONCTIONNEMENT POUR LES USAGERS

9.3.1 CONDITIONS ET MODALITES D'ACCES AU GROUPE

Hormis les habitats partagés qui émettent quelques réserves sur l'ouverture du service à des tiers, les groupes sont ouverts et peuvent accueillir de nouveaux usagers (pour s'agrandir ou pour assurer le remplacement des partants).

Les modalités d'accès peuvent varier d'un groupe à l'autre. Il faut en général avoir le permis depuis plus de trois ans (Crest, Valdequint), présenter un relevé de sinistre (Crest) et approuver le règlement intérieur ou équivalent (Crest, VercorSoleil, Valdequint, Coopérative citoyenne Saillansonne).

Les prêteurs doivent en général présenter en plus les papiers et l'assurance du véhicule (Crest, Saillans).

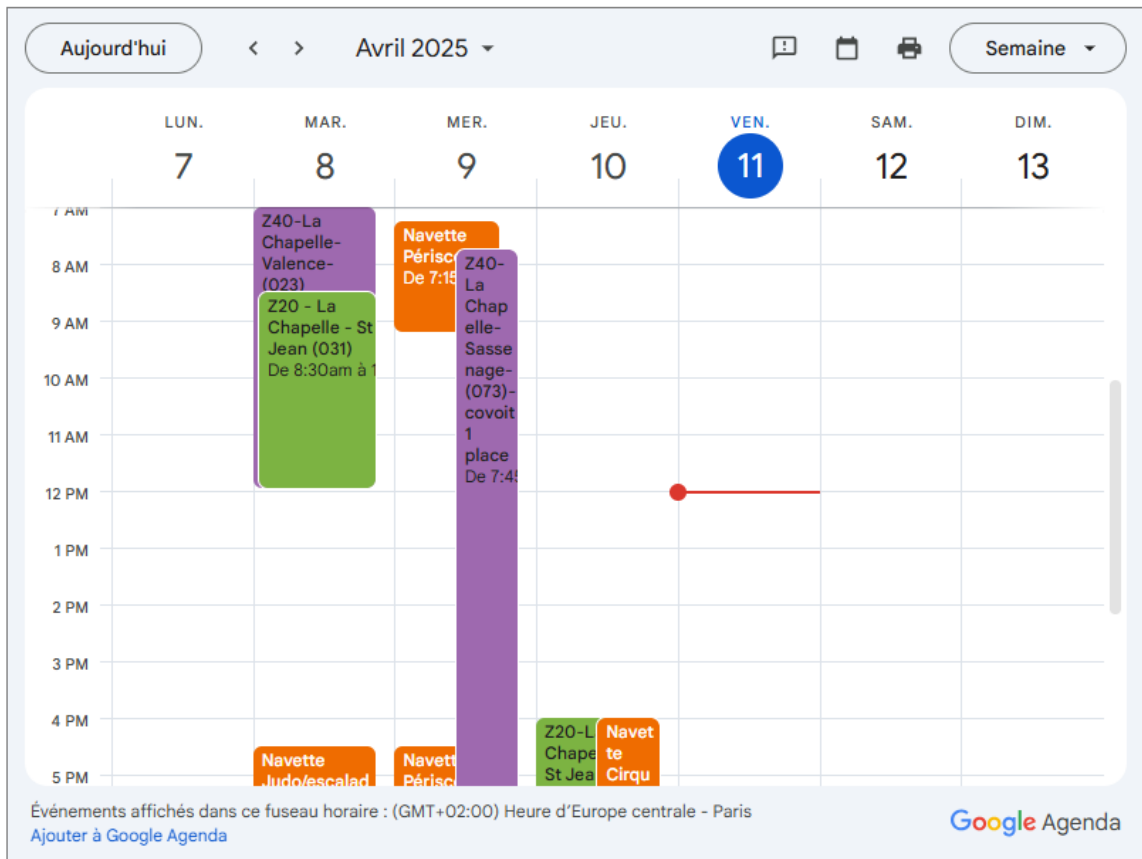
Certains prévoient un entretien explicatif à l'entrée avec un membre du groupe (Crest, Saillans, Val de Quint), pour expliquer les règles et valider l'état d'esprit du postulant.

9.3.2 MODALITES DE RESERVATION

A Crest, à Saillans et à Die, la réservation s'effectue par contact direct entre l'emprunteur et le prêteur (téléphone, sms, courriel...).

Pour d'autres groupes, un agenda en ligne est partagé (Framacalc, Google Agenda, Dokos, plateforme Coloc'auto de Mobicoop...).

Les réservations sont presque toujours conditionnées à l'accord du propriétaire mais ce n'est pas une obligation.



Calendrier de réservation accessible en ligne de VercorSoleil

Formulaire de réservation

Nom : *

Prénom : *

N° utilisateur : *

OU votre email

Lieu de départ et de retour : *

Saint-Martin

La Chapelle

Destination la plus lointaine : *

Date et heure de départ : *

Date et heure de retour : *

Heure de retour estimée, sauf pour demi-journée matin où retour impératif à l'heure précisée

Choix du véhicule dont vous avez besoin *

Zoé 20 kW (20 €/demi-journée ; 30 €/jour)

Zoé 40 kW (23 €/demi-journée ; 35 €/jour)

Minibus 9 places (0,60 €/km les 100 premiers km puis 0,40 €/km ; minimum 36€/demi-journée ou 60€/jour)

Covoiturage accepté *

oui

non

Formulaire de réservation de VercorSoleil

9.3.3 MODALITES D'ACCES ET D'UTILISATION DES VEHICULES

Les clés sont remises en mains propres (Saillans, Die), sont accessibles dans une boîte à clés ou, plus rarement, cachées quelque part.

La procédure d'état des lieux est en général fonction des prêteurs. Il n'y a souvent pas d'état des lieux avant/après.

Un carnet de bord dans le véhicule permet partout de noter les kilométrages de départ et de retour.

9.3.4 TARIFS D'USAGE

La motivation qui anime la plupart des auto partageurs entre particuliers est l'entraide et non la recherche d'un "bénéfice" ou d'une "rentabilité économique" pour le propriétaire du véhicule.

Partant du constat que la voiture a un coût (au-delà du carburant), c'est le principe du partage de frais qui prévaut dans les groupes d'autopartage entre particuliers, afin d'assurer au propriétaire une compensation pour l'aider à couvrir les frais d'usage et d'usure, tout en responsabilisant l'utilisateur quant à son utilisation.

Des calculateurs peuvent aider les propriétaires à chiffrer le coût de leur voiture :

- Des tableaux réalisés par des bénévoles au sein des groupes.
- Le guide de tarification⁴⁹ Coloc'Auto par Mobicoop, créé pour aider les groupes à établir leur tarification.

Ce calcul permet d'affiner le barème kilométrique en fonction de plusieurs paramètres directs (d'énergie) et les frais fixes de son véhicule (assurance, entretien, décote suivant l'ancienneté, etc.).

Les tarifs sont homogènes et attractifs, **compris entre 0.30 et 0.36 €/km**, carburant inclus. Il n'y a pas de frais fixes d'adhésion sauf à Valdequint (15 €/an).

Pour la centrale villageoise VercorSoleil, la tarification est à la demi-journée (20 ou 23 €) ou à la journée (30 ou 35 €) en fonction de la puissance et de l'autonomie de la voiture électrique.

Le minibus 9 places est facturé aux kilomètres parcourus : 0.60 €/ km pour les 100 premiers km, puis 0.40 €, avec un minimum de 36 € la demi-journée ou 60 € la journée.

Il n'y a pas de facturation horaire et pas d'immobilisation d'argent : soit parce qu'il n'y a pas de caution, soit parce qu'elle n'est pas encaissée.

Là où il y a dépôt d'un chèque de caution (Crest, Valdequint), son montant est de 500 €.

9.3.5 MODALITES DE PAIEMENT

Les conditions de règlement sont définies le plus souvent par le prêteur ou selon un arrangement avec l'emprunteur, sauf pour les personnes morales comme l'EVS Valdequint et Mobipartage (facturation trimestrielle par l'association), Château Pergaud (versement à l'association) et VercorSoleil (facturation mensuelle).

Les modalités de paiement sont variables : le plus souvent par chèque ou par virement, parfois en liquide (enveloppe dans la voiture). Les versements en liquide sont cependant, en général, prohibés (Crest).

⁴⁹ <https://docs.colocauto.org/s/0ae36214-47c4-43de-b6e0-f3b9e7f377e7/doc/etablir-la-tarification-dun-vehicule-dulSTrUmVk>

9.4 MODALITES DE GESTION ET D'ORGANISATION DU SERVICE

9.4.1 GESTION DU SERVICE

A la création et à la mise en place d'un groupe d'autopartage, qu'il soit non formalisé ou qu'il ait mené à la création d'une association, l'énergie déployée est très souvent **bénévole**.

Parce qu'elles partagent des valeurs précédemment citées (écologie, solidarité, entraide), les personnes à l'initiative des groupes (prêteurs comme emprunteurs) consacrent du temps à mettre en place un **cadre de confiance** entre les utilisateurs et à **définir des règles de partage** face aux situations concrètes qui pourraient advenir.

Espaces de vie sociale, tiers lieux, habitats partagés, centrale villageoise, etc. organisent ces services très différemment d'une structure à l'autre.

Pour beaucoup, l'autopartage est une activité annexe et complémentaire à leur raison d'être. Ce n'est pas leur vocation première et leur activité principale.

Les structures qui se lancent dans un service d'autopartage le font pour répondre aux besoins de leurs usagers, des habitants et/ou du territoire.

Quelques structures ont néanmoins été créées pour gérer spécifiquement ce service, l'existence d'une personne morale facilitant par exemple l'accès à un prêt bancaire et la question de l'assurance mais entraînant en contrepartie des contraintes pour créer la structure (statuts, règles diverses...) et pour la gérer (désignation d'un bureau, tenue des comptes, bilans et rapports annuels à établir...).

9.4.2 MISE A DISPOSITION DES VEHICULES

La mise à disposition des véhicules peut s'effectuer de deux manières différentes :

- Soit le service a vocation à organiser le service en mettant en lien des prêteurs et des emprunteurs, ce qui fait que, dans ce cas, il n'y a pas d'achat de véhicules à prévoir. Les véhicules partagés sont des véhicules existants mis en partage par des personnes qui les utilisent assez peu mais qui ne souhaitent pas s'en débarrasser. Personne n'aurait intérêt à acheter un véhicule exprès car les prêts sont trop rares pour que l'opération soit rentable.
- Soit c'est la structure porteuse qui met des véhicules à disposition. En général, ce sont des véhicules dont elle dispose déjà mais il arrive aussi que des véhicules soient achetés exprès.

Dans le second cas de figure, les acquisitions sont réalisées sur fonds propres (VercorSoleil, Château Pergaud), grâce à des contributions partagées des habitants (habitat partagé Ecoravie_Mobipartage) et/ou en mobilisant des subventions spécifiques (VercorSoleil avec l'ANCT, Valdequint avec le don d'un mécène).

Le tiers lieu de L'Avant-Poste à Die (SCIC) offre un autre exemple : un Kangoo électrique de 5 places a été mis à disposition par la Communauté de Communes du Diois (CCD) et contracté en location pour deux ans avec la participation d'entreprises locales qui achètent un espace publicitaire visible sur la carrosserie du véhicule avec le soutien d'une régie publicitaire.



Kangoo électrique géré par l'Avant-Poste à Die et cofinancé par un flocage publicitaire de la part d'entreprises locales

9.4.3 ASSURANCE

9.4.3.1 Véhicules appartenant à des prêteurs

Avant de prêter son véhicule, chaque propriétaire est invité à vérifier les clauses de son contrat d'assurance et notamment la garantie multi conducteurs ou prêt de volant et le montant des franchises afférentes, etc.

Mais même s'il a droit de prêter sa voiture à des tiers, en l'absence d'une couverture complémentaire, le prêteur s'expose à un risque financier :

- Si un accident responsable survient avec son véhicule, c'est à lui que s'appliquera un malus qui pourra impacter durablement le montant de sa prime d'assurance (il n'est pas reportable sur le conducteur).
- En cas de perte ou non réparation de la voiture après sinistre, le propriétaire sera dédommagé de la valeur nette de son véhicule, mais il perdra la valeur d'usage de son bien.
- Dans le scénario du pire (improbable mais possible), il s'expose à une résiliation de son contrat d'assurance en cas d'accidents répétés.

Il a été démontré que la pratique du partage entre particuliers n'entraînait pas un risque accru d'accident (le constat est même inverse car les emprunteurs feraient plus attention lorsqu'ils conduisent un véhicule qui ne leur appartient pas) mais le risque existe forcément.

Pour réduire ce risque, il est possible de souscrire une assurance complémentaire spécifique qui est un service que propose par exemple la société Cartage⁵⁰.

⁵⁰ <https://www.cartage.club/>

Cartage, adossée à la compagnie d'assurance Seyna⁵¹, propose en effet une assurance autopartage à la journée pour emprunter une voiture de son entourage (famille, amis, voisins, collègues...).

Pour un coût de 5 € par jour, en cas de sinistre par un emprunteur, cette assurance vient compléter l'assurance tous risques du propriétaire et couvre, avec un plafond de remboursement de 5'750 € par sinistre⁵² :

- La franchise classique prévue dans le contrat d'assurance auto du propriétaire.
- La surfranchise "prêt de volant" ou "conduite exclusive" éventuelle (si elle n'est pas incluse dans le contrat initial). Cette surfranchise s'applique lorsque la personne au volant n'est pas déclarée au contrat. Son montant est souvent bien plus élevé que celui de la franchise classique, d'autant plus s'il s'agit d'un jeune conducteur par exemple.
- L'impact sur le bonus / malus du propriétaire, à hauteur de 500 €.

Si le propriétaire est assuré au tiers, l'assurance complémentaire fonctionne aussi mais elle est moins avantageuse car elle va venir rembourser en direct, sans passer par l'assureur du propriétaire, les réparations du véhicule dans la limite de 1'000 € qui risque, pour le coup, de ne pas couvrir tous les frais.

Afin d'encourager la pratique de l'autopartage entre particuliers sur son territoire, on peut imaginer qu'une collectivité décide de prendre en charge une partie de ce coût d'assurance pour ses habitants afin, par exemple, de le faire passer à 1 €/jour à charge de l'utilisateur.

9.4.3.2 Véhicules de structures

Lorsque la ou les voitures sont propriété d'une personne morale (association, SAS, SCIC), il devient possible de contracter une assurance multi conducteurs afin de couvrir toute personne à qui le souscripteur confiera le véhicule (EVS Valdequint, Avant-Poste, VercorSoleil, Mobipartage).

Dans le cas par exemple où la structure est créée exprès, par exemple sous forme associative, le simple fait d'adhérer peut donner accès au(x) véhicule(s) et à l'assurance qui s'y rapporte.

En cas d'accident responsable, selon les règles définies par la structure, le malus pourra impacter l'ensemble des utilisateurs, être totalement à la charge de la personne responsable du sinistre, ou partagé entre les deux.

Si la structure porteuse est de taille importante et que le coût de l'assurance auto est un poste de dépense relativement marginal pour elle, il peut aussi ne pas y avoir de conséquences directes et immédiates pour les usagers du service.

⁵¹ <https://www.seyna.eu/fr>

⁵² D'après Cartage, ce montant couvre tous les frais restant à charge du propriétaire, étant donné que la majorité des frais reste couverte en premier lieu par l'assurance du propriétaire.

9.4.4 LE PROJET COLOC'AUTO

9.4.4.1 Objet du projet

Coloc'Auto⁵³ est un projet en faveur de la mise en commun de voitures entre les membres d'un groupe (des voisins ou colocataires par exemple) pour en partager l'utilisation ainsi que les coûts.

Le projet est porté par Mobicoop⁵⁴ et s'inspire d'un projet citoyen canadien appelé LocoMotion⁵⁵. Il bénéficie du soutien financier de l'ADEME⁵⁶ et de la Fabrique des Mobilités⁵⁷.

C'est un projet expérimental qui a débuté au printemps 2023 et qui vise à faciliter la pratique de l'autopartage entre particuliers en mettant à disposition des utilisateurs, à la fois :

- Une plateforme qui offre des fonctionnalités pour faciliter le partage des véhicules (agendas, tarification, suivi des dépenses...).
- De la documentation et des méthodes d'animation et d'organisation pour les collectifs d'autopartageurs.
- Un produit d'assurance adaptée à la pratique de l'autopartage (en lien avec la Macif).

L'objectif de l'expérimentation est d'accompagner une quinzaine de groupes dans la mise en commun de leurs véhicules (1 à 3 véhicules partagés, pour des communautés allant de 2 à 10 membres).

Si l'évaluation est satisfaisante, Coloc'Auto pourrait être amené à se déployer plus largement, selon un modèle économique qui reste à définir.

Son originalité pourrait être d'apporter l'ensemble des outils et des ressources (y compris l'assurance) utiles à l'émergence de groupes d'autopartageurs et à la gestion courante du service.

9.4.4.2 Fonctionnalités actuelles de la plateforme

Accessible par navigateur (depuis un smartphone ou un ordinateur), la plateforme est en quelque sorte le "carnet de bord" des membres d'un groupe.

Chaque membre accède à un espace numérique interne au groupe qui centralise les informations nécessaires au bon fonctionnement du partage.

⁵³ <https://www.colocauto.org/>

⁵⁴ <https://www.mobicoop.fr/>

⁵⁵ <https://info.locomotion.app/>

⁵⁶ <https://www.ademe.fr/>

⁵⁷ <https://lafabriquedesmobilites.fr/>

Par ce biais, il est possible de :

- Consulter l'agenda des véhicules pour connaître leurs disponibilités et les réserver.
- Noter ses trajets : quand on embarque dans la voiture, on note dans l'application les données essentielles : le kilométrage de début et de fin, les dépenses de carburant éventuellement réalisées pendant le trajet.
- Faire les comptes du groupe : au fur et à mesure des utilisations, l'application tient les comptes en temps réel. Les provisions mensuelles pour l'entretien du véhicule, l'assurance et autres sont réparties entre les participants, chaque emprunt et ajout de carburant est retranscrit. Ces calculs résultent en des soldes, visibles sous la forme d'un équilibre entre les participants.
- Ajouter les dépenses qui concernent le véhicule et qui sont faites au profit de l'ensemble du groupe (carburant, réparation...).
- Gérer et garder trace des remboursements intermédiaires effectués au fil de l'eau, selon les conditions convenues au sein du groupe.

9.4.4.3 Modalités par défaut de partage des frais

Les modalités de partage des frais sont par défaut les suivantes :

- Les coûts d'utilisation sont calculés en multipliant la distance parcourue par le prix de revient kilométrique qui intègre les coûts de carburant ainsi qu'une partie de l'usure et de la décote du véhicule.
- Les coûts de possession : ce sont les coûts qu'il faut payer pour que le véhicule puisse rouler (assurance, entretien, décote...). Ce montant est propre à chaque véhicule et il est partagé mensuellement entre les membres du groupe.
- Le stationnement et les frais de péages sont payés directement par la personne qui emprunte le véhicule au moment de l'emprunt.
- Le carburant est inclus dans le taux kilométrique. Lorsqu'une personne fait le plein de la voiture, elle inscrit sa dépense sur la plateforme, le montant est déduit de ce qu'elle doit.

Le modèle tel qu'il a été pensé par Mobicoop ne comprend aucun frais de service, de commission ou d'abonnement, au moins au stade expérimental. Le groupe peut, s'il le souhaite, faire un don pour soutenir Coloc'Auto.

9.4.4.4 Assurance liée

S'il le souhaite, le groupe peut faire le choix de mettre un véhicule en partage avec l'assurance de son choix.

Dans le cas contraire, Coloc'Auto peut proposer un contrat d'assurance porté par la Macif qui a les caractéristiques suivantes :

- Il permet d'assurer les véhicules pour une utilisation par plusieurs conducteurs et conductrices et il couvre la responsabilité civile, les dommages au véhicule et au conducteur. La franchise et les couvertures sont les mêmes pour tous.
- C'est un contrat qui assure la voiture 365 jours par an et qui couvre les véhicules également en dehors des emprunts.
- Les véhicules et les membres du groupe doivent respecter certaines conditions pour pouvoir en bénéficier (ex : permis français, exclusion des véhicules utilitaires, etc.).

9.4.4.5 Perspectives de développement de l'outil et du projet Coloc'Auto

A l'issue d'une évaluation réalisée par un sociologue auprès des groupes ayant expérimenté l'outil, Mobicoop s'apprête à lancer une offre Coloc'Auto en 2025 :

- Une instance gratuite pour les groupes autonomes.
- Une offre premium d'accompagnement pour les groupes qui le souhaitent.
- Une offre spéciale collectivités pour lancer une stratégie de développement de l'Autopartage entre particuliers sur un territoire.

9.4.5 SYNTHÈSE

Les territoires ruraux de la Drôme se distinguent par la diversité des initiatives d'autopartage entre particuliers.

Leurs modèles reposent sur des valeurs d'entraide et de lutte contre le dérèglement climatique et de nombreuses ressources d'organisation sont accessibles pour comprendre leur fonctionnement.

Sur le plan économique, les indemnités kilométriques de l'autopartage entre particuliers servent à couvrir les frais de la voiture, mais ne suffisent pas pour financer du temps passé par un salarié.

Il arrive que les structures de l'économie sociale et solidaire qui proposent une voiture partagée, trouvent des aides exceptionnelles pour l'achat d'une voiture.

Cette action d'autopartage complémentaire à ses activités s'équilibre grâce à ses autres missions d'intérêt général et à du travail bénévole.

9.5 ACCOMPAGNEMENT DES GROUPES D'AUTOPARTAGE

9.5.1 UN PREMIER RESEAU EN BIOVALLEE

Depuis 2022, à la demande initiée par le Collectif Diois Autopartage, Dromolib a réuni les groupes d'autopartage en Biovallée et animé quatre réunions dans l'objectif de se rencontrer, de partager leurs fonctionnements et leurs pratiques.

Ces cinq structures, représentées par dix à douze personnes, ont ainsi identifié trois sujets et problématiques communes :

- La question de l'assurance.
- La communication.
- Le(s) partenariat(s) avec les collectivités locales.

9.5.1.1 La question de l'assurance

A l'issue d'un travail mené sur la définition d'un cahier des charges, une consultation a été lancée en 2023 auprès de compagnies d'assurance.

Seule la Macif a répondu à cette consultation, sur les bases et avec les limites suivantes :

- Une assurance 365 jours dans le cadre d'un contrat de **flotte d'au moins 4 véhicules** pour des conducteurs indéterminés, avec des véhicules identifiés.
- La nécessité de création d'une **structure juridique identifiée**, à laquelle tous les conducteurs doivent être adhérents et qui devient l'interlocuteur unique de la Macif.
- En cas de sinistre, un montant de franchise de 900 € et un malus pondéré sur l'ensemble de la flotte.

Ce sujet est également partagé par le groupe de travail national sur l'autopartage qui désigne la question de l'assurance "*comme un frein à la croissance du secteur*" et identifie que "*les spécificités de ces pratiques posent des défis aux assureurs en matière de couverture, rendant l'assurance des flottes d'autopartage coûteuse, et particulièrement difficiles à mettre en place dans le cas d'un autopartage organisé entre particuliers. Les collectivités qui souhaitent organiser elles-mêmes des services d'autopartage se retrouvent confrontées aux mêmes difficultés.*"

Dans le cas de l'autopartage entre particuliers, la couverture via la clause de prêt de véhicule impacte durablement le malus du propriétaire en cas d'accident responsable, et l'expose à une résiliation en cas d'accidents répétés."

9.5.1.2 La communication

Pour certains groupes qui ont vocation à croître, la promotion et la communication posent souvent problème, par manque de ressources, humaines et financières.

Parmi les pistes d'actions évoquées par les groupes de travail :

- Elargir les supports de communication en allant du bouche-à-oreille aux outils numériques, en passant par les médias locaux et la création d'un logo commun de l'autopartage entre particuliers, qui pourrait être apposé sur les véhicules partagés.
- Renforcer et rendre l'argumentaire plus percutant sur les aspects économiques (pédagogie sur le coût d'un véhicule), écologiques et pratiques (proximité, diversité de véhicules...).

9.5.1.3 Le partenariat avec les collectivités locales

Les groupes se sont organisés le plus souvent de façon autonome et ont pour la plupart peu exploité les possibilités de partenariat avec les collectivités.

Pour ces groupes, les enjeux sont multiples :

- Mieux comprendre les rôles et actions des différentes collectivités (communes, EPCI, Région...) en matière d'autopartage.
- Permettre aux institutions d'apprécier le potentiel d'action de ces groupes et de contribuer à faire connaître leur existence.
- Proposer des actions concrètes en réponse à des besoins ou des nouveaux projets : mettre en place une formation à l'éco conduite, participer à la prise en charge d'une assurance relai, mettre à disposition une ou des places de stationnement autopartage en centre-ville (Die, Crest).

Les collectivités pourraient favoriser ces dynamiques par différentes actions à leur portée et peu coûteuses, comme :

- Organiser une réunion publique d'information sur l'autopartage entre particuliers pour sensibiliser, apporter des premières réponses aux questions concrètes des habitants et repérer les premières personnes volontaires.
- Mettre à disposition des outils pratiques pour favoriser le partage de véhicules (agenda partagé, calcul des frais partagés) ou une assurance adaptée à l'autopartage entre particuliers, des places de stationnement, ...
- Accompagner des groupes sur leur territoire et mettre en lien les personnes identifiées, par des ressources internes ou externes.

9.5.2 COORDONNER LA FILIERE ET ACCOMPAGNER DE NOUVEAUX GROUPES (TIMS)

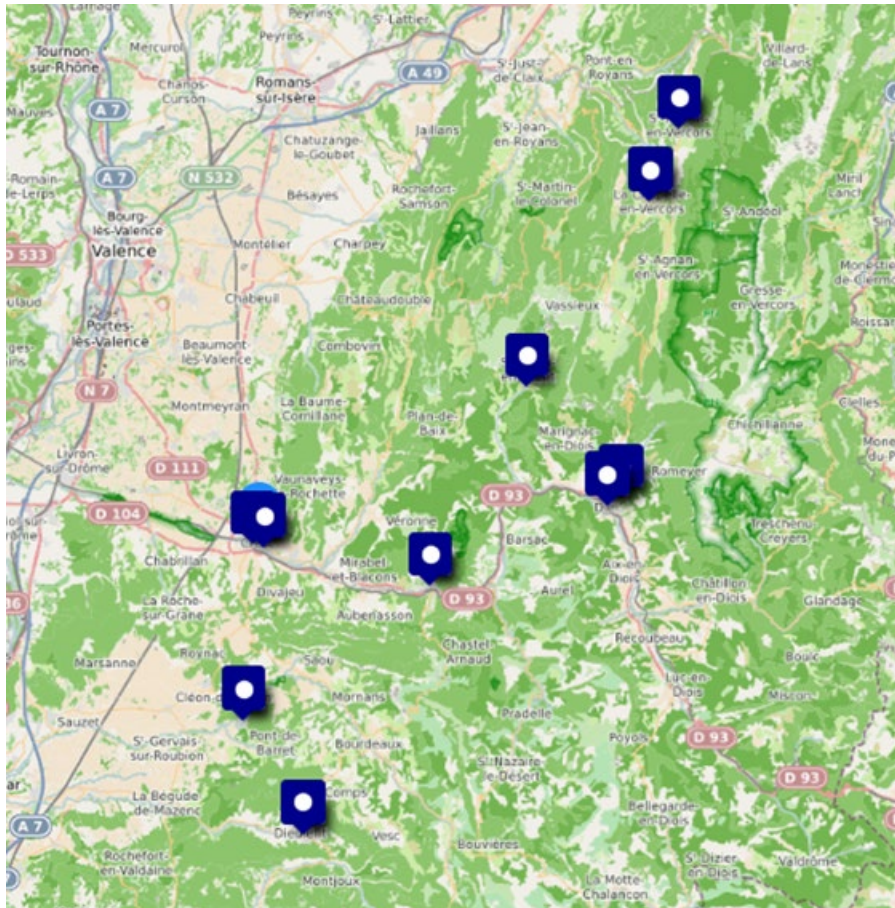
Depuis 2024, Dromolib accompagne l'émergence et la structuration de l'autopartage citoyen sur l'ensemble de la Drôme, dans le cadre du programme TIMS - CEE, qui durera jusqu'en 2026.

L'objectif est de faciliter le développement de l'autopartage en Drôme rurale pour réduire le nombre de voitures individuelles et ses impacts, à travers :

- La coordination de la filière d'autopartage en Drôme et en Ardèche, en lien avec l'Agence Locale de l'Énergie et du Climat de l'Ardèche (ALEC 07).
- L'accompagnement des acteurs (habitants, collectivités, entreprises) dans la mise en place et le développement de solutions d'autopartage adaptées à leur structuration territoriale.

Cette action s'adresse principalement aux habitants éloignés des services de mobilité pour permettre la suppression du 2^{ème} véhicule du ménage, et aux collectivités rurales sans ou avec peu de moyens d'ingénierie. Elle ambitionne d'accompagner dix groupes (nouveaux et existants).

L'action a démarré par un premier recensement des groupes existants et a fait l'objet d'un lancement auprès des collectivités de Drôme et d'Ardèche.



Cartographie des dix groupes recensés en Drôme (2024)

Source : <http://u.osmfr.org/m/1107168/>

Cet accompagnement se traduit par :

- Trois jours d'accompagnement par groupe comprenant 3 réunions avec les personnes intéressées pour faire émerger et mettre en place le groupe, jusqu'à son autonomisation.
- La mise à disposition de l'outil Coloc'Auto pour faciliter les réservations et le suivi des dépenses, et d'autres ressources (règlement intérieur, chartes statuts, calcul du coût de revient du véhicule).
- Un suivi jusqu'à ce que le groupe soit autonome.

Au côté des collectivités, Dromolib peut également animer des réunions publiques sur l'autopartage (ex : Communauté de Communes Dieulefit-Bourdeaux).

Début 2025, deux groupes sont en phase d'accompagnement : à Alex avec des habitants et à Saillans au sein d'un habitat partagé comprenant 8 foyers.

9.5.3 CREATION D'UN COLLECTIF A L'ECHELLE NATIONALE

Lauréat de l'Appel à Communs #2 de l'ADEME en mars 2024, le collectif de l'autopartage entre particuliers vise à rendre visibles les pratiques d'autopartage entre particuliers, à outiller les différents acteurs et à en documenter les impacts.

Impulsé par quatre organisations (Adetec, Dromolib, Mobicoop, Laboratoire d'études et de recherche en sociologie de Université de Brest), ce projet s'inscrit dans une dynamique collective avec la volonté de réunir et de fédérer tous les acteurs de l'autopartage entre particuliers (institutions, collectifs, habitants), en s'appuyant sur la richesse des expériences locales.

Son intention est de faciliter la pratique de l'autopartage entre particuliers sur tout le territoire français.

Ce collectif porte plusieurs actions :

- Un travail sur la définition de l'autopartage entre particuliers pour faire (re)connaître la pratique.
- L'animation de webinaires thématiques : les leviers de l'autopartage, les premiers pas pour créer son groupe, l'autopartage entre particuliers comme solution de mobilité publique.
- La création et l'animation d'un espace de discussion Discord, qui réunit aujourd'hui plus de 100 inscrits.
- La création d'une plateforme Yes Wiki pour rassembler les ressources existantes et les retours d'expériences.
- L'organisation d'une Journée nationale de l'autopartage entre particuliers mardi 9 décembre 2025 à Rennes.

10 SERVICES D'AUTOPARTAGE EXPERIMENTANT DES VEHICULES LEGERS ET INTERMEDIAIRES

Nous présentons ici des expériences récentes de partage de véhicules intermédiaires à l'échelle communale ou intercommunale.

10.1 EXEMPLE DE LA COMMUNE DE HEDE-BAZOUGES

10.1.1 PRESENTATION GENERALE

En 2024, la commune d'Hédé-Bazouges⁵⁸ en Ile-et-Vilaine (35) a initié un service d'autopartage en trace directe avec deux véhicules sans permis dont l'accès est limité et réservé aux habitants de la commune.

Après quelques mois nécessaires pour mettre en place et trouver le bon fonctionnement, le service est effectif depuis septembre 2024.

Il comprend deux stations : une à Hédé-Bazouges et l'autre dans le bourg de Bazouges-sous-Hédé, situé à 4 kilomètres.

Pour développer ce service, la commune a choisi la société Openfleet, qui a accepté de développer une solution logicielle dédiée, permettant de géolocaliser les véhicules et de les restituer à un endroit différent du point de départ.

10.1.2 MODALITES DE FONCTIONNEMENT DU SERVICE

10.1.2.1 Type de véhicule

La commune d'Hédé-Bazouges a investi dans l'achat de 2 voitures électriques sans permis AMI Citroën, pour lesquelles le permis vélomoteur suffit.

Les deux véhicules sont stationnés place Bénis à Bazouges et/ou à la halte intermodale à Hédé pour être rechargés grâce à une simple prise électrique. Les stations sont indiquées par un petit panneau et à terme les emplacements le seront par un marquage au sol.

Pour la commune, ce mode de transport alternatif et exclusif a pour objectif de favoriser l'autonomie des jeunes à partir de 14 ans, des conducteurs ayant perdu leur permis de conduire ou de personnes ne l'ayant jamais passé ou obtenu.

⁵⁸ Issue de la fusion en 2011 de deux communes (Bazouges-sous-Hédé et Hédé), Hédé-Bazouges est un bourg rural de 2'273 habitants qui se situe dans l'aire d'attraction de Rennes.



Les 2 AMI d'Hédé-Bazouges

L'AMI permet de transporter deux personnes côte à côte, avec un volume de rangement de 63 litres devant le passager.

Elle roule à une vitesse maximum de 45 km/h et dispose d'une autonomie de 75 km. Son moteur de 6 kW se charge en 4 heures sur une prise domestique de 220V.

10.1.2.2 Modalités d'inscription au service

L'inscription se fait en mairie avec les documents suivants :

- Carte d'identité ou passeport en cours de validité.
- Justificatif de domicile.
- Attestation d'assurance responsabilité civile.
- Permis vélomoteur (après 1987 ou attestation de conduite accompagnée).
- Autorisation parentale si mineur(e).
- RIB
- Carte bancaire utilisée comme moyen de paiement.

10.1.2.3 Modalités de réservation

Le service est ouvert 7j/7, de 6h à 22h.

L'application Openfleet permet de visualiser la localisation des AMIs, de réserver le véhicule le plus proche en temps réel et jusqu'à 48h à l'avance et de payer le temps d'utilisation. L'incertitude sur la disponibilité des véhicules se gère donc avec le déplacement d'un véhicule à la marge par les services de la commune.

Le système d'ouverture du véhicule se fait depuis l'application sur smartphone, qui se connecte à un boîtier placé à l'intérieur du véhicule.

Au moment de la prise en charge d'un véhicule, le conducteur doit vérifier son bon état extérieur et intérieur.

Le conducteur s'engage à appeler la commune pour signaler tout problème.

10.1.2.4 Tarification

La tarification est votée par le Conseil Municipal et peut donc être revue annuellement.

Les 30 premières minutes sont gratuites, puis le coût est de 0,50 € toutes les 30 minutes.

Le paiement se fait par carte bancaire. Un dépôt de garantie de 300 € est retenu par empreinte bancaire, sans être débité.

10.1.2.5 Usages constatés

La commune tient au fonctionnement en trace directe et est parfois amenée à traiter la rotation des véhicules, qui sont également utilisés en boucle.

Quand le véhicule est stationné à la halte intermodale, il permet aux personnes qui arrivent en car de rentrer vers le bourg de Bazouges. Il permet à l'inverse aux habitants de Bazouges-sous-Hédé de rejoindre le bourg et surtout la halte intermodale pour les personnes qui utilisent les cars du réseau régional Breizhgo.

Les véhicules sont utilisés pour des déplacements à l'intérieur de la commune ou vers les communes en proximité pour profiter des services (médicaux), activités, loisirs ou commerces locaux.

Huit mois après sa mise en place, le service compte une vingtaine d'inscrits (dont certains ont depuis obtenu le permis B) et dix utilisateurs réguliers.

Le trajet moyen est de 8 kilomètres. 75% des réservations durent moins de deux heures.

Au total, les deux véhicules ont été réservés l'équivalent de 275 heures et ont parcouru 2'381 kms sur les huit premiers mois.

Si le service met plus de temps à se développer que ce qui était imaginé au départ, il a trouvé un premier noyau d'utilisateurs.

A noter, parmi les difficultés rencontrées au début de l'opération, la décharge de la batterie de démarrage l'hiver, lorsqu'elle est sous-utilisée.

10.1.2.6 Perspectives

S'il répond aux besoins des habitants, le service pourra être développé, avec des financements Leader obtenus pour acheter jusqu'à 8 AMIs au total.

La commune n'a pas de volonté d'étendre le service à des véhicules « classiques »

10.1.3 LES COÛTS

Le coût de la première phase du projet s'élève à 37'000 € TTC d'investissements et fonctionnement, avec le fonds Leader comme principal partenaire de cette opération, à hauteur de 80%, et la commune d'Hédé-Bazouges à hauteur de 20%.

10.1.3.1 Investissements

Les investissements comprennent l'achat des deux véhicules AMI neufs à hauteur de 7'800 € TTC chacun, le développement de la solution logicielle par Openfleet (15'000 € TTC), des équipements matériels et l'installation de deux prises de recharge.

Concernant les investissements, la commune a aussi obtenu un soutien de l'Etat à hauteur de 14'000 € TTC via la DETR (dotation d'équipement des territoires ruraux) / DSIL (dotation de soutien d'investissement local).

10.1.3.2 Fonctionnement

Les coûts annuels de fonctionnement sont relativement faibles et comprennent :

- L'assurance Groupama (450 € par voiture), toutefois difficile à trouver pour assurer les jeunes conducteurs.
- L'entretien, dont les pneus.
- Les coûts d'électricité (insignifiants).
- L'abonnement à la plateforme Openfleet à hauteur de 25 € HT par véhicule et par mois.

Le temps passé par les agents municipaux n'est pas ici quantifié mais porte sur l'accueil (téléphonique, physique), les inscriptions, la réalisation du dépliant de communication, avec une importante implication de Mme La Maire pour échanger avec l'opérateur et organiser le lancement du service, vérifier le parc et relancer les personnes afin de finaliser leur inscription.

Le Département d'Ille-et-Vilaine a apporté un soutien de 1'000 €, de même que la Communauté de Communes Bretagne Romantique (soutien à des initiatives liées au développement durable).

Les recettes de location se sont élevées à 275 € TTC depuis septembre 2024 : elles sont donc marginales.

10.2 L'EXPERIMENTATION TERR'MOOV

10.2.1 PRESENTATION GENERALE

Lancé en mai 2023 par Wimoov, Terr'Moov est un nouveau service de véhicules partagés qui a pour ambition d'accompagner les collectivités dans le développement de solutions de mobilité durable qui répondent aux besoins des habitant.es au quotidien et plus particulièrement à l'enjeu d'accès à l'emploi pour les actifs.

Wimoov est une association qui fait partie du groupe SOS⁵⁹, leader de l'entrepreneuriat social en Europe (250 salariés) et qui, depuis 25 ans, porte le sujet de la mobilité inclusive (une mobilité accessible à tous les publics, pensée pour les personnes en situation de fragilité pour des raisons cognitives, matérielles ou financières)

Terr'Moov est un service de location courte durée de véhicules, en libre-service (cycles, quadricycles ou à assistance électrique), déployé simultanément sur trois territoires ruraux pour une durée de trois ans. Les territoires concernés sont la Communautés de Communes des 7 Vallées dans le Pas-de-Calais (62), la Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux en Seine-et-Marne (77) et la Communauté de Communes du Poher dans le Finistère (29).

Sur chacun de ces territoires, une équipe Terr'Moov de 4 personnes (1 chef.fe de projet, 2 animateurs et 1 gestionnaire de service) est implantée localement pour accueillir, informer et animer le service et aider les usagers à l'inscription et à la prise en main des véhicules.

Chaque territoire a adapté son expérimentation à ses spécificités et publics cibles, en lien avec la stratégie locale de mobilité.

Ainsi la politique tarifaire, la démarche d'inscription, l'application de réservation et de récupération du véhicule diffèrent d'un territoire à l'autre, de même que le niveau d'implication des collectivités aux côtés de Wimoov.

Terr'Moov est soutenu pour ses investissements par l'ANCT et pour le fonctionnement par le Ministère du Travail, du Plein Emploi et de l'Insertion (DGEFP).

Le démarrage très récent des projets ne permet pas encore d'avoir une visibilité sur les recettes potentielles ni sur le modèle économique à terme.

10.2.2 FOCUS SUR LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DES 7 VALLEES

10.2.2.1 Présentation du service

Lancée en septembre 2024, l'expérimentation en cours sur la Communauté de Communes des 7 Vallées⁶⁰ se rapproche d'un service de location de véhicules, tel que le portent généralement les plateformes de mobilité à destination de publics en situation d'insertion.

Cette expérimentation se situe à Hesdin, commune de 2'225 habitants. Elle vise à mieux cerner les besoins en termes de véhicules, de distances, d'autonomie et de permis.

⁵⁹ <https://www.groupe-sos.org/>

⁶⁰ *La Communauté de Communes des 7 Vallées regroupe 69 communes réparties qui sont confrontées au défi de la mobilité : 83 % des déplacements s'y font en voiture contre 4 % à vélo et 8 % à pied. Le train est peu utilisé pour les trajets domicile-travail en raison d'horaires mal adaptés, mais il y a plusieurs lignes de bus.*

Outre des vélos à assistance électrique et des scooters électriques, la Communauté de Communes des 7 Vallées propose deux véhicules intermédiaires 4 roues de deux places : la Microlino ou la Weez City-Pro, voitures électriques limitées à 90 km/h, qui nécessitent un permis B.



La Weez City Pro et la Microlino

10.2.2.2 Modalités de fonctionnement

Le service est ouvert à tous les habitants des 7 Vallées, avec une priorité pour les demandeurs d'emploi, les personnes en formation et en parcours d'insertion, qui doivent fournir un justificatif attestant de leur statut (attestation de demandeur d'emploi, certificat de formation, etc.) en se rapprochant de France Travail ou de la Mission locale.

S'il a vocation à fonctionner par la suite, en libre-service, le service fonctionne pour l'instant comme un service de location de véhicules :

- L'inscription se fait auprès de l'équipe locale Terr'Moov, en fournissant les pièces suivantes : pièce d'identité, justificatif de domicile, permis B et un chèque de caution (ou espèces) non encaissé de 350 €.
- La réservation des véhicules est possible à la journée, à la semaine ou au mois et se fait également auprès de l'équipe Wimoov.
- La tarification du service est de 10 euros par jour pour les véhicules 4 roues, avec un tarif « insertion » à 5 euros.

Parallèlement, l'équipe Wimoov incite les utilisateurs à trouver des solutions de covoiturage en s'appuyant sur la plateforme régionale Pass Pass Covoiturage.

10.2.2.3 Usages constatés

Depuis le lancement officiel en septembre 2024, huit personnes ont bénéficié des véhicules intermédiaires, pour des besoins de déplacements domicile-travail, avec des usages annexes pour des loisirs et services.

Pour l'instant, il n'y a pas encore eu de locations à la journée, seulement des locations à la semaine et au mois.

10.2.3 FOCUS SUR LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS DE MEAUX

10.2.3.1 Présentation du service

Dans le cadre du Pôle rural de mobilités Terr'Moov en Pays de Meaux⁶¹, deux voitures Citroën AMI de deux places sont accessibles au cœur du village de Boutigny (600 habitants) pour offrir des alternatives à la voiture individuelle à tous les habitants à partir de 16 ans, dont les lycéens et étudiants pour se rendre à Meaux, et pour les loisirs le week-end.



AMI Citroën à Boutigny

10.2.3.2 Modalités de fonctionnement

Pour s'inscrire, un formulaire Google en ligne est à compléter avec différentes pièces justificatives à joindre : justificatif d'identité, permis AM ou permis B, assurance responsabilité civile, autorisation parentale ou du tuteur légal pour les locations de véhicule pour les mineurs.

L'inscription est traitée dans un délai de 72 heures et vaut acceptation des conditions générales⁶² du pôle rural de mobilités.

L'inscription peut aussi se faire directement auprès de l'équipe locale Terr'Moov, sur rendez-vous.

⁶¹ Le Pays de Meaux est une Communauté d'agglomération de 26 communes qui compte 108'794 habitants.

⁶² <https://wimoov.org/wp-content/uploads/2025/01/CONDITIONS-GENERALES-PRM-030125.pdf>

Pour réserver, l'utilisateur crée son compte sur l'application appliREV de Station REV⁶³ et choisit le lieu, le véhicule, la date et l'heure de la réservation.

La location est possible à l'heure, à la demi-journée ou à la journée, entre 6 heures et 23 heures.

Pour récupérer le véhicule, l'utilisateur scanne le QR code de sa réservation (via l'application) devant la box qui ouvre une boîte à clés à proximité du lieu de stationnement. L'utilisateur doit procéder à l'état des lieux intérieur et extérieur du véhicule.

A sa restitution, il doit rebrancher le véhicule à sa borne de recharge.

10.2.3.3 Tarification

Les tarifs de location sont de :

- 5 € pour 1 heure.
- 8 € pour 2 heures.
- 10 € la demi-journée (max 4h).
- 15 € la journée (retour avant 23h).

Des frais de pénalités de 35 € en cas de retard peuvent être appliqués. La caution est de 350 €, par empreinte bancaire.

Sur justificatif présenté au moment de l'inscription, les demandeurs d'emploi, jeunes de moins de 26 ans, bénéficiaires du RSA, apprentis ou alternants, bénéficient de 50% de réduction sur les tarifs de location.

Le montant est facturé à l'issue de la location et calculé une fois le véhicule restitué, en fonction de la durée effective de location et du dépassement horaire éventuel et payé par carte bancaire.

10.2.3.4 Usages constatés

Initié depuis 2022, le projet a réellement été mis en place en février 2025 sur le Pays de Meaux. Ce sont 20 habitants qui se sont inscrits au pôle rural, dont un tiers se disent intéressés pour les voitures.

Ce sont les locations de vélos qui fonctionnent actuellement le mieux, bien plus que les voitures qui n'ont pas encore été louées (à l'exception de deux élus qui les ont essayées pour en faire la démonstration).

10.2.3.5 Eléments financiers

Le coût de fonctionnement des véhicules est relativement faible et comprend l'assurance (550 € par an et par AMI), l'électricité et l'entretien (90 € pour la révision de l'AMI).

La Direction régionale de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités en Île-de-France (DRIEETS) a apporté un soutien financier sur les investissements.

L'ADEME Île-de-France soutient le travail de communication (18 mois) dans le cadre d'un appel à projets sur le climat.

⁶³ <https://station-rev.fr/> a créé une station de mobilité qui permet le stationnement sécurisé de vélos, la recharge de véhicules électriques et la production d'énergie solaire.

La Communauté d'Agglomération n'a pas apporté de soutien financier au projet : seule la commune de Boutigny a pris en charge 50% des frais d'installation de la prise de recharge.

10.2.4 FOCUS SUR LE SERVICE KREIZI KARR DE POHER COMMUNAUTE

10.2.4.1 Présentation du service

En plus d'un scooter et d'un vélo, Kreizi Karr est un nouveau service de mobilité mis en place en mars 2025 qui propose des véhicules électriques : une citadine et une Citroën AMI pour quelques heures ou à la journée.

La Mairie du Moustoir accueille la toute première station Kreizi Karr, inaugurée le 22 mars 2025, et implantée sur le parking de la mairie.



Véhicules du service

Ces nouvelles solutions de mobilités se veulent être une alternative au véhicule personnel ou une solution en cas d'absence de moyen de transport opérationnel et accessible dès 16 ans, avec des tarifs attractifs pour les habitants de Poher Communauté.

Avant d'être lancé et ouverte au grand public, une phase d'expérimentation a été menée au préalable avec des beta testeurs. Après six semaines de lancement, les données d'utilisation ne sont pas encore disponibles.

10.2.4.2 Modalités de fonctionnement

Pour s'inscrire, un formulaire Google⁶⁴ en ligne est à compléter avec différentes pièces justificatives à joindre : pièce d'identité, justificatif de domicile de moins de 3 mois, permis AM ou permis B. L'inscription vaut acceptation des conditions générales⁶⁵. L'inscription peut se faire directement auprès de l'équipe locale Terr'Moov.

Pour réserver, l'utilisateur crée son compte sur l'application d'EMA Mobilité (prestataire basé à Lorient qui propose des solutions des solutions plus ou moins intégrées pour la gestion de flotte d'autopartage) et choisit le véhicule, la date et l'heure de la réservation. La location est possible pour 24 heures maximum et annulable sans frais jusqu'à une heure avant.

Pour récupérer les clés du véhicule et le badge de la borne, l'utilisateur tape le code de sa réservation pour sur la boîte à clés. L'utilisateur doit procéder à l'état des lieux intérieur et extérieur du véhicule.

A sa restitution, il doit rebrancher le véhicule à sa borne de recharge et restituer les clés dans la boîte à clés.

Le dispositif ne dispose pas de hotline ni d'équipe d'intervention technique. La résolution des problèmes mobilise à la fois les agents de Wimoov et de la commune ainsi que les usagers pour au mieux éviter les problèmes et lorsque ceux-ci surviennent trouver la meilleure solution pour y remédier.

Comme sur le Pays de Meaux, les véhicules ont été équipés de traceurs (boîtiers installés dans le véhicule) pour faire remonter des données, l'état de charge du véhicule, le nombre de kilomètres, la géolocalisation (en cas de besoin).

10.2.4.3 Tarification

Les tarifs de location pour la citadine et le véli sont les suivants :

VÉHICULES ÉLECTRIQUES	CITADINE	VÉLI
TARIF CRÉNEAUX HORAIRE	30 mn à 3 h : 6€	30 mn à 3 h : 4,5€
	3 h 30 à 6 h : 8€	3 h 30 à 6 h : 6€
	6 h 30 à 12 h : 13€	6 h 30 à 12 h : 9,75€
	12 h 30 à 24 h : 20€	12 h 30 à 24 h : 15€

Aucun dépôt de garantie n'est demandé, mais divers frais peuvent s'appliquer en cas de problème de paiement, de propreté ou de restitution, comme des frais de pénalités de 15 € en cas de retard et de 100 € au-delà des 24 heures.

Les personnes en insertion peuvent en bénéficier via la plateforme mobilité Wimoov, entre 30 et 50% de réduction.

Le montant de la réservation est payé par carte bancaire, au moment de la réservation.

⁶⁴ <https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLScQaeTXG4j3s9wnVpF2m26BkwX-N-laciLODHUQzuLkDBO10A/viewform?pli=1>

⁶⁵ https://www.poher.bzh/upload/espace/1/les_services/mobilites/velipoher/kreizi_karr_cgu_v03042025.pdf

10.2.4.4 Eléments financiers

Une convention entre Poher Communauté et Wimoov a été établie. L'équipe Terr'Moov expérimente l'autopartage et conduit l'animation auprès des habitants pendant que le chargé de mission mobilité de la collectivité gère la location de vélos longue durée et travaille sur la stratégie territoriale, en associant les salariés Terr'Moov.

Le projet Terr'Moov sur Poher Communauté mobilise un budget de 1.2 M€ pour trois ans, dont une enveloppe de fonctionnement ressources humaines d'environ 300 k€/an (4 salariés sur le projet ainsi que les charges courantes de location des bureaux, les frais de gestion et administratifs...) soutenue par le ministère de l'Emploi jusqu'à la fin de l'année 2025.

Concernant spécifiquement l'autopartage, le budget prévisionnel sur le Poher est le suivant : 75 k€ d'investissement et 90 k€ de fonctionnement.

L'ANCT a apporté une enveloppe de 50 k€ pour les investissements et TIMS 400 k€ dont 54 k€ pour les investissements. Le reste est de l'autofinancement et/ou pourra donner lieu à la recherche d'autres financements.

10.2.5 PREMIERS RETOURS D'EXPERIENCES ET PERSPECTIVES

Premiers retours d'expérience⁶⁶

Des échanges avec les chefs de projets Terr'Moov, nous retenons quelques points de vigilance et clés de réussite :

- La mise en place de nouveaux projets électromobilité se heurte encore à divers aléas techniques (véhicule, recharge, système d'ouverture) qui, souvent, retardent le démarrage.
- Le travail d'animation pour faire connaître le service et les véhicules auprès des prescripteurs et des habitants et les inciter à changer leurs habitudes de mobilité, demande un accompagnement dans le temps long.
- L'implication et le rôle des collectivités locales, l'activation de leurs réseaux et moyens de communication comme l'implication directe des élus constituent une clé de réussite.
- La complémentarité dans la répartition des missions (cf. Poher Communauté / Kreizi Karr) :
 - La collectivité a la compétence d'ingénierie, la connaissance du territoire et les relations institutionnelles
 - Wimoov apporte une expertise sur la mobilité, avec des éléments de diagnostic et de réflexions sur le sujet, ainsi que des compétences en animation auprès des habitants et des publics en insertion.

⁶⁶ Recueillis lors d'un entretien téléphonique le 7 mai 2025 avec Manon Caron, coordinatrice Terr'Moov à Hesdin, Angeline Collet, coordinatrice et Delphine Ducard, cheffe de projet Terr'Moov à Meaux et Benoît Dupont, directeur adjoint Wimoov Bretagne.

10.2.5.1 Perspectives sur les territoires déjà partenaires

Les trois ans d'expérimentation se termineront fin 2025. La pérennisation de ces projets repose en partie sur la poursuite du soutien de la DGEFP pour l'animation Terr'Moov d'une part, et la reprise en régie par les collectivités locales pour assurer les coûts de fonctionnement des véhicules d'autre part.

Les équipes Terr'Moov travaillent en ce moment à trouver le modèle économique de ce service et à identifier les financements complémentaires, y compris pour les collectivités partenaires.

En projet sur la Communauté de Communes des 7 Vallées, la création d'une station multimodale et le développement d'une application qui permettrait de prendre les véhicules en autonomie. Ce développement est envisagé en partenariat avec Urban Labs Technologies (une startup du Nord spécialisée dans le traitement, l'exploitation et analyse de données de déplacement urbain).

Dans le Finistère, Terr'Moov dispose encore de financements jusqu'en 2027 dans le cadre du programme TIMS (CEE).

10.2.5.2 Perspectives ailleurs en France

Par certains côtés, l'expérimentation Terr'Moov peut être source d'inspiration pour d'autres territoires en France (publics cibles, services de partage de moyens de locomotion légers de différents types...) mais nous émettons des réserves sur son intérêt et sur sa reproductibilité :

- L'expérimentation a mobilisé et mobilise des moyens humains et financiers importants qui seront bientôt consommés.
- Visiblement, les projets ont eu du mal à émerger et à se mettre véritablement en place. Le retour d'expérience est très limité et les résultats obtenus sur les territoires les plus avancés décevants.
- A vouloir (trop ?) s'adapter aux contextes locaux, y compris dans le choix des prestataires partenaires, l'expérimentation nous semble peu capitaliser. A date, les outils ne semblent pas être très aboutis (par exemple, pour un partage en autonomie des véhicules).

11 AIDES ET SOUTIENS MOBILISABLES

11.1 SOUTIEN DE LA REGION

Si la collectivité n'exerce pas la compétence mobilité, c'est la Région Auvergne-Rhône-Alpes qui agit sur son territoire en tant qu'Autorité Organisatrice Locale de la Mobilité.

Pour pouvoir lancer le service sur son sol, la collectivité doit donc se rapprocher de la Région pour avenancer la convention de coopération en matière de mobilité qu'elle a dû signer avec elle.

Par cette convention, la Région validera (si elle en est d'accord) de déléguer à la collectivité une partie de sa compétence pour l'exercice de ce service particulier. La convention précisera par ailleurs les règles de financement associées.

Jusqu'à présent, dans ce cas de figure, la Région soutient à hauteur de 50% les coûts supportés par la collectivité pour :

- La réalisation des études préalables.
- Les travaux d'aménagement des stations.
- L'acquisition des véhicules.

11.2 LE FONDS VERT

Nous présentons ci-après une synthèse du dispositif de soutien à travers le Fonds vert. Des informations plus précises sont disponibles sur le site <https://aides-territoires.beta.gouv.fr/>.

11.2.1 CADRE GENERAL ET COLLECTIVITES ELIGIBLES

Lancé en 2023, le Fonds vert a vocation à soutenir les investissements locaux afin d'accélérer la transition écologique dans les territoires, dans trois domaines : la performance environnementale (axe 1), l'adaptation du territoire au changement climatique (axe 2) et l'amélioration du cadre de vie (axe 3).

L'axe 3 vise à apporter des mesures concrètes pour améliorer le quotidien des habitants des territoires ruraux, dont la mobilité.

Dans ce cadre, il est prévu un soutien au développement des mobilités durables en zones rurales qui est doté d'une enveloppe de 90 millions d'euros sur trois ans (2024-2026),

La mesure bénéficie aux projets portés par une collectivité territoriale, un groupement de collectivités territoriales, un établissement public local :

- Ayant le statut d'autorité organisatrice de la mobilité locale ou compétent le cas échéant pour porter le projet de mobilité au titre d'une autre compétence (compétence en matière de voirie ou de solidarité).
- Ou ayant une délégation de compétence équivalente (par exemple, une Communauté de Communes non AOM peut solliciter le fonds si elle dispose d'une délégation de compétence de la Région lui permettant d'agir comme autorité organisatrice de second rang pour mettre en place un service de mobilité).

Les Régions pourront également bénéficier de ce fonds pour des projets locaux relevant de leur compétence d'AOM locale (L.1231-1 du CGCT) exclusivement. Il doit s'agir de projets réalisés intégralement dans le périmètre d'une Communauté de Communes pour lesquelles elle est AOM locale.

Quelle que soit la nature juridique de son porteur, le projet doit être localisé en secteur rural, tel que défini dans l'Observatoire des Territoires de l'ANCT qui classe les territoires en secteurs denses, les intermédiaires et ruraux.

De ce fait, plusieurs collectivités de la Drôme ne sont pas éligibles à ce dispositif car classées en « secteurs intermédiaires » :

- Valence Romans Agglomération.
- Montélimar Agglomération.
- Communauté de Communes Drôme Sud Provence.

La Communauté de Communes du Crestois et de Pays de Saillans Cœur de Drôme est également classée en « secteur intermédiaire » mais elle bénéficie d'une dérogation qui la rend éligible au dispositif.

11.2.2 NATURE DES PROJETS ELIGIBLES

Les subventions peuvent être attribuées aux projets des collectivités et de leurs groupements pour :

- La création d'un service ou d'un bouquet de services de mobilité de proximité (dont l'autopartage qui est nommément cité).
- Des missions d'étude ou d'ingénierie ou d'assistance à maîtrise d'ouvrage en lien avec les études pré-opérationnelles des services ou projets précités.

Afin d'être éligibles, les projets doivent être suffisamment matures et pouvoir être mis en œuvre dans un délai très raisonnable (quelques mois).

Que le projet soit la concrétisation d'une action prévue dans un document de planification (un CPER⁶⁷, un CRTE⁶⁸, un PCAET⁶⁹ ou plan de mobilité par exemple) n'est pas une obligation mais augmente ses chances d'être retenu.

11.2.3 DEPENSES ELIGIBLES ET MONTANT DU SOUTIEN

Sont éligibles en termes de dépenses :

- Les investissements relatifs à des travaux d'infrastructures ou à l'achat de véhicules roulants, à faibles émissions, et dans la limite de 150'000 € HT par porteur de projet.
- Les frais de fonctionnement du service, équivalent au maximum à deux années pleines, y compris quand le service est assuré en régie.

⁶⁷ Contrat de plan Etat-Région.

⁶⁸ Contrat pour la réussite de la transition écologique.

⁶⁹ Plan Climat Air Energie Territorial.

Le montant de financement des projets éligibles et retenus est déterminé pour chaque opération en tenant compte :

- De l'ambition écologique du projet.
- De la capacité contributive du porteur de projet.
- Des contraintes opérationnelles du projet.
- De l'exemplarité du projet.

Le taux de financement des projets éligibles et retenus par le biais du fonds vert peut atteindre 50%, ce taux d'intervention s'appliquant sur l'assiette éligible, hors taxe.

Le reste du financement doit être apporté par le porteur de projet qui peut mobiliser d'autres soutiens dans la limite de 80%, ce qui signifie qu'il doit assurer une participation minimale de 20% du financement du projet.

Pour information, en 2024, l'enveloppe financière s'élevait à 380'000 €. Elle a été intégralement consommée et répartie entre trois projets.

11.2.4 DEPOT DE CANDIDATURE ET SELECTION DES PROJETS ELIGIBLES

Tous les dossiers de candidature doivent être déposés sur la plateforme unique de dépôt, accessible depuis la plateforme Aides-territoires⁷⁰.

Un échange préalable avec les services de l'Etat, avant le dépôt de la demande en ligne, est recommandé, pour être conseillé en amont et pour que la DDT 26 identifie le projet le plus en amont possible.

Les dossiers peuvent être déposés à n'importe quel moment de l'année, en sachant que les services instructeurs ne peuvent en général pas notifier au cours du premier trimestre de chaque année :

- Le processus de soutien fait l'objet d'une révision annuelle qui prend la forme d'un cahier d'accompagnement à destination des porteurs de projet et des services instructeurs. Le cahier de l'année en cours est rarement disponible dès le début de l'année⁷¹.
- Les enveloppes financières allouées par Département et par axes sont également définies assez tardivement⁷².

C'est le préfet de département qui procède à la sélection des projets lauréats et à la détermination du montant de la subvention attribuée, après instruction par les services déconcentrés de l'État : la DDT, en lien avec la DREAL, avec le cas échéant l'appui du Cerema et de l'ANCT au sein de la cellule régionale France Mobilités.

Le comité de sélection se réunit une fois par mois et, même si les attributions ne sont pas guidées par la règle du premier arrivé, premier servi, il est conseillé de déposer les dossiers tôt dans l'année.

Pour tout complément d'information, nous vous invitons à vous reporter au cahier d'accompagnement qui est accessible via Internet⁷³.

⁷⁰ <https://aides-territoires.beta.gouv.fr/aides/developper-les-mobilites-durables-en-zones-rurales-2>.

⁷¹ Celui de l'année 2025 par exemple est paru dans la deuxième quinzaine de mars.

⁷² Fin mars 2025, la DDT n'avait pas encore connaissance des montants pour l'année en cours.

⁷³ https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/FV_Cahier_Axe3_Mobilites_durables_v3.pdf

11.3 LA DOTATION DE SOUTIEN A L'INVESTISSEMENT LOCAL (DSIL)

Créée en 2016, la dotation exceptionnelle de soutien aux opérations d'investissement du bloc communal (DSIL) est une enveloppe budgétaire de l'État destinée aux communes et intercommunalités, en section d'investissement. Il est versé dans le cadre d'appels à projets présentés par les collectivités.

Les règles de répartition sont codifiées à l'article L.2334-42 du CGCT. L'enveloppe nationale est répartie entre les régions puis déléguée au niveau départemental, et par arrondissement⁷⁴.

En Drôme, la Préfecture de Valence et les deux sous-préfectures de Die et de Nyons instruisent les dossiers DETR (Dotation d'Équipement des Territoires Ruraux) et DSIL.

Nous nous intéressons ici à la DSIL, car la DETR ne s'applique pas aux projets mobilité, même si la DETR et la DSIL peuvent être cumulées, à titre exceptionnel, pour des projets structurants.

11.3.1 NATURE DES PROJETS SOUTENUS PAR LA DSIL

En 2025, les priorités départementales fixées par la commission des élus concernaient notamment la rénovation thermique, la transition énergétique, le développement des énergies renouvelables, **le développement d'infrastructures et de solutions de transports innovantes**, les aménagements des espaces publics luttant contre les îlots de chaleur ou encore la réhabilitation des friches industrielles dans l'objectif global de lutte contre l'artificialisation des sols.

Les crédits de la DSIL sont prioritairement mobilisés pour les projets inscrits dans les contrats signés avec l'État (CPER, CRTE, PVDD, Action Cœur de Ville ...).

L'opération doit entrer dans le champ de compétence de la collectivité ou du groupement de communes qui sont demandeurs. La collectivité doit obligatoirement détenir la maîtrise d'ouvrage du projet subventionnable ou avoir établi une convention de mandat en ce sens.

11.3.2 DEPENSES ELIGIBLES ET TAUX DE SUBVENTION

L'opération doit correspondre à une **dépense d'investissement**, avec un programme de travaux défini et une enveloppe financière. L'opération ne doit pas avoir démarré avant la date de dépôt de la demande de subvention.

Le taux de subvention DSIL est fixé entre 20 et 25%. Il s'applique au montant hors taxe de la dépense réelle, plafonnée au montant hors taxe de la dépense subventionnable.

Un bonus de 5 à 10% s'applique pour des projets de travaux permettant une économie d'énergie finale sur les bâtiments, un impact positif sur la ressource en eau, la réduction de la pollution de l'air, la réduction du bilan carbone...

La bonification totale du projet est limitée à 10% du coût du projet. Le bonus s'applique également aux projets neufs en prenant pour référence la nouvelle réglementation environnementale RE2020.

La participation minimale de la collectivité doit être supérieure ou égale à 20% du total des financements apportés par les personnes publiques. Le montant total des aides publiques ne pourra pas excéder 80% du montant prévisionnel HT de la dépense subventionnable engagée par le demandeur.

⁷⁴ Pour mémoire, le département de la Drôme comprend trois arrondissements : Die (69'000 habitants), Nyons (153'000 habitants) et Valence (299'000 habitants).

11.3.3 DEPOT DE CANDIDATURE ET SELECTION DES PROJETS ELIGIBLES

Les demandes sont à déposer sur la plateforme « démarches simplifiées⁷⁵ » mise en place par les services de l'Etat.

Des services instructeurs étudient les dossiers par arrondissement, au sein de la Préfecture et des sous-préfectures.

En 2025, le calendrier était celui-ci :

- Novembre 2024 : parution des orientations et annexes précisant les priorités d'actions éligibles pour 2025.
- Jusqu'au 31 janvier 2025 : dépôt des candidatures.
- Jusqu'au 30 avril 2025 : réponse aux demandes de pièces complémentaires ou de précisions pour compléter le dossier.
- Mai 2025 : arbitrage des projets et des subventions allouées.

Les projets prioritaires sont évalués à travers leur niveau de maturité et selon la fiabilité du calendrier de mise en œuvre, avec un engagement d'exécution dans l'année.

11.4 LE PROGRAMME LEADER 2023-2027

11.4.1 CADRE GENERAL ET PORTEURS DE PROJETS ELIGIBLES

Le programme LEADER, pour « Liaison entre Actions de Développement de l'Economie Rurale » est un programme européen de développement rural qui a pour but de soutenir des projets innovants et fédérateurs s'inscrivant dans une stratégie locale et portés par des acteurs publics ou privés du territoire.

Le programme LEADER 2023 - 2027 est financé par le FEADER (Fonds Européen Agricole de Développement Rural), dans le cadre de la Politique Agricole Commune (PAC).

L'Europe délègue la gestion de ce programme aux Régions qui elles-mêmes demandent à leurs territoires de s'organiser en Groupement d'Action Local (GAL) pour construire une stratégie de développement local et accompagner les acteurs dans la création de leur projet. L'originalité du programme LEADER repose sur cette forte implication des acteurs locaux.

Le programme LEADER s'appuie sur 7 grands principes :

- Une **stratégie locale partagée et spécifique à chaque territoire** et dans laquelle devront s'inscrire les projets financés. La stratégie est définie par le GAL lors de la candidature au programme LEADER, basée sur une concertation large des acteurs locaux.
- Un **partenariat public-privé** : élaboration et mise en œuvre de la stratégie par un collectif d'acteurs publics et privés, réunis au sein d'un comité de pilotage LEADER.
- Une **approche ascendante** : définition de la stratégie par les acteurs du territoire et sélection des projets subventionnés par le comité de programmation LEADER.
- Une **approche intégrée et multisectorielle** : interaction entre acteurs et projets issus de différents secteurs de l'économie rurale.

⁷⁵ <https://www.demarches-simplifiees.fr/>

- Des **approches novatrices** : émergence d'idées nouvelles, de créativité tant sur les contenus que sur les méthodes des projets.
- Le **travail en réseau** : échanges et capitalisation de savoir-faire et de pratiques innovantes, au niveau local, régional, national et européen.
- Une **dynamique de coopération** : prolongement de la stratégie locale par des actions de coopération avec d'autres territoires européens.

La coopération est une des spécificités de LEADER car elle est un atout pour les territoires ruraux : elle permet de les aider à imaginer de nouvelles solutions pour répondre à des problématiques communes avec d'autres territoires, en France, dans un Etat membre de l'Union européenne, ou dans un territoire d'un pays tiers.

Leader apporte ainsi son soutien à des projets de coopération menés entre partenaires situés au sein d'un même territoire régional ou national (coopération interterritoriale) ou entre territoires de plusieurs Etats membre de l'UE, ou de pays tiers (hors UE) (coopération transnationale).

La coopération requiert au moins deux partenaires à parfois plus de six, sur au moins deux territoires organisés, avec un principe qui est d'aller voir ce qui se passe sur d'autres territoires et de capitaliser les expériences.

Le Département de la Drôme est couvert par trois Groupes d'Action Locale (GAL) :

- Le GAL Drôme entre Rhône et Montagnes pour neuf EPCI en Drôme (CCPDA, CA VRA, CA Montélimar Agglo, CCVD, CCCPS, CCDB, CCEPPG, CCDS, CCBP), piloté par le PNR des Baronnies Provençales.
- Le GAL Terres de Dauphiné pour les CC du Royans Vercors et du Diois, piloté par le PNR du Vercors.
- Le GAL Ardèche3 porté par le PNR des Monts d'Ardèche et incluant notamment le territoire de la CA Arche Agglo.

Le GAL est l'interlocuteur de proximité des porteurs de projets : il assure l'accompagnement technique et administratif.

La stratégie du programme LEADER 2024-2027 se décline en appels à projet. Ces derniers, de durée limitée, peuvent être reconduits d'année en année.

Les porteurs de projets éligibles sont toutes les personnes physiques et morales (entreprises, collectivités, établissements publics, associations...) qui présentent un projet répondant aux « règles communes à toutes les aides FEADER⁷⁶ ».

Avant tout dépôt d'une demande d'aide déposée en ligne sur le site de la Région, il est vivement recommandé de se rapprocher de l'équipe technique et de l'interlocuteur local par secteur d'intercommunalités :

Ludivine ROSIER	CCPDA-VRA	lrosier@baronnies-provencales.fr
Aurélie GRIFFON	CCDB-CAMA	agriffon@baronnies-provencales.fr
Ariane AVON	CCVD-CCCPS	aavon@baronnies-provencales.fr
Géraldine SAVIGNAT	CCBDP-CCEPPG-CCDS	gsavignat@baronnies-provencales.fr
Violaine VIGNON	CCRV-CCD	violaine.vignon@terresdedauphine.fr

⁷⁶ Guide des aides de la Région Auvergne Rhône-Alpes <https://www.auvergnerrhonealpes.fr/aides> comprenant le document « Engagements du demandeur ».

11.4.2 PROJETS ELIGIBLES PAR LE GAL DROME ENTRE RHONE ET MONTAGNES

Piloté par le Parc Naturel Régional des Baronnies Provençales, en partenariat avec les neuf EPCI concernées, le Groupe d'Action Locale Drôme Entre Rhône et Montagnes est doté d'une enveloppe de 4,264 M€ pour la période 2023-2027.

11.4.2.1 Actions pouvant être soutenues

Il propose trois grands appels à projets, dont l'appel à projets « Organisation Territoriale⁷⁷ », qui comprend un axe « Offrir une meilleure qualité de vie à tous les habitants et favoriser le vivre-ensemble » et une sous action 1.2 visant à « **développer des solutions de mobilité durable et non motorisés permettant de vivre en ruralité** ». Il concerne toutes les pratiques de mobilité, y compris l'autopartage. « Si toutes les communes n'ont pas vocation à jouer un rôle de centralité sur leur territoire, il est essentiel que celles assumant ce rôle puissent en faire bénéficier les territoires qu'elles polarisent.

Le levier de la mobilité (des usagers, des services, du numérique) constitue une priorité pour permettre à tous les habitants, y compris hors centre-bourg, de vivre en ruralité. »

Les actions soutenues peuvent être les études, l'expertise, l'animation, la communication, la création d'outils et de services numériques, les missions de maîtrise d'œuvre, les acquisitions d'équipements et de matériels ainsi que les travaux et les aménagements en soutien :

- Aux pratiques de mobilités collectives et partagées⁷⁸ en milieu rural
- Aux pratiques de mobilités actives⁷⁹ en milieu rural.

L'appel à projets est ouvert toute l'année et renouvelé d'une année sur l'autre. Le dépôt des projets, comme leur instruction, se fait au fil de l'eau.

Sont éligibles les communes⁸⁰ classées centre-bourg, comprenant au moins 2 services (commerce, éducation restauration). S'ils sont menés sur des communes de plus de 10 000 habitants, les projets doivent bénéficier aux autres communes.

Il est à noter que sont inéligibles les projets éligibles aux autres dispositifs européens FEADER, FEDER ou FSE (Fonds Social Européen).

Par ailleurs, dans le cadre des principes de coopération LEADER⁸¹, le GAL Drôme entre Rhône et Montagne lancera un **appel à projets Coopération** en juillet 2025, dans le but d'apporter 2 types de soutien :

- « De l'idée au projet de coopération » : il s'agit de soutenir la préparation d'un projet de coopération : recherche de partenaires, premières rencontres, travail préparatoire (pas d'obligation de suite).
- L'appui à la mise en œuvre du projet, qui permet la réalisation effective du projet de coopération.

⁷⁷ <https://www.baronnies-provencales.fr/nos-actions/programme-leader-2023-2027/>.

⁷⁸ *Repose sur le principe de « partage ». Il s'agit, en l'occurrence, d'utiliser un mode de transport, tel que la voiture, de façon collective (autopartage, covoiturage, abonnement location...).* Source : Tiliti.com.

⁷⁹ *Tout moyen de transport qui n'est pas motorisé ou désigne tout mode de déplacement pour lequel la force humaine est nécessaire : marche, vélo, vélo électrique, trottinette non électrique.* Source : France Mobilités.

⁸⁰ *La liste des communes se trouve dans l'annexe 2 de l'appel à projets.*

⁸¹ *Cf. définition de la coopération Leader ci-dessus.*

11.4.2.2 Dépenses éligibles et montant du soutien

Les dépenses éligibles qui peuvent être financées sont des dépenses d'investissement et de fonctionnement :

- Les dépenses au réel, y compris de matériel d'occasion, les frais de déplacements des personnes non rémunérées ou hors France et tout devis ou facture inférieur à 100 € HT.
- Les dépenses sous forme de coûts simplifiés (OCS) : les frais de personnels directs, pris en charge sous forme de coûts unitaires (36.92€/h) et plafonnés à 892.8 heures soit 0.6 ETP par période de 12 mois ; les coûts indirects et frais de déplacement, pris en compte sous forme d'un taux forfaitaire respectif de 15% et 5%, des frais de personnel directs éligibles et plafonnés (hors gratifications de stagiaires).

Sont inéligibles les véhicules standards (utilitaires, remorques) sans aménagement spécifique.

Le plancher de dépenses éligibles est fixé à 10'000 € HT, tandis que le plafond est fixé à 50'000 € HT.

Le taux d'aide appliqué aux projets sélectionnés est de 100% de l'assiette des dépenses éligibles HT retenues par le service instructeur.

Ce taux d'aide peut être modulé de la façon suivante :

- Coûts d'investissement : taux d'aide publique maximum 80%.
- Coûts de fonctionnement : taux d'aide publique maximum 100%.
- En cas de projet "mixte", le taux d'aide publique maximum est de 80%.

Lorsque le projet relève d'un règlement d'aide d'Etat, le taux d'aide mentionné ci-dessus est plafonné par les règles des régimes d'aides d'Etat et ne peut en aucun cas excéder celui du présent dispositif.

11.4.3 PROJETS ELIGIBLES PAR LE GAL TERRES DE DAUPHINE

Le GAL Terres de Dauphiné porté par le PNR du Vercors inclut les CC du Royans Vercors et du Diois.

Des intercommunalités très différentes ont travaillé ensemble pour élaborer une stratégie répondant à des enjeux communs et à trois thématiques portées par la Région : le tourisme, le centre-bourg, l'économie.

Une nouvelle organisation et une nouvelle gouvernance ont été inventées pour permettre la mise en œuvre de cette stratégie et s'assurer que chaque territoire soit représenté équitablement.

11.4.3.1 Actions pouvant être soutenues

Le GAL Terres de Dauphiné propose un appel à projet (FA2-06) visant à **développer les mobilités durables**⁸², qui « souhaite susciter et soutenir des projets proposant des solutions innovantes mais réalistes aux travailleurs pour rejoindre leur emploi autrement qu'en voiture individuelle. Le développement des mobilités douces et partagées grâce à l'aménagement de l'espace, grâce au développement d'outils de mutualisation et grâce à la création et à l'animation de réseaux sont autant d'action entrant dans la stratégie LEADER. Ces actions doivent aussi prendre en compte les personnes éloignées de l'emploi. »

Cet appel à projet est clos depuis le 30 avril 2025. Il pourrait toutefois être reconduit en 2026.

⁸² https://parc-du-vercors.fr/sites/default/files/inline-images/leader/Doc_AAP/20240104_AAP_LEADER_FA2_2_services.pdf

Le GAL Terres de Dauphiné a dédié par ailleurs une enveloppe de 100'000 € pour les **projets de coopération**, avec pour thème principal la mobilité, notamment entre la montagne et ses piémonts. Toutefois, cet appel à projets n'est pas encore lancé. La coopération étant obligatoire dans les programmes Leader elle impose au projet éligible de bénéficier à différents territoire (partage d'expériences, acquisition de connaissances, fascicule de communication, etc.).

Il peut s'agir de coopérations entre plusieurs GAL en France et en Europe, avec différentes expérimentations déclinées et accompagnées dans les territoires, puis mises en commun dont les retours d'expériences pourraient être partagés plus largement.

11.4.3.2 Dépenses éligibles et montant du soutien

Pour bénéficier de la subvention LEADER, le porteur de projet doit obtenir un cofinancement public national, c'est-à-dire issu d'une collectivité locale, ou d'une agence nationale.

Le montant des dépenses éligibles est compris entre 6'000 € et 80'000 €.

Le taux de financement public est plafonné à 80%. Le taux de subvention FEADER est lui plafonné à 50%, donc à 40'000 € de subvention.

11.4.4 MODALITES D'ATTRIBUTION DE L'AIDE

11.4.4.1 La demande de paiement

En lien avec l'animateur, le porteur de projet dépose un premier dossier sur le Portail des Aides de la Région⁸³. Un certain nombre de documents est nécessaire pour valider cette pré-demande et recevoir un accusé de réception de la part de la Région.

Cet accusé de réception ouvre la possibilité d'engager les dépenses.

11.4.4.2 La pré-sélection

Le porteur de projet est auditionné en comité territorial (COTER) pour présenter son projet et convaincre les membres du COTER de sa pertinence, de son impact et de l'innovation qu'il apporte sur le territoire.

A l'issue de l'audition, les membres du COTER notent individuellement et anonymement le projet. Cette note, si elle atteint le seuil fixé, permet au porteur de projet de savoir qu'il répond aux attentes du territoire. La note fait office d'avis que seul le comité de programmation est en droit de valider.

11.4.4.3 La sélection et la programmation

Le projet est présenté en comité de programmation par l'animateur et la proposition de note est défendue par les membres du comité territorial l'ayant auditionné. Le porteur de projet n'a pas à se présenter à ce deuxième comité.

Ce comité de programmation est la seule instance officielle du programme LEADER. Lui seul peut valider la note du projet et engager le montant de la subvention. Avant le passage en comité de

⁸³ <https://aides.auvergnerhonealpes.fr/>

programmation, le porteur de projet n'a donc pas la certitude d'être retenu. Il se réunit trois à quatre fois par an.

Le GAL Terres de Dauphiné est animé par deux types de comités dépendants l'un de l'autre : les comités territoriaux (COTER au nombre de 4) et le comité de programmation (COPROG).

11.4.4.4 La demande de solde

Après avoir effectué toutes les dépenses prévues, le porteur de projet monte un deuxième dossier avec l'aide du gestionnaire : la demande de solde. Ce n'est qu'après son dépôt auprès de la Région que le porteur de projet pourra recevoir le montant de la subvention.

Ce dossier rassemble toutes les preuves de la bonne réalisation du projet. Une visite sur place est notamment à prévoir pour les projets d'investissement.

11.5 LES CERTIFICATS D'ÉCONOMIE D'ÉNERGIE

Des financements peuvent également être obtenus par le biais des dispositifs en lien avec les certificats d'économie d'énergie :

- Le programme ADVENIR peut financer l'installation de bornes publiques de recharge (mais dossier de demande assez chronophage à monter).
- La fiche TRA EQ 114⁸⁴ peut être utilisée pour l'acquisition d'un véhicule électrique mis en autopartage.
- La fiche TRA SE 112⁸⁵ peut être utilisée pour financer les nouvelles inscriptions à un service d'autopartage mais peu fonctionnelle à date (révision imminente).

⁸⁴ TRA-EQ-114 vA65-2 à compter du 01-01-2025_1.docx.

⁸⁵ TRA-SE-112.pdf.

12 SYNTHÈSE OPERATIONNELLE ET ORIENTATIONS POSSIBLES

12.1 POURQUOI DEPLOYER UNE OFFRE D'AUTOPARTAGE

12.1.1 DANS LES ZONES DENSES

En ville et plus généralement dans les zones les plus denses, tous les ménages n'ont pas forcément besoin de disposer d'une voiture par personne majeure :

- Tous les membres du ménage ne se déplacent pas tous en voiture chaque jour et aux mêmes heures.
- Ils ont d'autres options performantes (vitesse, confort, plaisir...) à leur disposition : la marche, le vélo, les transports en commun...pour aller travailler, pour faire leurs courses, pour leurs loisirs, etc.

Pour autant, posséder chacun sa voiture assure une sécurité dont il est difficile de se passer car certains déplacements nécessitent de pouvoir en utiliser une : faire des courses lourdes, aller à la déchetterie, aller se promener en montagne, se déplacer la nuit, etc.

L'autopartage est dans ce cas le service de mobilité qui permet aux ménages concernés de pouvoir véritablement envisager de se démotoriser : ne plus avoir du tout de voiture, ou en avoir une au lieu de deux, etc.

Les bénéfices à titre individuel sont immédiats et significatifs :

- La possession d'une voiture coûte cher et il est moins coûteux, pour ceux qui roulent peu, d'utiliser ponctuellement un service d'autopartage plutôt que de supporter l'ensemble des coûts liés à la possession d'une voiture : assurance, remboursement d'emprunt, contrôle technique, frais de stationnement, réparations...
- Ne plus avoir de voiture, c'est aussi se libérer des contraintes qui s'y rattachent : trouver une place pour la garer, l'emmener au garage, changer les pneus, la nettoyer...

La collectivité s'y retrouve aussi :

- Moins de voitures en circulation sur les routes et donc aussi moins de voitures stationnées sur l'espace public. C'est de la place gagnée pour d'autres usages : des aménagements cyclables ou piétonniers, des plantations...
- Les usagers de l'autopartage sont plus multimodaux et plus intermodaux que la moyenne de la population : leur inscription au service en témoigne déjà et les opérateurs constatent partout que leurs clients tendent au fil du temps à utiliser de moins en moins la voiture au profit des autres modes.

Ce type de service peut aussi être utile :

- Pour des employeurs qui souhaitent se simplifier la vie dans la gestion des déplacements professionnels de leurs collaborateurs : une offre clé en main (système de réservation, traçabilité des usages...), plus le souci d'avoir à gérer un parc de voitures de service et d'endosser la responsabilité de leur bon état, de leur nettoyage et de leur entretien.
- Pour une clientèle touristique qui pourrait venir sur le territoire en train par exemple, et récupérer une voiture sur place pour aller se promener ou visiter.

L'autopartage peut également être déployé de façon volontariste par l'intermédiaire d'aménageurs et de promoteurs immobiliers en échange d'une réduction du nombre de places de stationnement à construire (cf. § 2.3.1.3).

12.1.2 DANS LES ZONES PEU DENSES

Dans les secteurs moins denses, les motivations et les usages recensés précédemment existent aussi mais ils y sont moins sensibles car la dépendance à la voiture individuelle y est, de fait, plus forte.

La partage de véhicules est un moyen d'offrir aux habitants non motorisés (par choix, ponctuellement⁸⁶ ou par manque de moyens financiers) la possibilité d'accéder à une voiture et, donc, de pouvoir se déplacer en l'absence de solutions alternatives performantes (beaucoup de parcours trop longs pour être réalisés à pied ou à vélo, offre de transport en commun inexistante ou peu fréquente...).

En milieu rural, la mise en place d'une offre d'autopartage prend donc souvent une dimension un peu plus sociale, un moyen de lutter contre l'isolement.

Dans les secteurs concernés, le profil militant d'une partie de la population est un atout indéniable de nature à favoriser l'acceptation et le succès du service.

12.2 REPERES CLES SUR L'AUTOPARTAGE

12.2.1 TYPES D'AUTOPARTAGE SUSCEPTIBLES D'ETRE DEPLOYES

En Drôme, compte tenu des caractéristiques du territoire, **le seul type d'autopartage susceptible véritablement d'être développé est l'autopartage en boucle⁸⁷.**

Dans ce modèle, les véhicules sont basés dans des lieux précis. L'utilisateur peut réserver le véhicule plusieurs jours à l'avance en précisant à partir de quand et jusqu'à quand il souhaite le conserver. Il peut aussi réserver pour un départ instantané si le véhicule qu'il vise est disponible tout de suite et pour la durée de son déplacement.

L'utilisateur doit nécessairement ramener le véhicule sur son lieu de rattachement pour mettre fin à sa location. Il doit aussi la ramener avant l'heure de fin qu'il a lui-même défini au moment de sa réservation (sous peine sinon d'être soumis à une pénalité financière).

Ce type d'autopartage peut se mettre en place schématiquement de deux façons :

- De façon structurée (voire très structurée) si le service est public et si sa gestion est prise en charge par un opérateur ou s'il est fait appel à un prestataire spécialisé qui mettra à disposition des outils (réservation et suivi des véhicules, facturation et recouvrement, assistance aux utilisateurs...) mais qui ne gèrera pas forcément l'intégralité du service (gestion des véhicules, promotion et communication...). Dans ce cas, les véhicules sont basés dans des stations d'autopartage dûment matérialisées.
- De façon moins structurée s'il s'agit d'autopartage entre particuliers (modes de réservation et de gestion...).

⁸⁶ En cas de panne par exemple.

⁸⁷ Le seul modèle alternatif, l'autopartage en free floating, ne peut être déployé que dans des zones très denses où il est possible de mettre en service de nombreux véhicules dans un espace géographiquement restreint. Des secteurs de ce type n'existent pas en Drôme.

12.2.2 VOCATION(S) DE CE TYPE DE SERVICE

Tous les services d'autopartage en boucle ont vocation à réduire la dépendance à la voiture individuelle et le taux de motorisation des ménages avec, possiblement, des priorités différentes pour les collectivités qui les mettent en place :

- Certains services sont conçus pour être accessibles également aux ménages les moins aisés, de par leurs choix tarifaires et, parfois, par le choix de petits véhicules accessibles aux mineurs dès 14 ou 16 ans.
- D'autres sont positionnés sur des tarifs plus classiques et donc moins incitatifs pour les ménages les moins aisés.

Un autre choix clé est celui de la motorisation des véhicules mis en partage :

- Opérer avec des véhicules électriques est un choix qui a des vertus évidentes dont celles de ne pas générer de pollution locale à l'échappement et d'accompagner les habitants dans la transition énergétique (l'occasion d'essayer et de désacraliser ce type de véhicule que beaucoup de ménages n'ont pour l'instant pas les moyens de s'acheter). Ce choix présente en revanche l'inconvénient de limiter globalement⁸⁸ les usages et la rentabilité du service.
- Opérer avec des véhicules thermiques ou hybrides rompt moins les habitudes. Il rend moins compliqué le passage à l'autopartage qui constitue déjà en lui-même un changement d'habitude important.

Ces choix, qui ont chacun des avantages et des limites, sont des **choix politiques structurants qui doivent être faits à l'échelle de chaque collectivité** :

- Quel est le besoin à satisfaire localement ?
- Quels moyens sont susceptibles d'être engagés pour les satisfaire ?
- Quels types de véhicules (électriques ou non, classiques ou de taille réduite) ?

12.2.3 ENSEIGNEMENTS DES FOCUS GROUPES

Les focus groupes confirment les freins et leviers généralement identifiés pour l'autopartage : rapport à la voiture individuelle, freins culturels et psychologiques forts pour le passage à l'acte, l'appréhension du coût économique du déplacement comme levier, enjeux organisationnels du service, etc. Toutefois nous pouvons identifier quelques caractéristiques propres à notre enquête, d'abord liées à des différences entre publics usagers et non usagers.

Les publics non-usagers n'ayant pas de vision concrète associée à l'autopartage, disent être prêts à s'adapter à l'offre disponible ou proposée. Toutefois ce public se projette plus facilement dans un service clé en main, impersonnel, géré par une structure de confiance et dont l'usage leur permettrait de conserver une liberté de mouvement similaire à l'automobile individuelle. Le premier passage à l'acte semble en capacité de lever un certain nombre de freins d'ordre psychologique, et l'argument économique a émergé assez rapidement des échanges.

Les publics usagers mettent en avant des freins plus techniques : mode de réservation, modalités de recharge de la voiture électrique, pénalités en cas de retard. Ils ont des motivations assez diversifiées allant des convictions écologiques à un intérêt économique voire une contrainte personnelle dans leur accès à la voiture individuelle (ex : perte de véhicule). La question du temps disponible et de la capacité à anticiper ses déplacements sont deux critères qui ressortent comme importants pour utiliser un service

⁸⁸ Ce peut être une motivation pour certains mais c'est un frein pour d'autres. Les véhicules sont utilisés pour des trajets plus courts si bien qu'ils génèrent moins de chiffre d'affaires.

d'autopartage. Il est notable que plusieurs usagers avaient des pratiques d'autopartage lorsqu'ils vivaient en milieu urbain et qu'ils ont cherché à préserver en venant vivre en milieu rural.

Les projets d'autopartage entre particuliers (Dieulefit, Die) ou de type location (l'Avant-poste Die, VercorSoleil) que nous avons rencontrés sont tous liés à des initiatives citoyennes (habitat partagé, tiers lieu, centrale villageoise). Les usagers se caractérisent notamment comme étant déjà engagés dans une démarche collective et avec un cadre de valeurs allant de l'écologie à l'économie sociale et solidaire en passant par la démocratie locale. Ces collectifs expriment toutefois des besoins en gestion ou en outils pour faciliter la prise en main par des personnes extérieures.

Ensuite nous observons des différences entre types d'espaces ruraux :

- L'habitat dispersé en milieu rural apparait comme un frein majeur pour les personnes rencontrées : les personnes expriment une difficulté à prendre en premier leur voiture individuelle pour aller sur un lieu où récupérer une voiture partagée. Toutefois, dans ce même contexte rural à l'habitat dispersé, le cadre professionnel ou le projet collectif peut offrir un contexte qui favorise le recours à des véhicules partagés.
- Les espaces à densité moyenne et globalement sous influence urbaine (Pierrelatte, Tain-l'Hermitage) semblent plus propices à un autopartage de type libre-service. Ce type d'autopartage semble par ailleurs le plus à même de répondre aux freins identifiés pour le passage à l'acte de non-usagers.

Par ailleurs, nous avons observé que les initiatives citoyennes rencontrées ont, pour la majorité, émergé dans des espaces avec un potentiel limité pour l'autopartage en libre-service, plutôt dans des bourgs ruraux (habitat groupé et petite centralité) de type autonome du point de vue des zones d'emploi (Die, Crest, Nyons).

Cette observation nous invite à souligner cette troisième catégorie d'espace rural à considérer : celle des bourgs ruraux ou petites villes rurales avec une certaine autonomie vis-à-vis des pôles d'emplois urbains. Effectivement, leur densité démographique et leur rôle de centralité en font des espaces où l'essor d'un autopartage de type location voire de libre-service (Crest, Nyons) peut s'avérer pertinent.

12.2.4 ECONOMIE DU SERVICE

En milieu rural, et globalement dans un département comme celui de la Drôme, **déployer un service d'autopartage génère un coût pour la collectivité.**

Dans les communes les plus denses (Valence Romans Agglomération, Montélimar Agglomération...), ce coût peut être limité temporellement, le temps que le service trouve sa clientèle et que les recettes commerciales qu'il génère permettent d'équilibrer financièrement le service.

Ailleurs, ce coût sera structurel car les recettes commerciales ne suffiront pas à financer l'ensemble des dépenses.

Son montant sera néanmoins plus ou moins important selon le type de service déployé, son ampleur (nombre de véhicules) et certaines de ses caractéristiques clés (types de véhicules dont leur motorisation, grille tarifaire, choix des lieux d'implantation).

Faciliter et accompagner sur un territoire le déploiement d'une offre d'autopartage entre particuliers représentera une dépense réduite.

A l'inverse, déployer un service professionnalisé avec des véhicules électriques et une grille tarifaire très incitative pour les usagers générera un reste à charge significativement plus élevé.

En matière d'autopartage, les investissements engagés aujourd'hui ne sont pas que des coûts, mais des leviers pour anticiper et optimiser les politiques de mobilité, réaliser des économies d'énergies et rendre service à la population.

12.3 CHAMP DES POSSIBLES

12.3.1 INSCRIPTION DANS LE RESEAU REGIONAL

12.3.1.1 Le contexte

La Région Auvergne-Rhône-Alpes présente la particularité d'être couverte par deux opérateurs différents qui font partie du même réseau national qui compte aujourd'hui 50'000 utilisateurs qui se partagent l'usage de 2'500 voitures en libre-service, accessibles dans plus de 220 villes françaises et dans plus de 90 gares SNCF :

- Citiz En Autopartage Métropole de Lyon (ex Citiz LPA), opéré par la SPL Mobilités, gère le service dans la seule métropole de Lyon. Il comptabilise actuellement 600 véhicules disponibles dans 220 stations réparties sur 33 communes du territoire (Lyon, Villeurbanne, Vénissieux, Vaulx-en-Velin, Bron, Saint-Priest, Givors...).
- Citiz Auvergne-Rhône-Alpes (ex Citiz Alpes-Loire), structurée sous forme de SCIC, est l'une des plus anciennes de France. Elle dispose de 550 véhicules déployés dans plus de 70 communes de l'Ardèche, de l'Ain, de la Drôme, de l'Isère, de la Loire, de la Haute-Loire, du Rhône, de la Savoie et de la Haute-Savoie.

Le réseau Citiz est également présent au sud de la Drôme puisque l'opérateur Citiz Provence, surtout actif à Marseille, dispose de six véhicules dans le centre d'Avignon (Vaucluse).

C'est Citiz Auvergne-Rhône-Alpes qui représente le réseau en dehors de la Métropole de Lyon, et donc en Drôme.

L'opérateur régional est présent depuis 2017 sur le territoire de Valence Romans Agglo où il compte désormais 19 voitures réparties dans 18 stations.

12.3.1.2 Les secteurs possibles de déploiement

L'opérateur a surtout vocation à s'implanter **dans des communes relativement importantes où la population peut effectuer une part significative de ses déplacements quotidiens autrement qu'en voiture** : à pied, à vélo classique, à vélo avec assistance électrique ou en transports en commun.

Recourir à l'autopartage a en effet un véritable intérêt économique pour qui utilise peu sa voiture (moins de 5'000 ou 6'000 kilomètres par an). Il n'en a en revanche pas pour qui a besoin quasi quotidiennement d'une voiture. Dans ce cas, à la fois pour des raisons de coût et de praticité, la personne a intérêt à continuer de se déplacer avec sa voiture personnelle.

La présence d'une gare ferroviaire bien desservie, surtout si la gare est bien connectée au cœur de la commune concernée (comme par exemple à Romans-sur-Isère) est un plus notable qui peut motiver l'opérateur à s'implanter.

Il existe cependant des exceptions à ces règles de base comme Pélussin (3'700 habitants) dans la Loire ou Lans-en-Vercors (2'700 habitants) et Mens (1'400 habitants) en Isère. De telles exceptions sont rares, mais elles existent. Une très forte motivation locale, politique et/ou citoyenne, peut aboutir à l'implantation de véhicules partagés dans des communes au potentiel sur le papier trop limité.

L'étude de potentiel fait apparaître que le service pourrait notamment être déployé :

- Encore davantage sur le territoire de Valence Romans Agglo.
- Sur le territoire de Montélimar Agglo, et notamment à Montélimar.
- A Pierrelatte, à Tain-l'Hermitage et à Tournon-sur-Rhône, en profitant de la présence des gares.
- A Crest et à Nyons.

Cette liste n'est pas exhaustive, d'autres communes sont susceptibles d'être concernées (cf. étude des potentiels).

En Suisse, un habitant sur trente est utilisateur du service proposé par Mobility Car Sharing, l'opérateur national d'autopartage.

3'000 véhicules d'autopartage sont déployés soit, en moyenne, un véhicule d'autopartage pour 3'000 habitants. Plus du tiers de ces véhicules sont positionnés dans ou à proximité de gares ferroviaires.

Le service est disponible dans plus de 500 communes, soit dans une commune suisse sur quatre. Toutes les communes de plus de 5'000 habitants disposent du service.

Si le taux de pénétration de l'autopartage était le même en Drôme qu'en Suisse⁸⁹, le département compterait environ 170 véhicules d'autopartage.

Dans ces secteurs, le service peut également être déployé de façon volontariste par l'intermédiaire d'aménageurs et de promoteurs immobiliers en échange d'une réduction du nombre de places de stationnement à construire (cf. § 2.3.1.3). De grands acteurs du domaine (Bouygues Immobilier, Cogedim, Crédit Agricole Immobilier, Eiffage Construction, Icade, Teractem...) ont déjà contractualisé sur cette base avec des opérateurs du réseau Citiz.

12.3.1.3 Caractéristiques clés du service et du partenariat

Les principales caractéristiques du service d'autopartage opéré par Citiz Auvergne-Rhône-Alpes et du partenariat qu'il peut proposer sont les suivantes :

- La grille tarifaire et les modalités d'accès et de fonctionnement du service sont définies par l'opérateur. Elles sont nationales.
- L'opérateur prend en charge tout le fonctionnement du service : gestion, entretien et nettoyage des véhicules, inscription des usagers, gestion de toutes les interfaces avec les usagers, assurance des véhicules, gestion des sinistres, promotion et communication (en lien avec la collectivité), etc.
- Le type de véhicules déployé (électriques ou non) peut être négocié avec l'opérateur qui préférera néanmoins des véhicules polyvalents (thermiques ou hybrides) et éviter de déployer des véhicules isolés.
- Les véhicules peuvent être achetés et mis à disposition par la collectivité, ou fournis par l'opérateur.
- Le flocage des véhicules est normalisé « Citiz » pour asseoir l'identité de marque au niveau national. Les possibilités de personnalisation par les collectivités sont faibles.
- Les usagers locaux peuvent utiliser les voitures Citiz partout en France et, inversement, n'importe quel client du réseau Citiz peut utiliser les véhicules déployés localement.
- Les modalités de partenariat sont claires et d'un coût plutôt attractif. L'engagement de la collectivité vise à couvrir les frais fixes des véhicules déployés sur son territoire. La collectivité peut convertir cet engagement en usages réels en utilisant elle-même le service.

⁸⁹ Ce calcul donne une équivalence théorique mais les contextes sont évidemment fort différents : densités de population et d'emplois, qualité de l'offre en transports collectifs, distances à parcourir...

- L'opérateur propose aux collectivités et aux particuliers intéressés de mettre leurs propres véhicules en partage.
- L'opérateur est structuré sous forme de SCIC. Il demande aux collectivités clientes de prendre des parts au capital⁹⁰. Il se donne une mission de service public. Il ne distribue pas de dividendes. Des collectivités font partie de son conseil d'administration.
- Le service est accessible aux jeunes conducteurs et peut être utilisé par des jeunes en conduite accompagnée.
- Le partenariat n'a pas de caractère automatique. Il ne peut s'envisager qu'avec l'accord de l'opérateur.

12.3.1.4 Synthèse

Engager un partenariat avec l'opérateur régional peut constituer une bonne opportunité pour les collectivités et les communes où l'opérateur peut lui-même trouver intérêt à s'implanter, avec les principaux avantages suivants :

- Le reste à charge de la collectivité est relativement réduit, surtout si elle convertit son engagement financier en usages réels.
- C'est l'opérateur qui gère intégralement le service (y compris la communication et l'animation), la collectivité n'a pas à s'en occuper directement.
- Le service s'inscrit dans un réseau régional et national, ce qui peut faciliter des usages à caractère touristique et des usages à titre professionnel (intermodalité train + autopartage).

La collectivité doit accepter en revanche :

- De ne pas avoir la main sur la grille tarifaire et sur les modalités d'accès et de fonctionnement du service.
- De ne pas pouvoir personnaliser beaucoup le service (flocage des voitures, nom commercial...).

Elle doit aussi avoir en tête que la grille tarifaire en vigueur est incitative pour qui utilise peu sa voiture personnelle, et qui peut ainsi envisager de se démotoriser (au moins de la deuxième ou de la troisième voiture du ménage), mais qu'elle n'est pas particulièrement incitative pour les publics précaires.

Pour un service comprenant quatre véhicules thermiques répartis dans deux stations, le coût résiduel à charge est estimé voisin de 630 € HT par véhicule et par mois, subventions déduites, si la collectivité ne convertit pas son engagement financier en usages réels.

Si la collectivité convertit son engagement financier en usages réels, le coût résiduel à charge diminue pour se situer autour de 410 € HT par véhicule et par mois.

⁹⁰ La Région Auvergne Rhône-Alpes est d'ailleurs elle-même actionnaire.

12.3.2 CREATION D'UN SERVICE LOCAL

12.3.2.1 Le contexte

Une collectivité qui ne souhaiterait pas ou qui ne pourrait pas collaborer avec l'opérateur régional peut décider de créer une offre locale, à son échelle ou en collaboration avec d'autres collectivités.

Une telle option est réalisable en recourant à des prestataires externes (tels que Clem' ou OpenFleet) pour la fourniture des outils ad hoc pour la réservation et le suivi des véhicules, pour la facturation et le recouvrement, etc.

Dans ce cas, la collectivité devra prendre en charge la gestion locale du service (gestion des véhicules, interfaces avec les usagers, promotion et communication, gestion des aléas...), soit directement (en régie), soit avec l'appui d'une structure comme Dromolib par exemple.

Dans ce cas de figure, c'est la collectivité qui définira les modalités d'accès et de fonctionnement du service et qui choisira les véhicules qu'elle souhaitera déployer. Les prestataires qui officient sur ce marché ont tendance néanmoins à imposer le recours à des véhicules électriques. C'est notamment le cas de Clem'.

Si elle le souhaite, ce pourra être des véhicules électriques ou de petits véhicules de type Citroën AMI (ou équivalent).

Les recettes commerciales générées par ce type de service seront insuffisantes⁹¹ pour couvrir l'ensemble des charges.

12.3.2.2 Les secteurs possibles de déploiement

A partir du moment où c'est la collectivité elle-même qui prend en charge l'essentiel du risque et le coût du service, les secteurs possibles d'implantation sont larges puisque déployer le service résulte principalement d'un choix politique.

Clem', le principal opérateur commercialisant ce type de service, indique que la taille moyenne des communes où il est implanté est de 1'500 habitants, que 30 communes de moins de 500 habitants se sont lancées et que la plus petite commune cliente compte une centaine d'habitants.

Il a d'ailleurs lui-même réalisé une étude de préfiguration à l'échelle du département de la Drôme, basé sur l'analyse de seize facteurs socio-économiques clefs (densité de population, nombre d'habitants, structure territoriale...).

Nous n'avons pas pu accéder au détail de cette étude dont le résultat final confirme néanmoins notre appréciation puisque l'opérateur conclut que 159 des 362 communes de la Drôme, soit 44% d'entre elles, sont susceptibles d'accueillir un service de ce type.

Sans surprise, l'étude fait apparaître que la grande majorité des communes à plus fort potentiel sont situées le long ou à proximité des vallées du Rhône et de l'Isère.

C'est en effet de ce type de communes que le nombre d'habitants et que la densité de population et d'emplois sont les plus élevés et que la dépendance à l'automobile est la plus réduite (possibilité d'effectuer une partie des déplacements quotidiens à pied, à vélo ou en train, existence souvent d'une offre locale en transports collectifs).

⁹¹ Elles s'élèvent presque toujours entre 90 € TTC et 200 € TTC par véhicule et par mois, avec une moyenne qui s'établit autour de 140 € TTC par véhicule et par mois.

12.3.2.3 Caractéristiques clés du service

Les principales caractéristiques de ce type de service d'autopartage sont les suivantes :

- La grille tarifaire et les modalités d'accès et de fonctionnement du service sont définies par la collectivité. Elles peuvent donc être adaptées en fonction de ses objectifs propres. Elle peut réserver l'accès aux habitants du territoire si elle le souhaite.
- La collectivité doit gérer localement le service : surveillance et gestion des véhicules, gestion des sinistres et des aléas, promotion et communication... Faire bien ce travail nécessite des compétences (accompagnement du changement, animation de proximité...) et un vrai investissement et un investissement durable pour que la qualité soit en rendez-vous et ne s'amenuise pas avec le temps.
- La collectivité décide elle-même du type de véhicules qu'elle souhaite déployer, en fonction de ses objectifs propres et de ses priorités. Elle peut déployer un véhicule isolé dans une commune si elle le souhaite. Les prestataires qui officient sur ce marché ont tendance néanmoins à imposer le recours à des véhicules électriques. C'est le cas de Clem'.
- Elle peut personnaliser totalement le service : son nom commercial, floquer les véhicules à ses couleurs...
- Le risque existe que le service peine à trouver son public et ne génère que peu d'usages (moins de 10 réservations par mois).
- Elle supporte dans la durée un reste à charge qui sera plus ou moins important selon l'ampleur du service (nombre de véhicules), le type de véhicules déployés et les tarifs proposés.

La présence d'une ou de structure(s) relais motivée(s) peut constituer une opportunité et un appui appréciables pour faciliter la mise en œuvre, la promotion et la gestion du service.

12.3.2.4 Synthèse

L'avantage principal de cette option est qu'elle donne à la collectivité la main sur la conception du service de façon à répondre au mieux à ses besoins.

Ses deux inconvénients principaux est qu'elle est obligée de s'impliquer dans la gestion courante du service (portage de l'investissement financier et humain) et qu'elle aura à supporter dans la durée un reste à charge qui sera plus ou moins important selon l'ampleur du service (nombre de véhicules), le type de véhicules déployés et les tarifs proposés.

Pour un service comprenant quatre véhicules électriques (type Renault Zoé) répartis dans deux stations, le coût résiduel à charge est estimé voisin de 750 € HT par véhicule et par mois, recettes d'usage⁹² et subventions⁹³ déduites.

Si le succès n'est pas au rendez-vous (peu d'usages), le ratio du coût par voyage ou par kilomètre peut s'avérer élevé.

⁹² Prises en compte à hauteur de 140 € TTC par véhicule et par mois. Il s'agit d'une moyenne : selon les cas, les recettes commerciales pourront être plus faibles (autour de 90 € TTC par véhicule et par mois) ou plus fortes (autour de 200 € TTC par véhicule et par mois).

⁹³ Prises en compte à hauteur de 50% sur les investissements.

12.3.3 PROMOUVOIR ET ENCOURAGER L'AUTOPARTAGE ENTRE PARTICULIERS

12.3.3.1 Le contexte

La Drôme est l'un des départements français où l'autopartage entre particuliers est le déjà le plus développé, sous des formes diverses.

Le choix peut donc être fait d'encourager cette pratique et d'en faciliter et d'en accompagner le déploiement :

- Inciter les groupes existants à s'ouvrir.
- Susciter la création de nouveaux groupes et les accompagner dans le montage.
- Assurer la promotion de ce type d'usage.
- Prendre en charge une partie des coûts (les surcoûts d'assurance par exemple).
- Etc.

L'autopartage entre particuliers rend de vrais services à ceux qui le pratiquent : alternative à la possession d'un véhicule personnel, économies financières, solution de proximité, bon niveau de satisfaction...

Il faut néanmoins avoir en tête que :

- Ses effets sont réduits car les usages constatés sont toujours faibles (nombre de prêts, nombre de kilomètres parcourus...).
- La diversité des modes de fonctionnement (définis par groupe) ne facilite pas l'appropriation du service par l'ensemble de la population.
- La qualité de service n'est logiquement pas au cœur de la préoccupation des groupes. On évolue surtout dans un cadre d'entraide et de solidarité.
- Le bon fonctionnement d'un groupe a tendance à dépendre de la motivation et de l'implication d'un nombre limité de personnes.
- Les personnes qui ont à effectuer des déplacements à titre professionnel utilisent rarement ce type de service.

12.3.3.2 Les secteurs possibles de déploiement

Par nature, l'autopartage entre particuliers peut se déployer partout mais il ne constitue pas une réponse à la hauteur des enjeux dans les communes où des services plus structurés pourraient voir le jour dans des conditions économiques acceptables.

Ailleurs, il peut néanmoins constituer une solution intéressante avec l'avantage que les « tarifs » pratiqués sont souvent attractifs et donc accessibles à des personnes ayant des revenus modestes.

La présence d'une ou de structure(s) relais motivée(s) (tiers lieu, centre social, ...) peut constituer une opportunité et un support appréciable pour des initiatives locales (accompagnement des usagers, gestion des véhicules...).

Il apparaît aussi qu'on puisse trouver plus facilement en Drôme qu'ailleurs des habitants prêts à mettre leur véhicule en partage (exemple : des personnes âgées qui ne souhaitent pas se débarrasser totalement de leur voiture mais qui s'en servent peu et peuvent être intéressées par le complément de revenu généré par son partage).

12.3.3.3 Caractéristiques clés du service

Les principales caractéristiques de ce type de service d'autopartage sont les suivantes :

- Une offre par nature hétérogène avec des modes de fonctionnement (réservation, paiement...) assez artisanaux. Un besoin de structuration pour cadrer davantage les choses (assurance, responsabilités...).
- Des usages toujours faibles (nombre de prêts, nombre de kilomètres parcourus...) mais un vrai service rendu à ceux qui en bénéficient.
- Des outils (Coloc'Auto) et des solutions assurantielles (Cartage) se mettent en place pour faciliter la pratique de l'autopartage entre particuliers.
- Les collectivités peuvent avoir un rôle dans le porter à connaissance et la promotion des services existants ainsi que dans la création de nouveaux groupes.
- Ce rôle de facilitateur n'engendre pas de coûts importants pour les collectivités qui s'y emploieraient.
- Dromolib anime déjà une démarche de ce type.

12.4 ORIENTATIONS POSSIBLES

Les collectivités et les communes drômoises qui, de par leurs caractéristiques (densité de population et d'emplois, moindre dépendance à la voiture solo par l'existence de solutions alternatives, présence d'une gare SNCF suffisamment importante et non isolée du foncier bâti...), ont la possibilité de monter un partenariat avec l'opérateur régional Citiz Auvergne-Rhône-Alpes nous semblent avoir intérêt à privilégier cette orientation :

- Moindre coût.
- Optimisations possibles.
- Potentiel d'usages plus élevé.
- Service professionnel.
- Implication réduite de la collectivité dans la gestion courante du service.

Avant éventuellement de se lancer, il est conseillé aux autres collectivités de s'interroger d'abord finement sur leurs objectifs et priorités :

- Qu'existe-t-il sur leur territoire ?
- Quelles sont les cibles visées ?
- A quels cas d'usage le service pourrait répondre ?
- Quels types de véhicules permettent d'y répondre ?
- Quels moyens humains et financiers sont susceptibles d'être mobilisés ?

En fonction des réponses apportées à ces questions, si elle souhaite lancer un service d'autopartage, la collectivité aura la possibilité, d'imaginer et de concevoir un service adapté aux besoins du territoire.

Pour réduire les coûts (frais fixes de fonctionnement, coûts de promotion et de communication...) et accroître la notoriété du service, il peut être pertinent, si c'est possible, que les collectivités intéressées

se regroupent et s'accordent sur les caractéristiques clés du service (règles de fonctionnement, ayants droit, tarifs, marque...).

Un tel regroupement aurait en outre l'avantage de rendre le service plus lisible et plus facile à appréhender par la population, en évitant de juxtaposer plusieurs services sans les territoires avec chacun sa marque et son mode de fonctionnement, sans interopérabilité possible.

Dans les secteurs où il n'y aurait pas de service public d'autopartage, ni par le biais de l'opérateur régional, ni par le biais d'initiatives publiques locales, les collectivités pourraient s'engager dans la promotion, l'accompagnement et le soutien (éventuellement financier) de l'autopartage entre particuliers.

Dromolib travaille déjà en ce sens mais une plus grande implication des collectivités permettrait d'accroître l'offre et de lever certains freins (assurances, promotion, communication...).

Un pas de plus pourrait consister à promouvoir un modèle organisationnel type assorti d'une sorte de label ou de marque chapeau qui faciliterait la communication et pourrait rassurer les utilisateurs potentiels (prêteurs et emprunteurs).

13 ANNEXES

Les annexes sont présentées pages suivantes :

- Annexe 1 : Fiches modèles autopartage.
- Annexe 2 : Cartes de densité de population par EPCI.
- Annexe 3 : Cartes de densité d'emplois par EPCI.
- Annexe 4 : Cartes représentant les taux de motorisation par commune (par EPCI).
- Annexe 5 : Guides d'animation des focus groupes.

- ANNEXE 1 -

Fiches modèles autopartage

Pourquoi des fiches sur les modèles d'autopartage ?

Issues du travail d'étude sur le développement de l'autopartage en Drôme rurale, ces fiches proposent de donner des clés de compréhension et de choix aux collectivités et aux acteurs locaux qui souhaitent développer l'autopartage à destination des habitants et usagers des territoires ruraux en Drôme.

Elles synthétisent les éléments essentiels.

Modèle Citiz Auvergne-Rhône-Alpes

Type d'autopartage : en libre-service et en boucle, avec un accès au service 24h/7j.

Utilisateurs : titulaires d'un permis B valide, jeunes conducteurs, possible pour la conduite accompagnée et supervisée (sous certaines conditions).

Enjeux et objectifs

- **Objectif principal du modèle :** désengorgement urbain, complémentarité avec TC, vélos et autres solutions de mobilité, dé-multimotorisation des ménages.
- **Enjeux :** densités de population et d'emplois suffisantes ; des emplacements stratégiques (gares...).
- **Potentiel de développement en Drôme :** Vallée du Rhône : Montélimar, Tain L'Hermitage, Tournon, Saint-Rambert-d'Albon, Crest, Nyons, etc.

Principes d'intervention de Citiz

- Conseil pour l'implantation des stations.
- Gestion des véhicules et de l'ensemble du service.
- Promotion du service d'autopartage.
- Prospection.

Principes d'intervention de la collectivité

- Mise à disposition de places de stationnement dédiées à l'autopartage.
- Mise à disposition d'un ou plusieurs véhicules de la collectivité (facultatif).
- Relais de communication.
- Soutien de la collectivité au lancement du service.
- Contribution au service en convertissant son engagement financier en usages des voitures pour les besoins de déplacements des élus et des agents.

Zone géographique actuellement desservie

- En Auvergne Rhône Alpes, le réseau compte 550 voitures, dont 18 voitures thermiques sur l'agglomération de Valence Romans. Autres villes couvertes : Lyon, Grenoble, Annecy, Chambéry, etc.
 - En France, le réseau Citiz comprend 2'700 voitures partagées, présentes dans 250 villes et 130 gares.
-

Caractéristiques des véhicules

- **Type(s) de véhicules** : catégories citadine (S), polyvalente (M), ludospace (L), monospace (XL), minibus et utilitaire (XXL) ; thermiques, électrique, à boîte automatique, PMR.
- **Accessoires disponibles** sur réservation : sièges enfants et réhausseurs, porte-skis magnétiques, chaussettes et chaînes à neige, dans certaines villes. Tarif de location de 15 à 25 €, à réserver 7 jours avant.
- **Marques / modèles principaux** : Toyota Yaris, Renault Clio, Dacia Sandero, etc.






Modalités d'utilisation

- **Inscription** : formulaire en ligne, 50 € tarif normal ou 25 € tarif réduit (demandeurs d'emploi, étudiants, [offres multimodales](#) train, bus, vélo). Accès au réseau national après 3 mois d'ancienneté.
- **Dépôt de garantie** : 150 € encaissés, puis restitués en fin de contrat.
- **Réservation** : sur internet, sur l'application mobile ou par téléphone (surcoût de 3 € dans ce cas), jusqu'à quelques minutes avant le départ souhaité 7j/7, 24h/24.
- **Durée** : minimum 1h jusqu'à 5 jours (ou plus sur demande).
- **Accès au véhicule** : ouverture des portes avec l'application mobile ; les clés se trouvent dans la boîte à gants ; l'état des lieux à réaliser et à déclarer sur l'application.
- **Gestion du carburant** : carte carburant dans la boîte à gants du véhicule, code de la carte obtenu à la réservation.
- **Retour du véhicule** : même lieu, retour avec ¼ jauge de carburant au minimum.

Tarifification imposée par l'opérateur (2025)

Cette tarification tient compte des kilomètres et du temps de réservation. Le prix intègre le carburant.

- **Abonnement** : 16 €/mois pour un particulier.

	avec abonnement 16 €/mois	sans abonnement
<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-right: 5px;">S</div>  </div>	3 €/heure 22 €/jour ou 120 €/semaine	5,50 €/heure 39 €/jour ou 180 €/semaine
<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-right: 5px;">M</div>  </div>	3,50 €/heure 27 €/jour ou 150 €/semaine	6 €/heure 45 €/jour ou 210 €/semaine
<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-right: 5px;">L</div>  </div>	4 €/heure 33 €/jour ou 180 €/semaine	6,50 €/heure 50 €/jour ou 240 €/semaine
<div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 5px; margin-right: 5px;">+</div> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 5px;"> 0,42 €/km (puis 0,22 €/km au-delà de 100km parcourus) </div> </div>		
<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-right: 5px;">XL</div>  </div>	4,50 €/heure 38 €/jour ou 210 €/semaine	7 €/heure 56 €/jour ou 270 €/semaine
<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-right: 5px;">XXL</div>  </div>	5 €/heure 50 €/jour ou 290 €/semaine	7,50 €/heure 75 €/jour ou 350 €/semaine
<div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 5px; margin-right: 5px;">+</div> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 5px;"> 0,52 €/km (puis 0,27 €/km au-delà de 100km parcourus) </div> </div>		

- **Spécificités** :
 - **Gratuité** les heures de nuit (23h à 7h), seuls les kilomètres sont payants.
 - Réduction de 50% sur les heures non utilisées.
 - Offre découverte : 3 mois d'abonnement offerts, puis bascule sur offre sans abonnement.
 - Parrainage = 25 € crédit consommation.

- **Tarifs Jeunes conducteurs** pour les titulaires du permis depuis **moins de 2 ans** :
 - Coût horaire des réservations majoré de 0,56 €/h, plafonné à 7 €/jour et à 35 €/semaine.
 - Offre découverte : 6 mois d'abonnement offerts, frais d'inscription offerts et crédit de consommation de 25 €.
- **Tarifs pour les professionnels** : avec abonnement mensuel à partir de 16€ /mois.
 - > 1 à 2 conducteurs : 16€
 - > 3 à 5 conducteurs : 20€
 - > 6 à 10 conducteurs : 25€
 - > 11 à 15 conducteurs : 30€
 - > 16 à 20 conducteurs : 35€
 - > 21 à 30 conducteurs : 40€
 - > 31 à 50 conducteurs : 50€
 - > 51 à 150 conducteurs : 60€
 - > 151 à 300 conducteurs : 120€
 - > + de 300 conducteurs : 180€



Assurance incluse

- **Franchises** : 700 € (catégorie du véhicule S, M et L) à 1'000 € (XL et XXL).
- **Option rachat de franchise** : franchise réduite à 200 € et 500 €, à partir de 2 ans de permis.
 - **avec abonnement** : 0,28 €/h, plafonné à 3,50 €/jour et 18,50 €/semaine
 - **sans abonnement** (et durant l'Offre découverte) : 0,56 €/h, plafonné à 7 €/jour et 35 €/semaine.
- **En cas d'accident responsable** : majoration du prix de location pendant un an et option rachat de franchise suspendue.

Technologie et infrastructure

- Solution logicielle sur internet et application mobile Citiz pour IOs et Android permettant :
 - Géolocalisation du véhicule
 - Réservation, modification, contact avec le service ou centrale d'appel, etc.
 - Accès au véhicule : ouverture et fermeture des portes, état de lieux du véhicule.

Budget de l'opération

- **Investissements** : à partir de 7'250 € HT/station d'une voiture.
 - Véhicules :
 - fournis par Citiz : l'amortissement sera inclus dans le coût de fonctionnement
 - fournis par la collectivité
 - Flocage des véhicules, boîtiers embarqués et paramétrage des équipements
 - Formation d'agents (2 jours)
 - Aménagement d'une station d'autopartage.
- **Coût de fonctionnement** : à partir de 2 640 € HT/an / voiture thermique de la collectivité jusqu'à 5'160 € HT/an / voiture électrique fournie par Citiz. Le fonctionnement comprend : l'assurance, l'entretien courant, les réparations, les consommations d'énergie.
 - Possibilité de convertir l'engagement financier de la collectivité en usage des voitures pour les besoins de déplacements des élus et des agents.
- **Recettes** : perçues par l'opérateur Citiz pour couvrir les coûts de fonctionnement à sa charge.

Retour d'expérience / Évaluation

- **Points forts :**
 - Réseau national : L'utilisateur drômois peut accéder aux véhicules de l'ensemble du réseau Citiz (et inversement)
 - Ancienneté (2002).
 - Modèle économique coopératif.

Perspectives de développement envisagées : déploiement en ville, en gare et dans les pôles multimodaux.

Contact :

Citiz Auvergne-Rhône-Alpes

38 cours Berriat, 38000 Grenoble

04 76 24 57 25

aura@citiz.fr

<https://aura.citiz.coop/>

Pourquoi des fiches sur les modèles d'autopartage ?

Issues du travail d'étude sur le développement de l'autopartage en Drôme rurale, ces fiches proposent de donner des clés de compréhension et de choix aux collectivités et aux acteurs locaux qui souhaitent développer l'autopartage à destination des habitants et usagers des territoires ruraux en Drôme.

Elles synthétisent les éléments essentiels.

Modèle Clem'

Type d'autopartage : véhicules électriques uniquement, en libre-service et en boucle, avec un accès à la réservation en ligne 24h/7j et un accès aux voitures 20h/24.

Clem' propose une plateforme de partage de véhicules (BtoBtoC) pour les collectivités, administrations, entreprises et universités, mais n'est pas un opérateur (BtoC).

Spécialisé dans l'IOT et opérateur de point de charge (CPO), il propose :

- un tracker embarqué dans les véhicules,
- un système de boîtes à clés,
- une plateforme de réservation *clem.mobi*
- et un système de pilotage de la charge du véhicule *supervision.clem.mobi*
- des bornes de recharge labellisées Advenir.

Utilisateurs : titulaires d'un permis B valide, jeunes conducteurs.

Enjeux et objectifs

- **Objectif principal du modèle :** accompagner la dé-multimotorisation des ménages zones périurbaines et peu denses ; favoriser l'électromobilité et sa découverte ; compléter les autres solutions de mobilité TC, vélo.
- **Enjeux :** gestion, communication et animation locale du service d'autopartage ; développement de la communauté d'utilisateurs ; coopération avec la ou les communes concernées ; contribution à l'équilibre économique du service par l'usage des voitures pour les besoins de déplacements des élus et des agents.
- **Potentiel de développement en Drôme :** communes et petites villes rurales, jouant un rôle de centralité.

Principes d'intervention de la Clem'

- Conseil pour l'implantation des stations.
- Solution logicielle et matérielle pour le partage de véhicules électriques.
- Solution de bornes de recharge.

Principes d'intervention de la collectivité

- Définition et mise en place opérationnelle du service (stations, bornes de recharge) accompagnées par Clem'.
 - Achat ou mise à disposition d'un ou plusieurs véhicules
 - Gestion et animation du service.
 - Usages des voitures pour les besoins de déplacements des élus et des agents.
-

Zone géographique desservie

- En France, la société Clem' a déployé 450 voitures électriques partagées et 700 points de charge dans 200 villes (des zones peu denses aux métropoles)
- En AuRA : Privas Centre Ardèche, Aouste-sur-Sye, Crest, Eurre, Loriol-sur-Drôme.

Modalités d'utilisation

- **Inscription** : en ligne sur la page de la communauté.
- **Réservation** : sur la plateforme internet, sur l'application mobile, jusqu'à quelques minutes avant le départ souhaité 7j/7, 20/24. Trois réservations en cours programmées au maximum. Réservation possible jusqu'à 90 jours à l'avance.
- **Durée de réservation** : de 30 min à 72h consécutives.
- **Accès au véhicule** : code de réservation reçu par SMS, par mail et sur l'application, à saisir sur la boîte à clés, où se trouvent les clés du véhicule. Fermeture des stations de minuit à 5 heures (en général).
- **Etat des lieux** : à déclarer sur l'application ou avec des photos à transmettre par mail ou sms.
- **Assistance technique** : accessible 7j/7, en cours de réservation
- **Pénalités de retard** : 10 € TTC/ demi-heure
- **Facturation** : émise automatiquement après à la fin de la réservation et disponible sur le compte utilisateur.
- **Paiement** : par CB pour le client, 24h après la réservation, sécurisé par Stripe. Commission de 1 € TTC par réservation pour Clem'.
- **Paiement des factures Clem'** : mensuel
- **Reversement des recettes** : trimestriel, sur facture du client

Solutions de recharge

- Borne de recharge pré équipée autopartage (AC 7-22 kw ou DC 11 kw)
- Blocage entre 2 réservations de 30 minutes minimum.

Technologie et infrastructure

- Solution logicielle sur internet et application mobile Clem' permettant
 - Identification de l'utilisateur
 - Réservation
 - Déclaration de l'état des lieux
- Pour le gestionnaire
 - Plateforme de supervision permettant l'accès au planning, aux comptes utilisateurs

Grille tarifaire : à définir par la collectivité cliente

- Formules tarifaires : avec ou sans abonnement, à l'heure et/ou au km, en fonction de créneaux horaires, de jours, etc.
- Options payantes : paiement mensuel par mandat SEPA pour les entreprises, et chorus pour les collectivités (formules tarifaires supplémentaires)
- Frais de réservation : 1€ TTC / réservation pour Clem', inclus dans le tarif ou en plus pour l'utilisateur.
- Commission bancaire : stripe de 1.5% du montant + 0.25€, payé par le client à Clem', déduite des recettes versées.
- Montant du dépôt de garantie : à définir (entre 100 € et 450 €) retenu 7 jours

Option d'Assurance autopartage : Allianz, assurance tous risques

- **Franchise** : 900 €
- **Option rachat de franchise** : partenariat avec Serenitrip pour le rachat total de franchise : à souscrire par l'utilisateur pour 7.60 € /jour ou 96.50 €/ an

A la charge du client gestionnaire

- Entretien des véhicules
- Communication et accompagnement de la communauté d'utilisateurs

Budget de l'opération :

- **Coûts d'investissements et d'installation** : à partir de 50'000 € HT
 - **Paramétrage initial du service et matériels embarqués** : à partir de 9'370 € HT (hors options) pour 1 station 1 voiture
 - **Véhicules électriques** : achetés ou mis à disposition par la collectivité, floqués
 - **Travaux électriques**
- **Coût de fonctionnement** : à partir de 6 900 € HT/ an hors animation et gestion (soit environ 15'900 € HT/an avec animation et gestion du service)
 - **Prestations Clem'** : à partir de 3'350 € HT/ an pour 1 station et une voiture
 - **Gestion du service** : en interne à la collectivité
 - **Communication et animation** : en interne ou sous traitée à un acteur local.
- **Usages** des voitures pour les besoins de déplacements des élus et des agents.
- **Recettes** : perçues par le client. Estimation moyenne de 13 réservations / véhicule / mois.

Retour d'expérience / Évaluation

- **Points forts** :
 - Accompagnement selon le projet du client gestionnaire.
 - Les conditions de fonctionnement sont définies par la collectivité cliente.
 - Solutions de recharge, avec possibilités de pilotage de la recharge unidirectionnel (voire bidirectionnel à l'étude).
 - Fournisseur référencé à l'UGAP pour la plateforme logicielle.

Perspectives de développement : zones urbaines, périurbaines peu denses et rurales.

Contact :

Romain Pichard

Responsable commercial

romain.pichard@clem-e.com

06 78 08 57 30

www.clem-e.com

Pourquoi des fiches sur les modèles d'autopartage ?

Issues du travail d'étude sur le développement de l'autopartage en Drôme rurale, ces fiches proposent de donner des clés de compréhension et de choix aux collectivités et aux acteurs locaux qui souhaitent développer l'autopartage à destination des habitants et usagers des territoires ruraux en Drôme.

Elles synthétisent les éléments essentiels.

Modèle Openfleet

Type d'autopartage : solution BtoB ou BtoBtoC, dont la technologie permet de gérer des véhicules partagés en boucle ou en trace directe.

Openfleet est un fournisseur de technologie permettant le partage d'une flotte de véhicules en libre-service, qui comprend :

- des boîtiers d'autopartage pour équiper les véhicules,
- un logiciel de gestion de flotte en autopartage, comprenant une plateforme gestionnaire et une plateforme de réservations des véhicules.

Utilisateurs : salariés d'entreprises, agents et élus de la collectivité, habitants titulaires d'un permis B valide.

Enjeux et objectifs :

- **Objectif principal du modèle** : disposer des outils et technologies permettant de gérer une flotte de véhicules partagés en interne et/ou ouverte aux habitants ; compléter les autres solutions de mobilité TC, vélo.
- **Enjeux** : gestion d'une flotte(s) de véhicules en autopartage par une collectivité ; communication et animation locale du service ; développement de la communauté d'utilisateurs ; coopération avec la ou les communes concernées.
- **Potentiel de développement en Drôme** : toute organisation collective (entreprises, administrations, collectivités, ...) disposant de véhicules et cherchant à les mettre en autopartage.

Principes d'intervention de Openfleet

- Solution logicielle et matérielle pour la gestion de flottes de véhicules partagés.

Principes d'intervention de la collectivité

- Définition et mise en place opérationnelle du service (stations, véhicules, bornes de recharge) accompagnées par Openfleet.
 - Achat ou mise à disposition d'un ou plusieurs véhicules.
 - Gestion et animation du service.
 - Usage des voitures pour les besoins de déplacements des élus et des agents.
-

Zone géographique actuellement desservie

- En France, la société Openfleet couvre 1'000 voitures partagées, 50 à 60 clients (flottes allant de 2 à 150 véhicules).
- Clients professionnels et collectivités : Commune d'Hédé-Bazouges, Conseil départemental du Calvados, Agilauto Partage...

Modalités d'utilisation

- **Inscription** : en ligne l'url de la communauté ou via l'application openfleet
- **Réservation** : sur la plateforme internet, sur l'application mobile, jusqu'à quelques minutes avant le départ souhaitée 7j/7, 24h/24
- **Accès au véhicule** : ouverture des portes grâce un badge RFID positionné sur le pare-brise du véhicule, débloqué par l'application mobile. Les clés se trouvent dans la boîte à gants. L'état des lieux est à réaliser sur l'application.
- **Hotline** : aux jours ouvrés et heures ouvrées, pour la collectivité cliente.
- **Facturation** : émise automatiquement à la fin de la réservation ou sur validation par le gestionnaire (ex : si ajout d'une pénalité).
- **Paiement** : sécurisé par Stripe (commission de 1.5% du montant + 0.25€). Pas de commission pour Openfleet.
- **Reversement des recettes** : par quinzaine ou par mois à la collectivité cliente.
- Vidéo du parcours conducteur [L'autopartage par OpenFleet - Parcours de location](#)

Technologie et infrastructure

- Solution logicielle sur internet et application mobile Openfleet permettant :
 - Connexion des véhicules à la plateforme de gestion
 - Géolocalisation du véhicule
 - Identification de l'utilisateur et de la réservation, anti-démarrage
 - Ouverture et fermeture des portes à distance, par le gestionnaire
 - Plateforme de supervision permettant l'accès à des statistiques et métriques dont le pourcentage d'autonomie de la batterie, ...
 - Option covoiturage : mise en relation, partage de trajets similaires
 - Transfert automatique de réservation (si retard du véhicule ou charge insuffisante)

Paramètres personnalisables par le gestionnaire de flotte :

- **Type(s) de véhicules** : tous les véhicules peuvent être équipés d'un boîtier permettant son ouverture et la remontée de métriques (volumes d'activités, distance/trajet, jours tendus, économies de GES...)
- **Grille tarifaire** : à l'heure, au km, en fonction de créneaux horaires, forfait jour, etc.
- **Durées de réservation** (minimum et maximum)
- **Priorisation d'utilisation de véhicules** (électrique, covoiturage...).
- **Options possibles** :
 - Application en marque blanche
 - Supports de communication
 - Campagnes mailing
 - Vidéo
 - Support chat
 - Enquêtes de satisfaction
 - Flocage des véhicules
 - Hotline utilisateurs finaux aux jours ouvrés / heures ouvrées.

Éléments à fournir par le gestionnaire de flotte :

- Assurance
- Modalités de gestion du carburant ou de recharge
- Système de dépôt de garantie
- Communication et accompagnement de la communauté d'utilisateurs

Budget de l'opération :

- **Coûts d'investissements et d'installation :** confidentiels, à récupérer auprès d'OpenFleet
 - Boîtiers d'autopartage
 - Intervention dans les véhicules
 - Matériels embarqués et paramétrage initial
- **Coût de fonctionnement :** confidentiels, à récupérer directement auprès d'OpenFleet
 - Licences logicielles.
 - Usages des voitures pour les besoins de déplacements des élus et des agents.
- **Recettes :** perçues par le client gestionnaire.

Retour d'expérience / Évaluation

- **Points forts :**
 - Accompagnement sur mesure, selon le projet du client gestionnaire
 - Solution adaptable à tous types de véhicules (électrique, thermique, sans permis)
 - Plateforme de supervision
 - Fournisseur référencé à l'UGAP pour la solution logicielle, accès à des statistiques pour le gestionnaire

Contact :

Alexandre Ariès et Stéphane Savouré

contact@openfleet.com

www.openfleet.com/

09 70 44 02 93

Pourquoi des fiches sur les modèles d'autopartage ?

Issues du travail d'étude sur le développement de l'autopartage en Drôme rurale, ces fiches proposent de donner des clés de compréhension et de choix aux collectivités et aux acteurs locaux qui souhaitent développer l'autopartage à destination des habitants et usagers des territoires ruraux en Drôme.

Elles synthétisent les éléments essentiels.

Modèle Autopartage entre particuliers

Type d'autopartage : initiatives communautaires ou citoyennes de partage de véhicule(s) entre particuliers, à l'échelle d'une commune ou d'un quartier.

Utilisateurs : des propriétaires (habitants) possédant une voiture relativement disponible et des emprunteurs ne possédant pas de véhicule ou ayant des besoins ponctuels d'un second véhicule.

Enjeux et objectifs :

- **Objectif principal du modèle** : optimisation du parc de véhicules existants ; renforcement des liens d'entraide entre particuliers ; soutien aux initiatives écologiques et de lien social rencontre avec des habitants.
- **Enjeux** : faciliter les initiatives citoyennes d'habitants ; apporter un cadre de confiance et de sécurité (assurance) pour le partage de voitures entre particuliers ; renforcer les liens sociaux.
- **Potentiel de développement en Drôme** : 41% des ménages drômois possèdent 2 véhicules ou plus. Initiative pouvant s'adapter en milieu rural, périurbain et urbain.

Principes d'intervention du groupe

- Partage d'un ou plusieurs véhicules entre les habitants d'un quartier (achat en commun ou propriété de particuliers).
- Gestion du service et des véhicules (si véhicule commun).
- Promotion auprès des habitants du quartier, si souhait d'ouverture.

Principes d'intervention de la collectivité :

- Promotion des dynamiques citoyennes.
- Relais de communication, en partenariat et à la demande du groupe.
- Prise en charge tout ou partie d'une assurance supplémentaire pour couvrir l'autopartage entre particuliers.
- Mise à disposition de place(s) de stationnement dédiée(s) à l'autopartage.

Expériences similaires en Drôme :

- Association Crest autopartage depuis 2014.
 - Groupe d'autopartage à Saillans porté par l'association la Coopérative citoyenne saillansonne depuis 2022.
 - Collectif Diois Autopartage à Die depuis 2022.
 - Alex Mobile à Alex depuis 2025.
-

Modalités de fonctionnement : à définir par le groupe

Au démarrage, les membres fondateurs définissent un certain nombre de modalités de partage, en tenant compte des véhicules disponibles et des besoins identifiés par les membres qui composent le groupe. Il est très important de formaliser ces règles dans un document récapitulatif qui peut prendre la forme d'un règlement intérieur, d'une charte et/ou d'un contrat type entre propriétaire et emprunteur. Ces modalités peuvent évoluer au fur et à mesure des situations rencontrées et de la vie du groupe.

- **Véhicules mis à disposition** : des véhicules des particuliers, entretenus et en bon état, de divers types (citadines, 7 places, utilitaires, vans, etc.)
- **Contrats d'assurance** : opter pour un contrat tous risques et tous conducteurs.
- **Adhésion au groupe d'autopartage** : par cooptation, dossier à constituer comprenant permis de conduire, carte d'identité, fiche info assurance...
- **Tarifcation** : dépend du coût réel d'usage du véhicule, à savoir l'ancienneté, les frais d'assurance et d'entretien, le carburant, et le kilométrage moyen annuel.
 - L'indemnité kilométrique est le système le plus répandu, entre 0.3 et 0.35€ /km.
- **Modalités de défraiement** : traçabilité après la réservation (ex : carnet de bord papier, tableau ou plateforme en ligne), périodicité...
- **Modalités de réservation des véhicules** :
 - Par contact téléphonique ou réseau social (Télégram, Signal, ...)
 - Via un outil partagé sur internet : tableau ou agenda
 - Via une plateforme de partage, comme Coloc'Auto
- **Informations pour l'accès au véhicule** : stationnement, récupération des clés et des papiers, priorisation des demandes, durée maximum de réservation...
- **Gestion du carburant ou de la recharge** : jauge minimum avant de rendre le véhicule, déduction des frais d'essence le cas échéant
- **Restitution du véhicule** : stationnement, remise des clés et des papiers, jauge de carburant, traçabilité des trajets
- **Gestion en cas d'accident** : bénins et graves, remboursement de la franchise, du malus...
- **Répartition des rôles au sein du groupe** : accueil des nouveaux adhérents, médiation en cas de conflits, suivi des comptes.

Technologie : au choix du groupe

- Carnet de bord dans les véhicules
 - Messagerie téléphonique : groupe Signal, Télégram, ...
 - Outil partagé en ligne : tableur, agenda
 - Plateforme [Coloc'Auto](#) permettant :
 - Ajout de véhicules
 - Invitation des utilisateurs membres
 - Réservation par les utilisateurs
 - Possibilité d'indiquer sa destination pour faciliter des trajets en covoiturage
 - Outil de calcul des frais partagés : qui doit combien à qui.
 - Plateforme Cartage
 - Offre d'assurance complémentaire à la journée pour l'autopartage entre particuliers.
 - Outil numérique de création et de gestion de groupes d'autopartage entre particuliers.
-

Budget de l'opération pour le groupe

- **Coûts d'investissements** : 0 €, véhicules existants.
- **Coût de fonctionnement** :
 - Temps bénévole passé par les membres fondateurs, pour définir collectivement les règles
 - Accompagnement de groupes par la collectivité ou par un tiers : émergence, organisation, suivi
 - Communication si ouverture du groupe aux habitants.
- **Recettes** : perçues par le propriétaire pour couvrir les frais du véhicule.

Retours d'expériences

- **Points forts** :
 - Initiative très peu coûteuse pour la collectivité et duplicable à l'échelle d'un quartier, d'une commune, d'un hameau...
 - En Drôme, Dromolib accompagne des habitants à mettre en place leur groupe d'autopartage : animation des réunions de mise en place du groupe, mise à disposition de ressources (modèles de règlement, chartes, etc.) et de la plateforme Coloc'auto, suivi dans le temps.
 - Un centre de ressources et un réseau d'acteurs à l'échelle nationale est en train de se constituer : le Collectif de l'Autopartage entre Particuliers #commun.
 - Démarche sur mesure, répondant aux motivations des membres du groupe.

Contact :

Dromolib

04 75 82 92 67

maryline.chasles@dromolib.fr

Pourquoi des fiches sur les modèles d'autopartage ?

Issues du travail d'étude sur le développement de l'autopartage en Drôme rurale, ces fiches proposent de donner des clés de compréhension et de choix aux collectivités et aux acteurs locaux qui souhaitent développer l'autopartage à destination des habitants et usagers des territoires ruraux en Drôme.

Elles synthétisent les éléments essentiels.

Modèle tiers lieu

Type d'autopartage : solution d'autopartage de véhicule(s) dédiée aux usagers et membres d'un tiers lieu, voire ouverte aux habitants du quartier.

Utilisateurs : usagers et membres du tiers lieu, résidents, artisans, bénévoles, sympathisants, pour des usages professionnels et personnels.

Enjeux et objectifs

- **Objectif principal du modèle :** désengorgement du parking, solution de mobilité de proximité et communautaire, complémentarité avec TC, vélos, marche et autres solutions de mobilité.
- **Enjeux :** proposer un service complémentaire au sein d'un tiers lieu, répondant aux besoins de déplacements professionnels et personnels de ces usagers, faire évoluer le rapport à la voiture individuelle d'un public captif, assurer une gestion collective et peu coûteuse d'un bien mutualisé.
- **Potentiel de développement en Drôme :** 93 tiers lieux recensés en Drôme par le réseau Cédille. Certains ont la possibilité de partager l'usage de véhicule(s) de service au bénéfice des usagers du lieu ou de faciliter le partage des voitures entre les occupants du tiers lieu, en veillant à vérifier ou adapter les contrats d'assurance.

Principes d'intervention du Tiers lieu

- Partage d'un ou plusieurs véhicules au sein de la communauté d'usagers et membres.
- Possibilité d'ouverture du service aux habitants du quartier.
- Gestion du véhicule et du service.
- Promotion au sein de sa communauté.

Principes d'intervention de la collectivité

- Mise à disposition d'un véhicule
- Mise à disposition d'une place de stationnement dédiée à l'autopartage.
- Relai de communication

Expériences similaires en Drôme :

- L'Avant-Poste à Die, depuis 2022
 - L'Usine Vivante à Crest, depuis 2025
-

Modalités d'utilisation

- **Inscription** : auprès du tiers lieu
 - Dossier d'inscription : permis de conduire, carte d'identité, attestation de responsabilité civile, chèque de caution non encaissé, adhésion au tiers lieu...
 - Signature d'un contrat ou de conditions générales d'utilisation.
- **Réservation** :
 - Via un agenda partagé sur internet, pour faciliter l'autonomie des usagers.
- **Accès au véhicule** :
 - Clés à récupérer à l'accueil du tiers lieu ou dans une boîte à clés
 - Équipement du véhicule avec un système d'ouverture des portes (+ coûteux).
- **Paiement** : soit par avance sous forme de crédit consommation ou après la réservation.
- **Facturation** : émise à la demande, à l'issue de la réservation par le tiers lieu.

Paramétrages à personnaliser par le tiers lieu

En fonction des besoins identifiés auprès des usagers du tiers lieu, il conviendra de définir les éléments suivants :

- **Type(s) de véhicules** : thermique, électrique, sans permis, selon les véhicules disponibles.
- **Durées de réservation** : minimum et maximum (ex 48h en semaine, 72h le we).
- **Assurance** : opter pour un contrat **tous risques et tous conducteurs**.
- **Système de dépôt de garantie** : montant du chèque de caution non encaissé.
- **Modalités de gestion du carburant ou de recharge** : carte à bord du véhicule, inclus dans le tarif d'usage ou déduction des frais kilométriques des utilisateurs, sur justificatif.
- **Système de recharge électrique** : installation prise de recharge ou borne (7 kW) dédiée, abonnement à une carte du réseau public...
- **Grille tarifaire** : dépend du coût réel d'usage du véhicule et des objectifs du service.
 - indemnité kilométrique
 - ou indemnité horaire + kilométrique ou kWh
 - ou abonnement mensuel + indemnité kilométrique ou kWh
 - ou forfait demi-journée / journée
- **Priorités d'utilisation du véhicule** : le cas échéant si besoin d'arbitrer entre plusieurs demandes concomitantes (urgence médicale, trajet ne pouvant pas se faire par un autre mode de déplacement...)
- **Répartition des rôles au sein de la communauté** : pour le suivi de l'entretien du véhicule, des comptes, la communication et l'inscription des nouveaux arrivants dans le lieu.

Règles d'utilisation : document récapitulatif à formaliser sous la forme d'un Règlement intérieur, Contrat ou de Conditions générales d'utilisation.

Technologie : au choix de la structure

- Outil partagé en ligne : tableur, agenda, outils de gestion du tiers lieu (Dokos...)
- Plateforme [Coloc'Auto](#) permettant :
 - Ajout de véhicules
 - Invitation des utilisateurs membres, après inscription
 - Réservation par les utilisateurs directement
 - Possibilité d'indiquer sa destination pour faciliter des trajets en covoiturage.

Budget de l'opération

- **Coûts d'investissements et d'installation :**
 - Véhicule le cas échéant.
 - Système de recharge si VE : prise, borne.
- **Coût de fonctionnement :**
 - Place de stationnement à prévoir sur le parking du tiers lieu ou à proximité dans l'espace public.
 - Assurance, carburant ou énergie, entretien.
- **Recettes :**
 - perçues par le tiers lieu pour couvrir les frais d'usage du véhicule.
 - Ou partage de frais entre les propriétaires et emprunteurs.

Retours d'expériences

- **Points forts :**
 - Proximité du service si le véhicule est stationné sur le parking du lieu.
 - Habitude de l'auto-gestion collective entre les usagers du tiers lieu.
- **Difficultés rencontrées :**
 - Enquête des besoins auprès des usagers du tiers lieu pour évaluer le potentiel.
 - Équilibre du modèle : temps nécessaire de mise en œuvre du projet, pour couvrir les investissements initiaux, si peu d'utilisation ou si tarif sous-évalué.

Contact :

Pourquoi des fiches sur les modèles d'autopartage ?

Issues du travail d'étude sur le développement de l'autopartage en Drôme rurale, ces fiches proposent de donner des clés de compréhension et de choix aux collectivités et aux acteurs locaux qui souhaitent développer l'autopartage à destination des habitants et usagers des territoires ruraux en Drôme.

Elles synthétisent les éléments essentiels.

Modèle habitat participatif

- **Type d'autopartage** : solution d'autopartage entre particuliers, autogérée par les habitants d'un habitat participatif, qui peut s'ouvrir aux habitants du quartier.
- **Utilisateurs** : membres de l'habitat participatif, voire habitants du quartier.

Enjeux et objectifs :

- **Objectif principal du modèle** : mutualiser l'usage des véhicules des habitants, partager l'achat de véhicules (légers, électriques, adaptés) pour répondre aux besoins de déplacements des habitants du lieu.
- **Enjeux** : faciliter le partage de voitures entre habitants d'un même lieu. Réduire le nombre de véhicules, les places de parking et l'impact CO₂ de leurs déplacements.
- **Potentiel de développement en Drôme** : création de nouveaux groupes d'autopartage à l'échelle des habitats participatifs et ouvertes aux habitants proches. En Drôme, une quinzaine d'habitats participatifs, membres de la coopérative [Oasis](https://cooperative-oasis.org/)¹ disposent de parcs de véhicules qui pourraient être mis en partage de leurs habitants, en veillant à adapter leur contrat d'assurance.

Principes d'intervention de l'habitat participatif

- Partage d'un ou plusieurs véhicules entre les habitants du lieu (achat en commun ou véhicules des propriétaires).
- Gestion du service et des véhicules (si véhicule commun).
- Possibilité d'ouverture du service aux habitants du quartier.
- Promotion au sein de la communauté des habitants.

Principes d'intervention de la collectivité :

- Promotion et communication.
- Dérogation sur le nombre minimum de places de stationnement au PLU (phase de construction).
- Attribution de places de stationnement dédiées dans les communes centres, pour des voitures en autopartage.

¹ <https://cooperative-oasis.org/decouvrir/les-oasis/>

Expériences similaires en Drôme :

- Lomézon à Die
- Ecoravie à Dieulefit et le projet Mobipartage depuis 2023
- Les Jardins Montmartel à Saillans depuis 2025

Modalités d'utilisation

- **Inscription** : en interne
 - Documents à récupérer : permis de conduire, chèque de caution ou pas, adhésion au service...
 - Signature d'un contrat, du règlement intérieur ou des conditions générales d'utilisation.
- **Réservation** :
 - Via un tableau hebdomadaire situé dans un espace commun
 - Via un outil partagé en ligne
 - Via la plateforme Coloc'auto
- **Accès au véhicule** :
 - Clés à récupérer dans un espace commun accessible à tous ou dans une boîte à clés
- **Paiement** : après la réservation au propriétaire ou au gestionnaire.
- **Facturation** : émise à la demande, à l'issue de la réservation par le propriétaire ou structure gestionnaire (asso, SCI...).

Paramétrages à personnaliser par l'habitat participatif

En fonction des besoins identifiés auprès des usagers de l'habitat participatif, il conviendra de définir les éléments suivants :

- **Type(s) de véhicules** : thermiques, électriques, sans permis, légers.
 - Selon les véhicules existants.
 - Si achat en copropriété, en fonction des besoins communs et des profils des habitants.
- **Durées de réservation** : minimum et maximum (ex 24h en semaine, 48 à 72h le we).
- **Assurance** : opter pour un contrat tous risques et tous conducteurs.
- **Système de dépôt de garantie** : montant du chèque de caution non encaissé, ou pas si confiance suffisante entre les membres du groupe.
- **Modalités de gestion du carburant ou de recharge** :
 - carte à bord du véhicule, dont le coût est compris dans le tarif d'usage
 - ou en déduction des frais kilométriques des utilisateurs, sur justificatif.
- **Système de recharge électrique** : installation prise de recharge ou borne (4 à 7 kW) dédiée sur le lieu. Si production d'électricité photovoltaïque en autoconsommation, possibilité de recharger le véhicule en journée.
- **Grille tarifaire** : dépend du coût réel d'usage de chaque véhicule.
 - indemnité kilométrique ou kWh
 - ou indemnité horaire + kilométrique ou kWh
 - ou abonnement mensuel + indemnité kilométrique
 - ou forfait demi-journée / journée
 - ...
- **Priorités d'utilisation du véhicule** : le cas échéant si besoin d'arbitrer entre plusieurs demandes concomitantes (rdv médical, trajet ne pouvant pas se faire par un autre mode de déplacement...)
- **Répartition des rôles au sein de la communauté** : pour le suivi de l'entretien du véhicule, des comptes, l'inscription de nouveaux arrivants dans le lieu.

Règles d'utilisation : document récapitulatif à formaliser sous la forme d'un règlement intérieur, d'un contrat ou de conditions générales d'utilisation.

Technologie : au choix de la structure

- Outil partagé en ligne : tableur, agenda.
 - Plateforme [Coloc'Auto](#) permettant :
 - Ajout de véhicules
 - Invitation des utilisateurs membres, après inscription
 - Réservation par les utilisateurs directement
 - Possibilité d'indiquer sa destination pour faciliter des trajets en covoiturage.
 - Plateforme de gestion de flottes : abonnement + coûteux.
-

Budget de l'opération

- **Coûts d'investissements et d'installation :**
 - Véhicule si achat en copropriété ou par la structure gestionnaire
 - Système de recharge si VE : prise, borne.
 - **Coût de fonctionnement :**
 - Si véhicule des particuliers habitants, pas de coût supplémentaire.
 - Si véhicule en copropriété : assurance, carburant ou énergie, entretien...
 - **Recettes :**
 - Partage de frais perçus par les propriétaires.
 - Recettes perçues par la structure gestionnaire du service pour couvrir les frais d'acquisition et d'usage du véhicule.
-

Retours d'expériences

- **Points forts :**
 - Proximité directe des véhicules, en bas de chez soi.
 - Habitude de la mutualisation d'objets et de la gestion collective entre les usagers de l'habitat participatif.
- **Difficultés rencontrées :**
 - Temps pour se mettre d'accord sur les différents aspects.
 - Capacité d'investissement.

Contact :

Pourquoi des fiches sur les modèles d'autopartage ?

Issues du travail d'étude sur le développement de l'autopartage en Drôme rurale, ces fiches proposent de donner des clés de compréhension et de choix aux collectivités et aux acteurs locaux qui souhaitent développer l'autopartage à destination des habitants et usagers des territoires ruraux en Drôme.

Elles synthétisent les éléments essentiels.

Modèle centre social

Type d'autopartage : solution d'autopartage de véhicule(s) ouverte à tous les habitants, accompagnée par l'équipe du Centre social.

Utilisateurs : habitants, personnes en situation de précarité mobilité (familles, adolescents, personnes âgées, familles monoparentales).

Enjeux et objectifs :

- **Objectif principal du modèle :** proposer une solution de mobilité partagée, répondant aux besoins et spécificités des habitants, accompagnée par une structure identifiée et de confiance.
- **Enjeux :** proposer un tarif accessible et un accompagnement de proximité pour amener des utilisateurs à faire évoluer leur rapport à la voiture individuelle.
- **Potentiel de développement en Drôme :** tous les centres sociaux ou espaces de vie sociale, disposant d'un ou plusieurs véhicules, peuvent les mettre en partage, en veillant à adapter leur contrat d'assurance.

Principes d'intervention de la collectivité :

- Mise à disposition de véhicule, d'une place de stationnement dédiée à l'autopartage.
- Partenariat avec le centre social, pour la mise en œuvre du projet (soutien financier, RH...)
- Relai de communication

Expériences similaires en Drôme :

- Valdequint à Saint-Julien-en-Quint, depuis 2021
- Expérimentation par le 101.7 à Luc en Diois et Dromolib.

Modalités d'utilisation

- **Inscription :** auprès du centre social.
 - Dossier d'inscription : permis de conduire, carte d'identité, attestation de responsabilité civile, chèque de caution non encaissé, adhésion au centre social...
 - Signature d'un contrat ou de conditions générales d'utilisation
- **Réservation :**
 - Via un agenda partagé sur internet, pour faciliter l'autonomie des usagers
 - Auprès de l'accueil du centre social pour les personnes rencontrant des difficultés avec le numérique
 - Les deux possibilités, pour inclure tous les publics

- **Accès au véhicule :**
 - Clés à récupérer à l'accueil du centre social ou dans une boîte à clés
- **Paiement :** soit par avance sous forme de crédit consommation ou après la réservation
- **Facturation :** émise à la demande, à l'issue de la réservation par le gestionnaire.

Paramétrages à personnaliser par le centre social

En fonction des besoins identifiés auprès des habitants, il conviendra de définir et rassembler les éléments suivants :

- **Type(s) de véhicules :** thermique, électrique, sans permis, selon les véhicules disponibles.
- **Durées de réservation :** minimum et maximum (ex 48 ou 72h).
- **Assurance :** opter pour un contrat **tous risques et tous conducteurs**, incluant jeunes conducteurs et négocier une franchise faible.
- **Système de dépôt de garantie :** montant du chèque de caution non encaissé, partenariat avec un organisme social tiers pour les plus précaires,
- **Modalités de gestion du carburant ou de recharge :** carte à bord du véhicule, inclus dans le tarif d'usage ou déduction des frais kilométriques des utilisateurs, sur justificatif
- **Système de recharge électrique :** installation prise de recharge ou borne (7 kW) dédiée, abonnement à une carte du réseau publics, ...
- **Grille tarifaire :** dépend du coût réel d'usage du véhicule et des objectifs du service.
 - indemnité kilométrique
 - ou indemnité horaire + kilométrique
 - ou abonnement mensuel + indemnité kilométrique
 - ou forfait demi-journée / journée
- **Priorités d'utilisation du véhicule :** le cas échéant si besoin d'arbitrer entre plusieurs demandes concomitantes (rdv médical, entretien professionnel...)
- **Accompagnement des utilisateurs et de la communauté :** par des bénévoles et/ou salariés ayant pour mission l'information, communication et accompagnement au changement de mobilité.

Règles d'utilisation : document récapitulatif à formaliser sous la forme d'un Règlement intérieur, Contrat ou de Conditions générales d'utilisation.

Technologie : au choix de la structure

- Agenda partagé en ligne : tableur, agenda
- Plateforme [Coloc'Auto](#) permettant :
 - Ajout de véhicules
 - Invitation des utilisateurs membres, après inscription
 - Réservation par les utilisateurs directement
 - Possibilité d'indiquer sa destination pour faciliter des trajets en covoiturage
- Plateforme de gestion de flottes : abonnement + coûteux

Budget de l'opération

- **Coûts d'investissements et d'installation :**
 - Véhicule
 - Système de recharge si VE : prise, borne
- **Coût de fonctionnement :**
 - Place de stationnement à prévoir sur un parking privé ou public
 - Assurance, carburant ou énergie, entretien
 - Temps d'information, d'accueil des usagers et d'animation du service
 - Supports de communication
- **Recettes :** perçues par le centre social pour couvrir les frais du véhicule
 - Aides possibles de la CAF pour couvrir une partie du temps de travail
 - Partenariat avec la commune et l'intercommunalité (AOM)

Retours d'expériences

- **Points forts :**
 - Accompagnement sur mesure pour les habitants les plus précaires.
 - Service complémentaire aux dispositifs et services sociaux existants, en matière d'accès aux droits fondamentaux (emploi, soins et rdv médicaux, culture, loisirs, etc.).
 - Usage partagé avec les salariés du centre social.
- **Difficultés rencontrées :**
 - Demande du temps au démarrage du projet pour faire connaître l'intérêt et le faible coût.
 - Équilibre précaire si peu d'utilisation, qui nécessite quelques soutiens des collectivités au démarrage.

Contact :

- ANNEXE 2 -

Cartes de densité de population par EPCI

» DENSITÉ DE POPULATION - CA ARCHE AGGLO

CD 26

Développement
autopartage



Densité de population
à 600 m

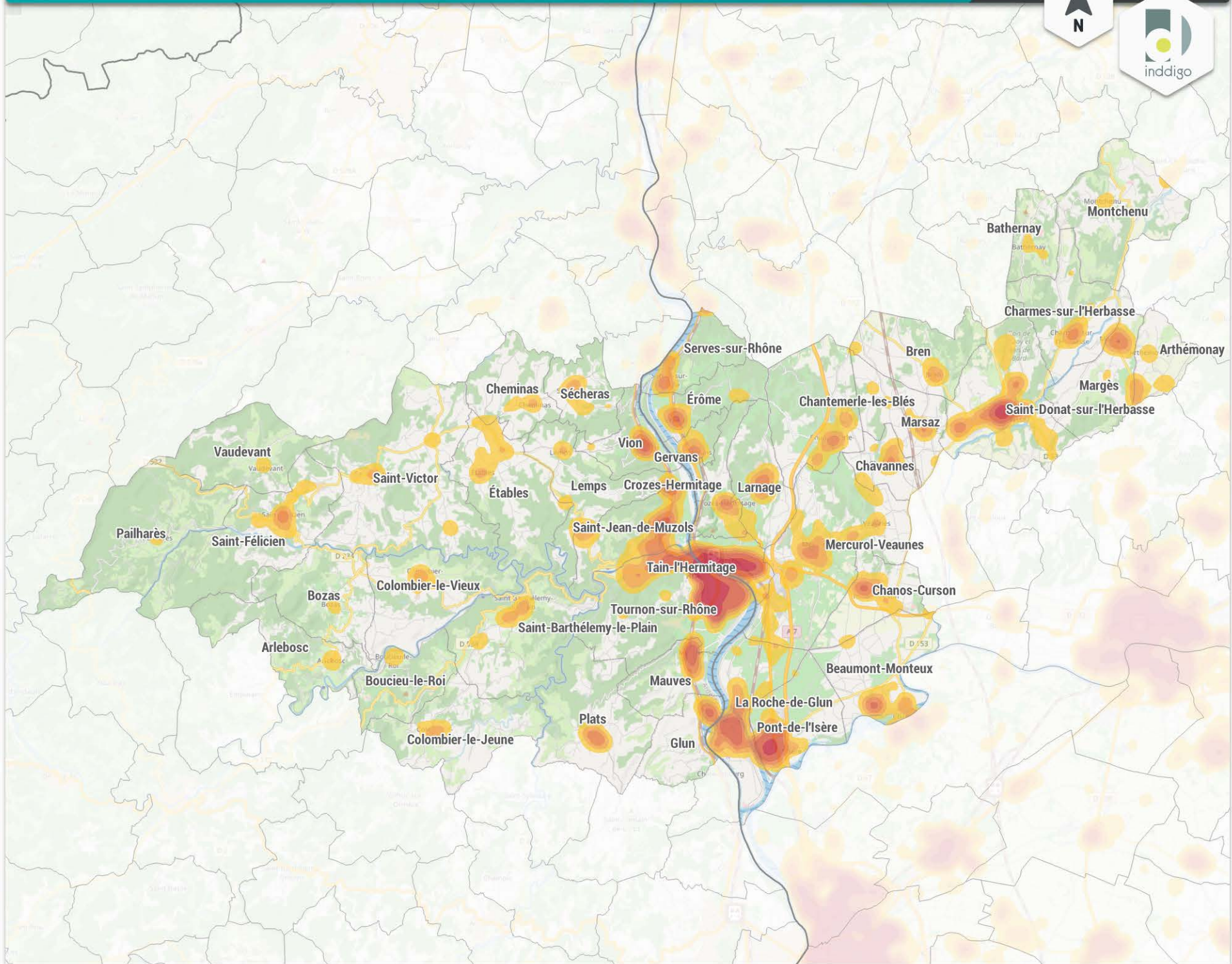
- + de 600
- de 300 à 600
- de 180 à 300
- de 90 à 180
- de 30 à 90



6 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
INSEE

Réalisation :
Romain Pellicier
Inddigo - Octobre 2024



» DENSITÉ DE POPULATION - CA MONTÉLIMAR AGGLOMÉRATION

CD 26

Développement
autopartage

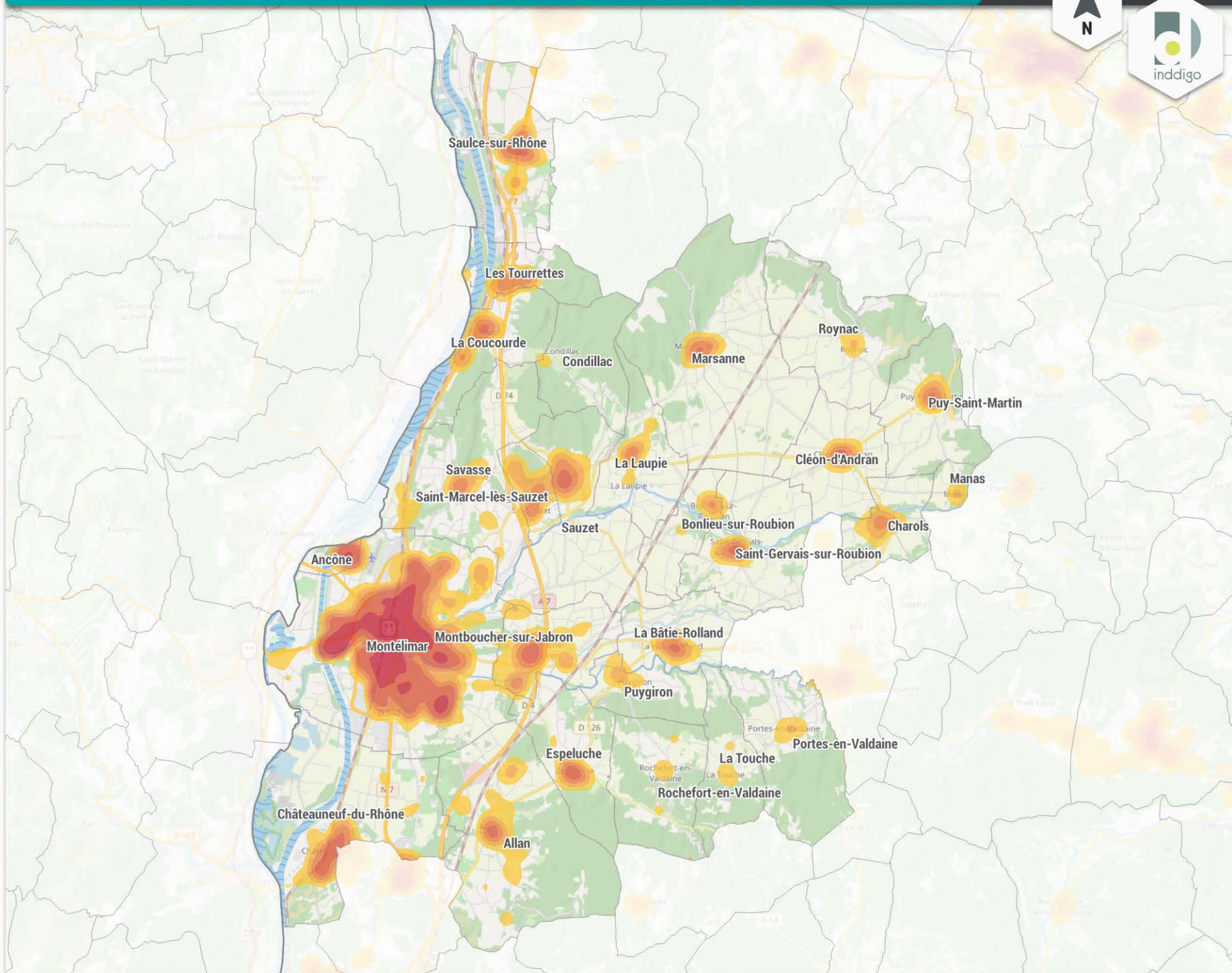
Densité de population
à 600 m



5 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
INSEE

Réalisation :
Romain Pellicier
Inddigo - Octobre 2024



» DENSITÉ DE POPULATION - CA VALENCE ROMANS AGGLO

CD 26

Développement
autopartage

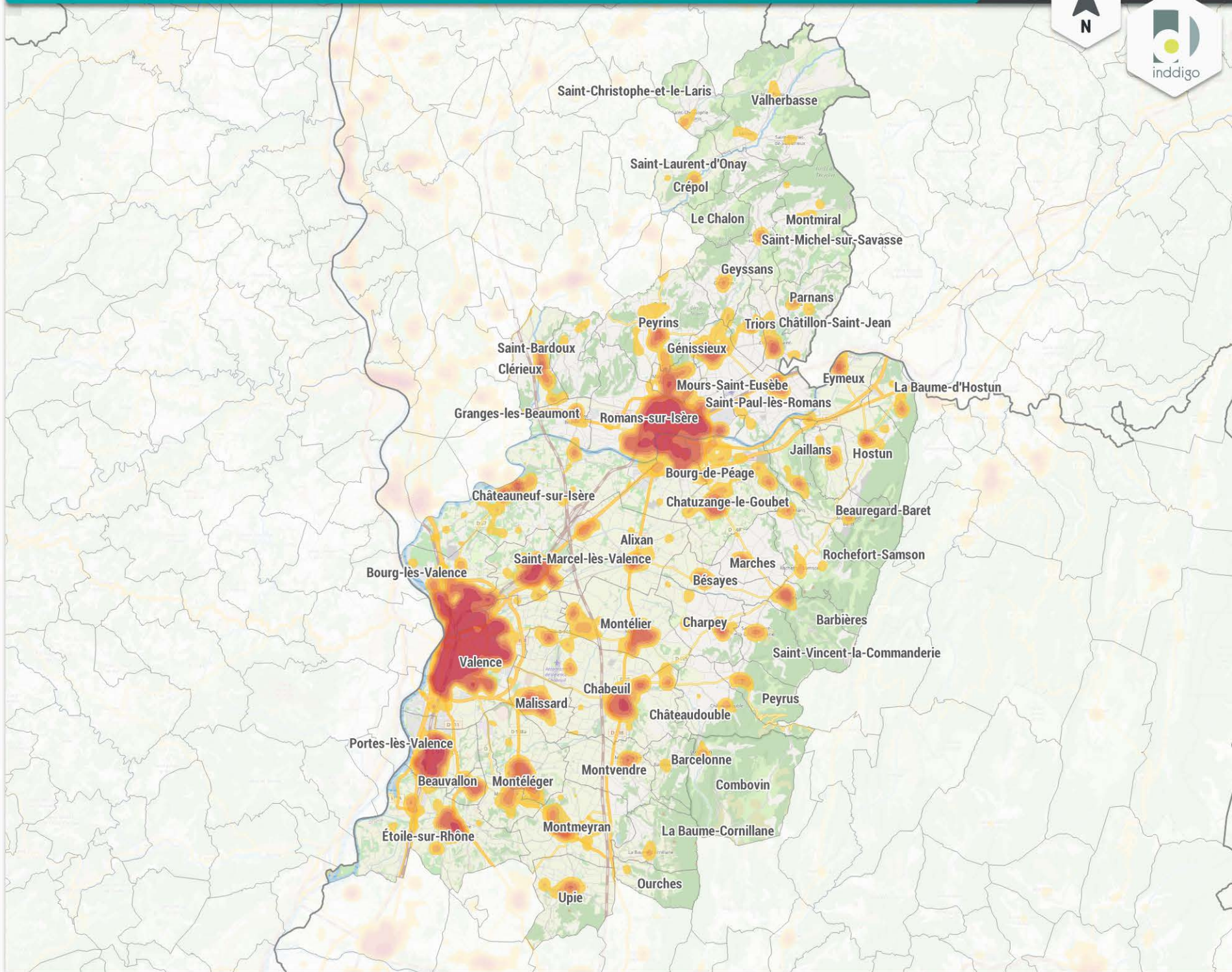
Densité de population
à 600 m



10 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
INSEE

Réalisation :
Romain Pellicier
Inddigo - Octobre 2024



» DENSITÉ DE POPULATION - CC DES BARONNIES EN DRÔME PROVENÇALE



CD 26

Développement
autopartage

Densité de population
à 600 m

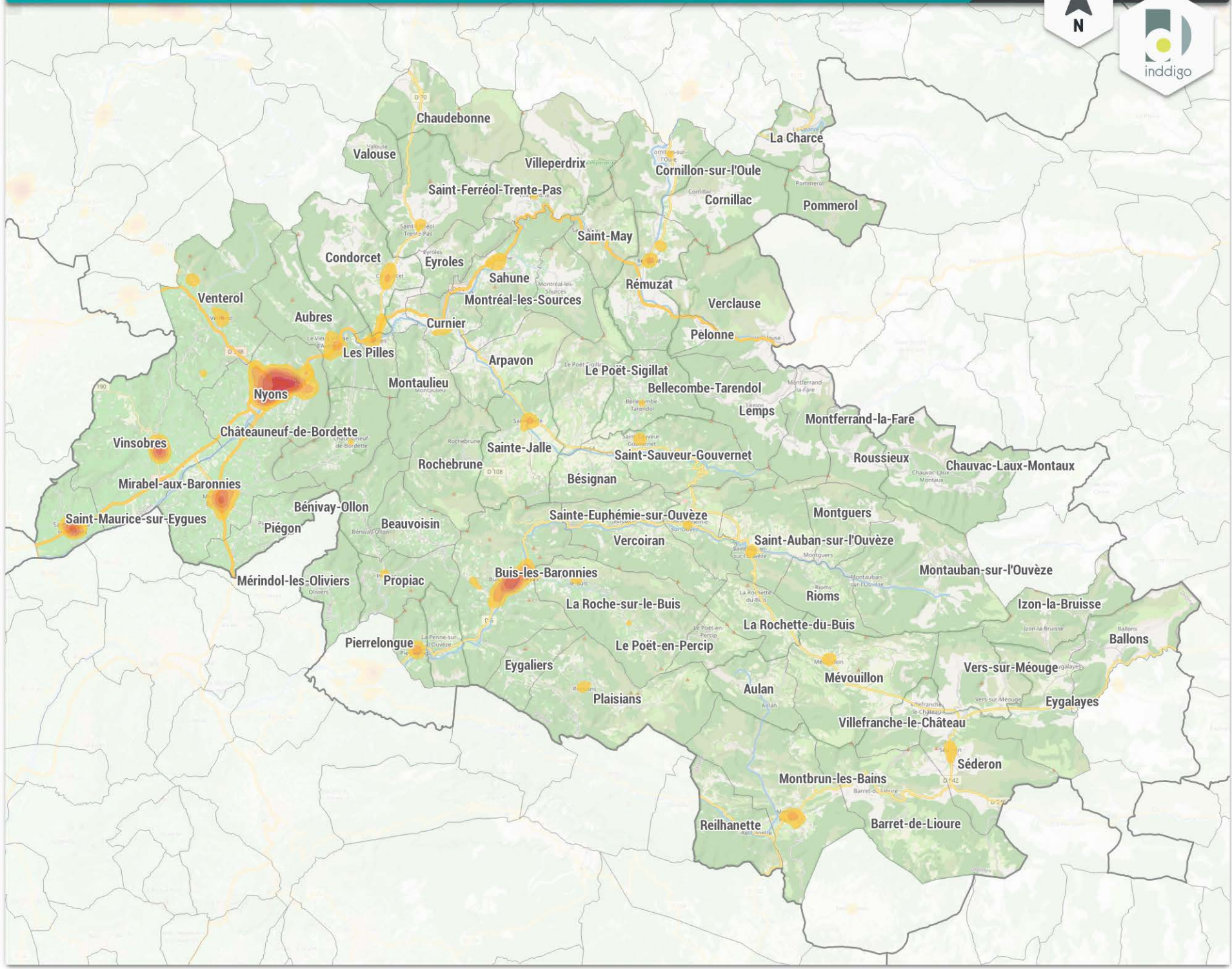
- + de 600
- de 300 à 600
- de 180 à 300
- de 90 à 180
- de 30 à 90



8 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
INSEE

Réalisation :
Romain Pellicier
Inddigo - Octobre 2024



» DENSITÉ DE POPULATION - CC DIEULEFIT-BOURDEAUX

CD 26

Développement
autopartage



Densité de population
à 600 m

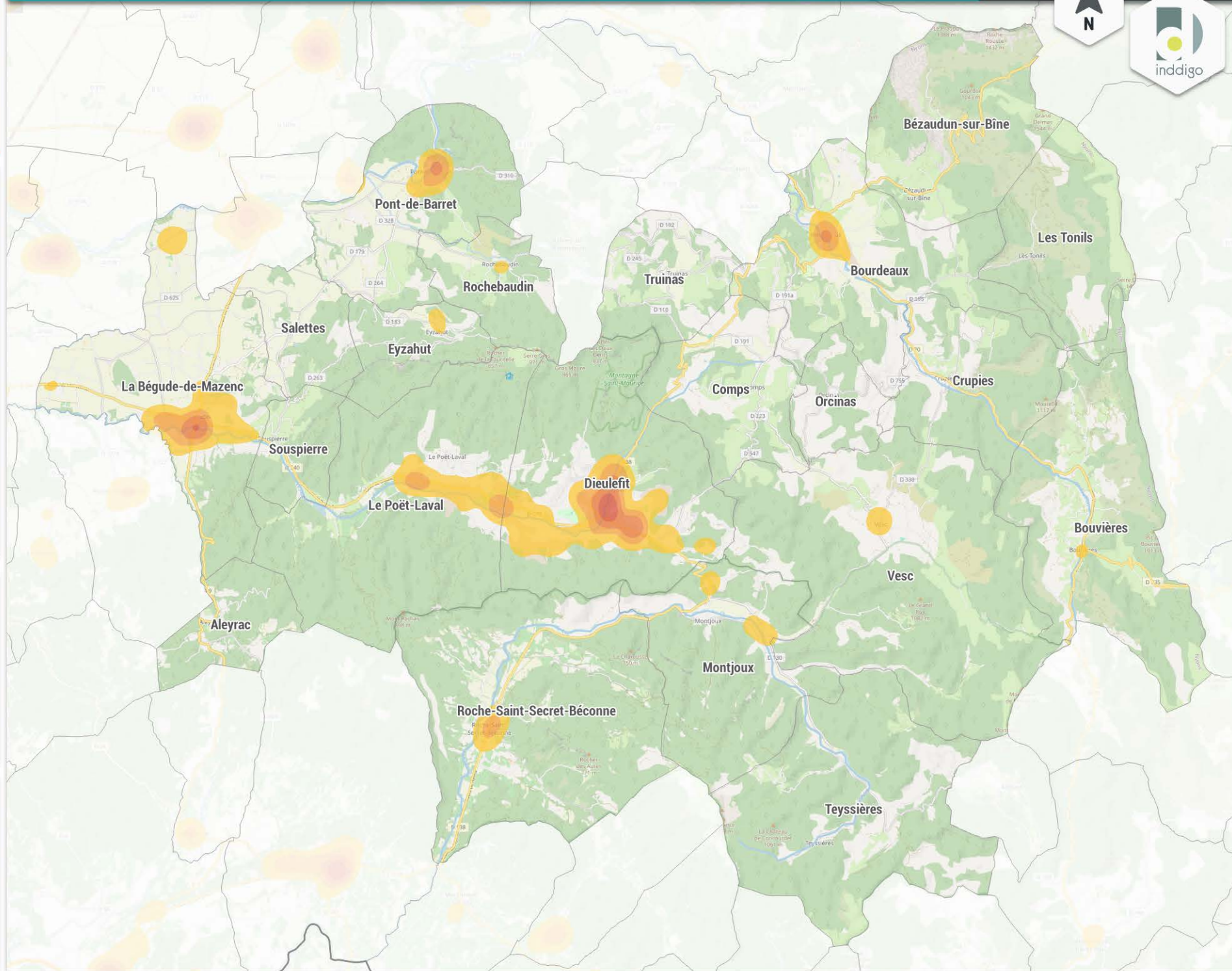
- + de 600
- de 300 à 600
- de 180 à 300
- de 90 à 180
- de 30 à 90



4 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
INSEE

Réalisation :
Romain Pellicier
Inddigo - Octobre 2024



» DENSITÉ DE POPULATION - CC DRÔME SUD PROVENCE

CD 26

Développement
autopartage

Densité de population
à 600 m

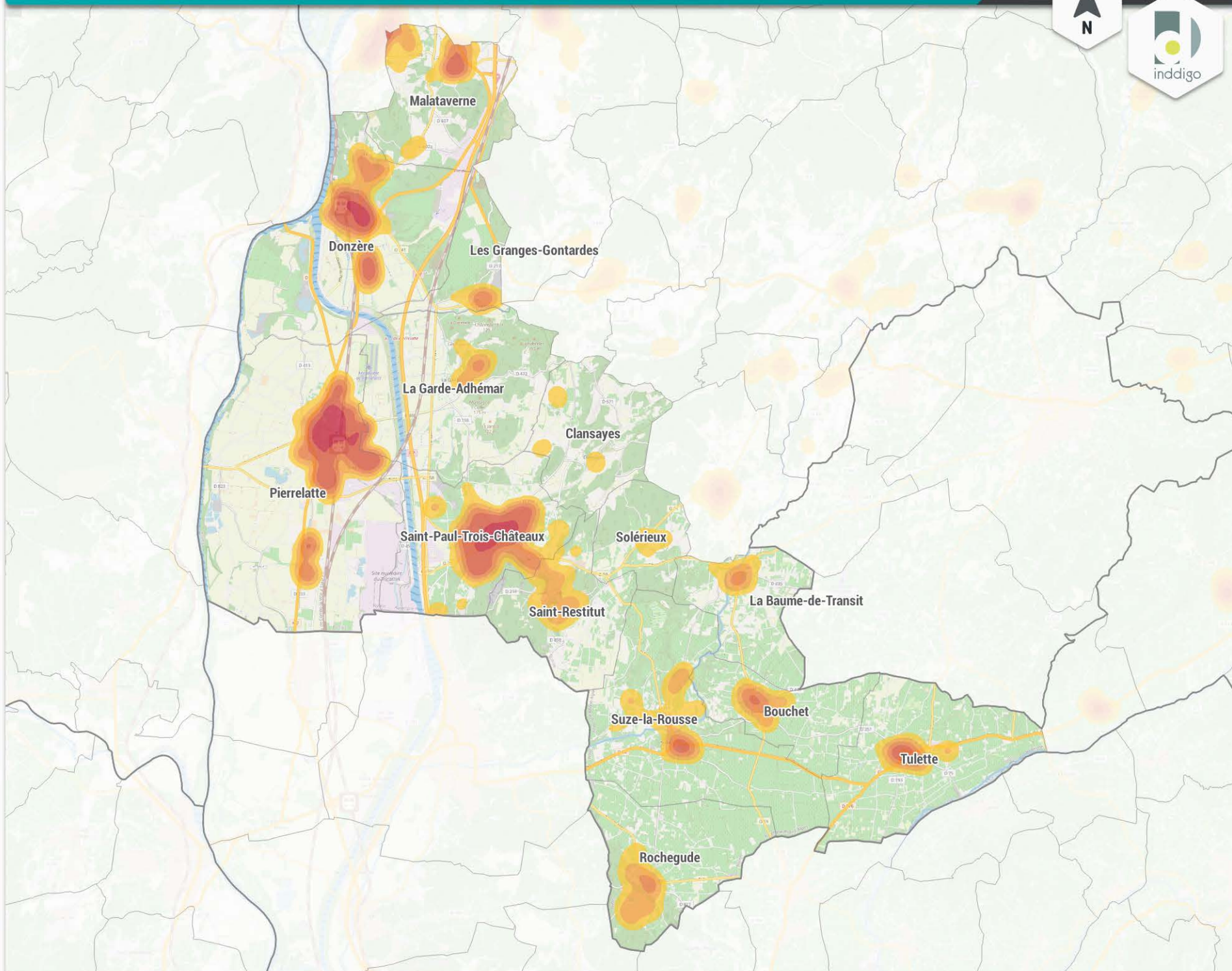
- + de 600
- de 300 à 600
- de 180 à 300
- de 90 à 180
- de 30 à 90



5 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
INSEE

Réalisation :
Romain Pellicier
Inddigo - Octobre 2024

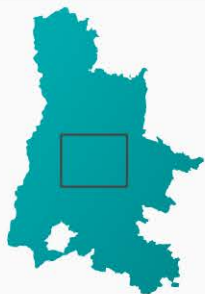


CD 26

Développement
autopartage

Densité de population
à 600 m

- + de 600
- de 300 à 600
- de 180 à 300
- de 90 à 180
- de 30 à 90

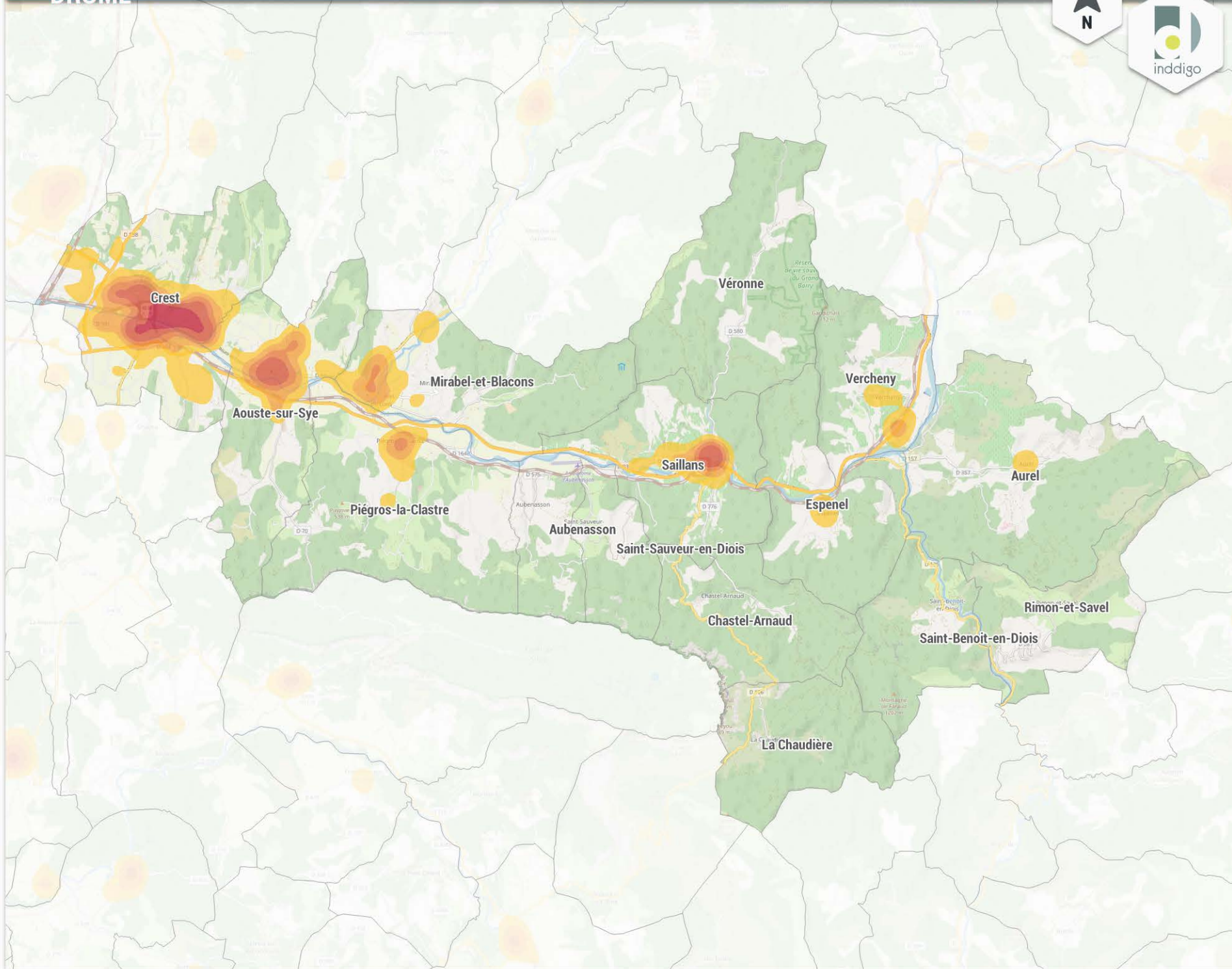


4 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
INSEE

Réalisation :
Romain Pellicier
Inddigo - Octobre 2024

» DENSITÉ DE POPULATION - CC DU CRESTOIS ET DE PAYS DE SAILLANS CŒUR DE DRÔME



» DENSITÉ DE POPULATION - CC DU DIOIS

CD 26

Développement
autopartage

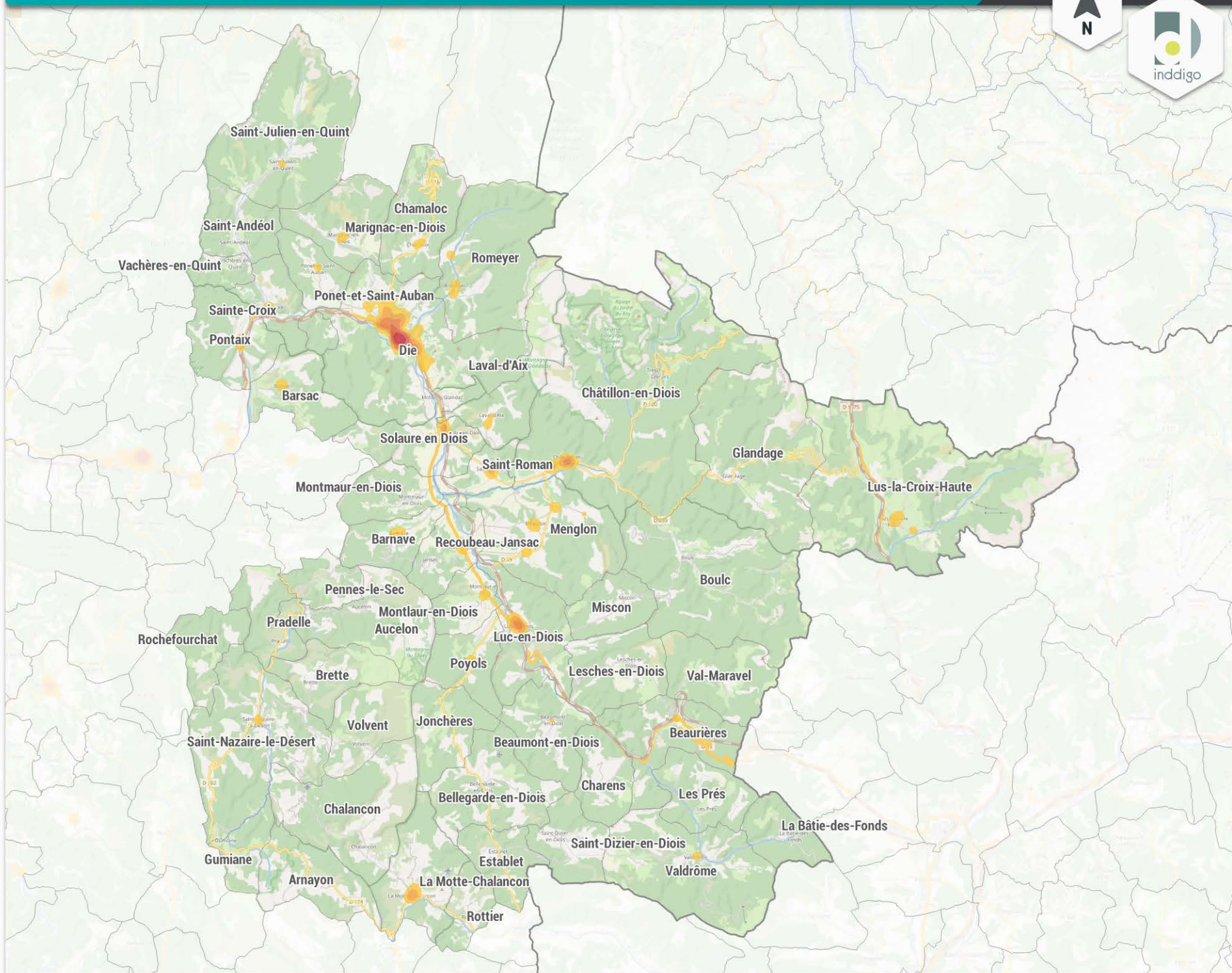
Densité de population
à 600 m



9 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
INSEE

Réalisation :
Romain Pellicier
Inddigo - Octobre 2024



» DENSITÉ DE POPULATION - CC DU ROYANS-VERCORS

CD 26

Développement
autopartage

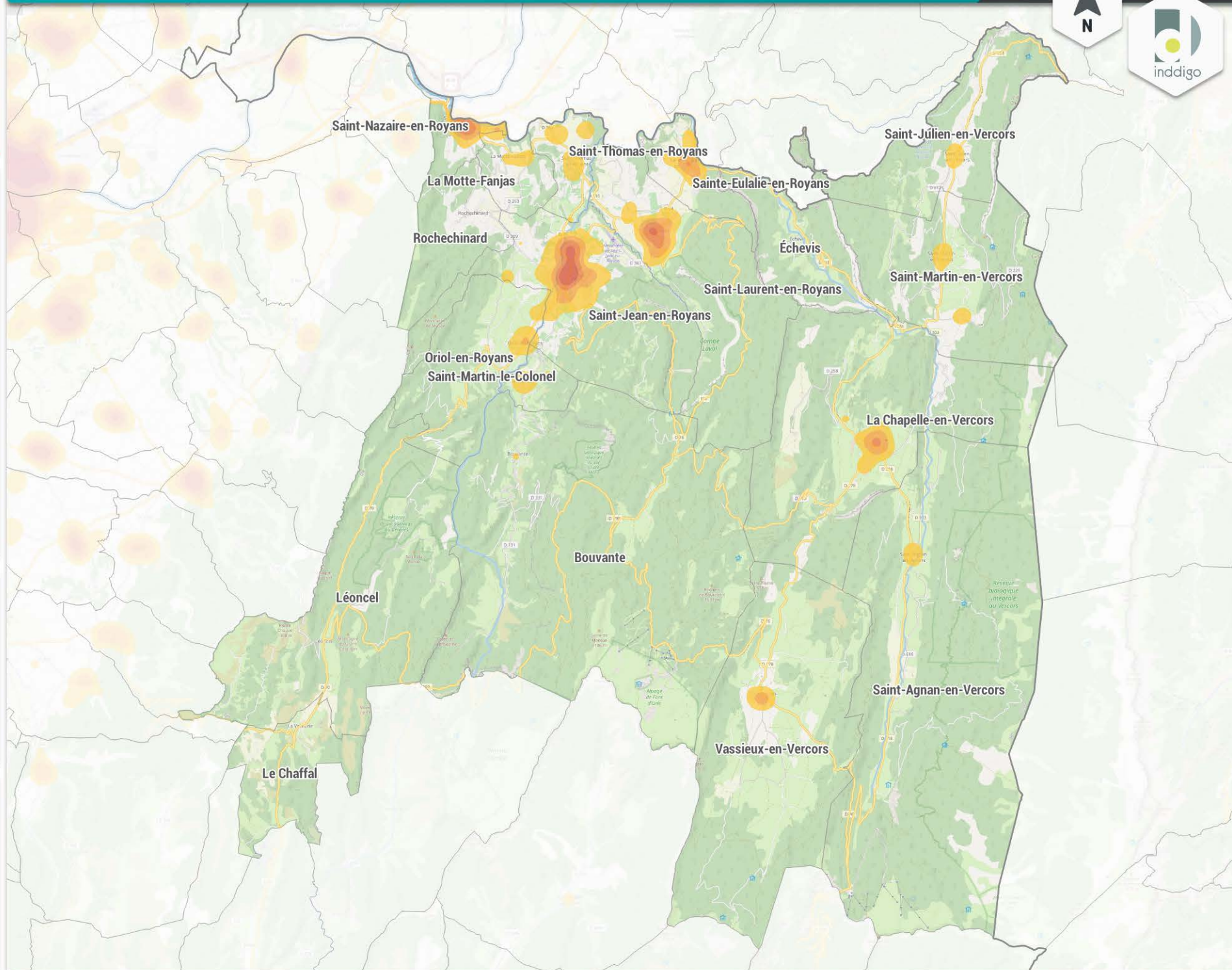
Densité de population
à 600 m



5 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
INSEE

Réalisation :
Romain Pellicier
Inddigo - Octobre 2024

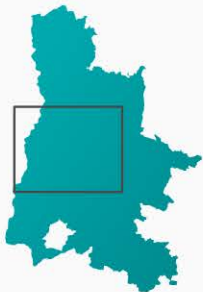


» DENSITÉ DE POPULATION - CC DU VAL DE DRÔME EN BIOVALLÉE

CD 26

Développement
autopartage

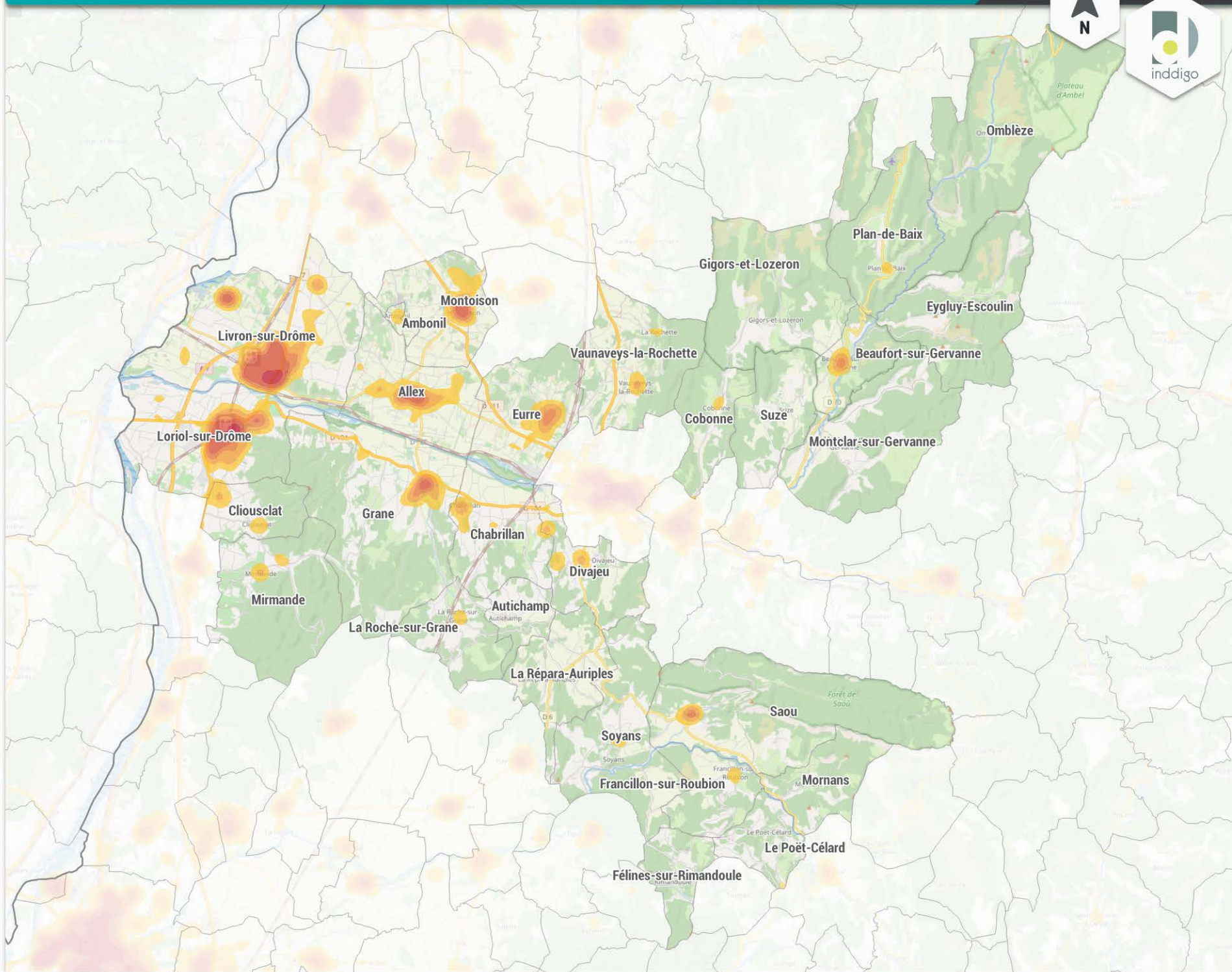
Densité de population
à 600 m



7 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
INSEE

Réalisation :
Romain Pellicier
Inddigo - Octobre 2024



» DENSITÉ DE POPULATION - CC ENCLAVE DES PAPES-PAYS DE GRIGNAN

CD 26

Développement
autopartage

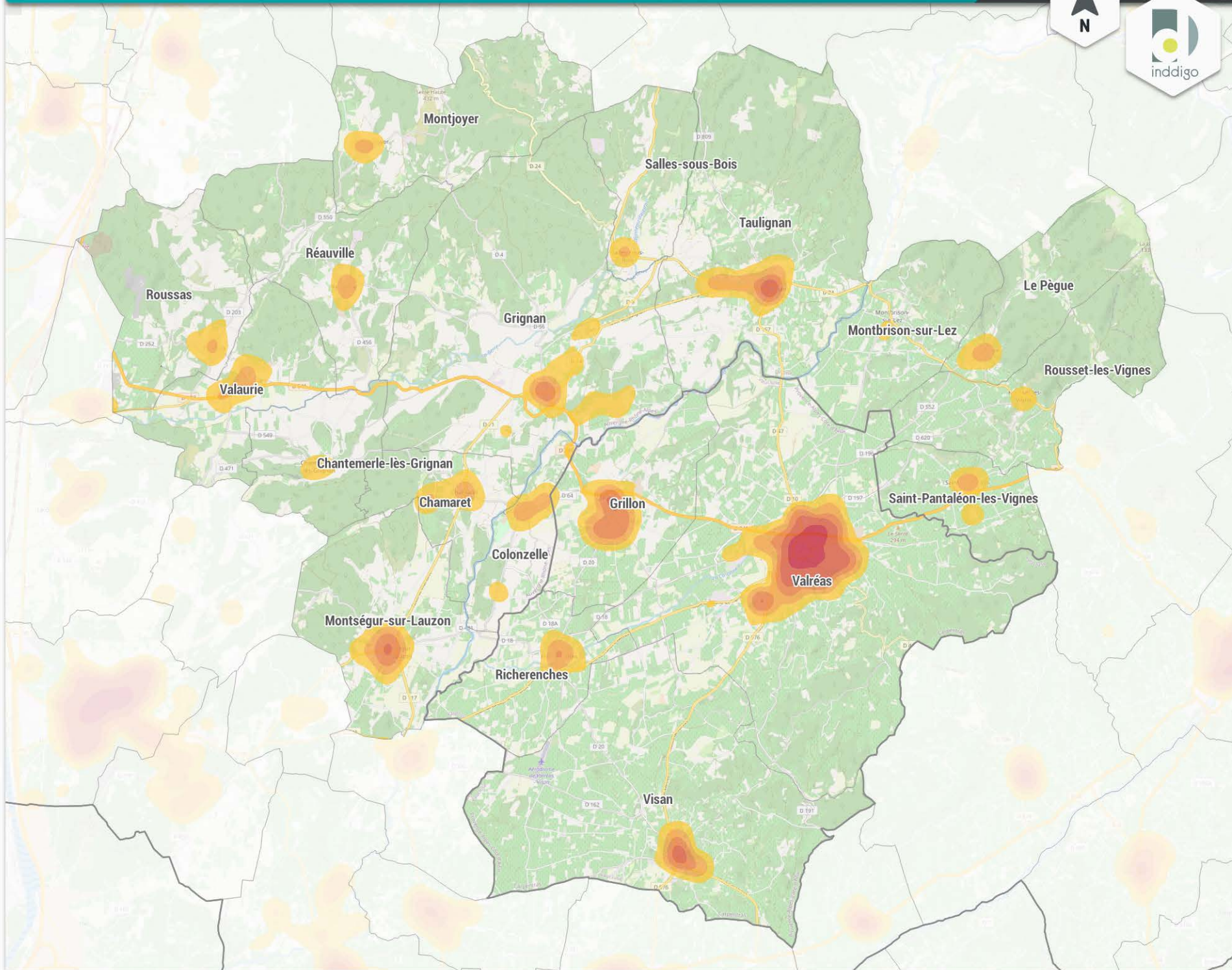
Densité de population
à 600 m



4 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
INSEE

Réalisation :
Romain Pellicier
Inddigo - Octobre 2024



» DENSITÉ DE POPULATION - CC PORTE DE DRÔMARDÈCHE

CD 26

Développement
autopartage



Densité de population
à 600 m

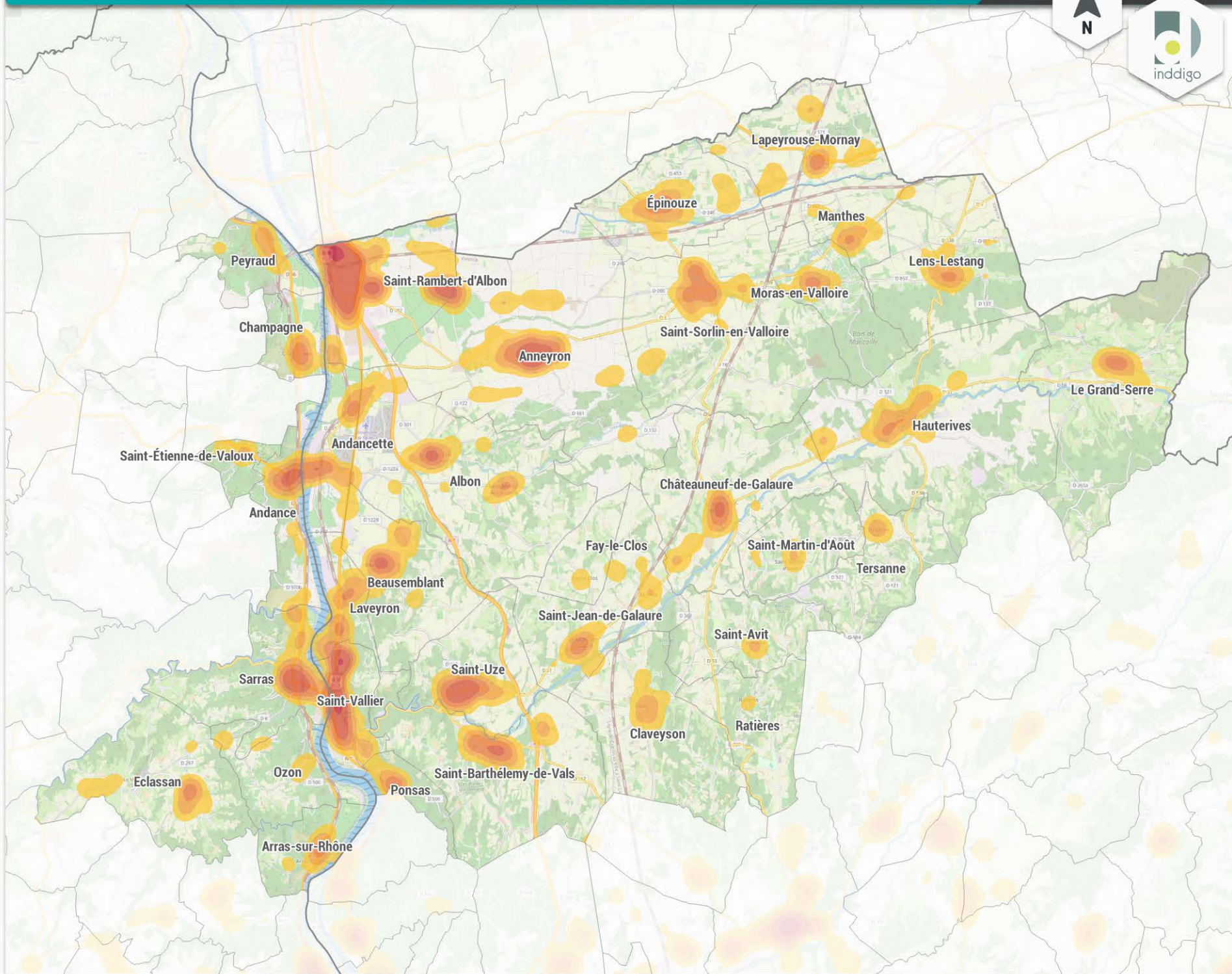
- + de 600
- de 300 à 600
- de 180 à 300
- de 90 à 180
- de 30 à 90



5 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
INSEE

Réalisation :
Romain Pellicier
Inddigo - Octobre 2024



- ANNEXE 3 -

Cartes de densité d'emplois par EPCI

» DENSITÉ D'EMPLOIS - CA ARCHE AGGLO

CD 26

Développement
autopartage

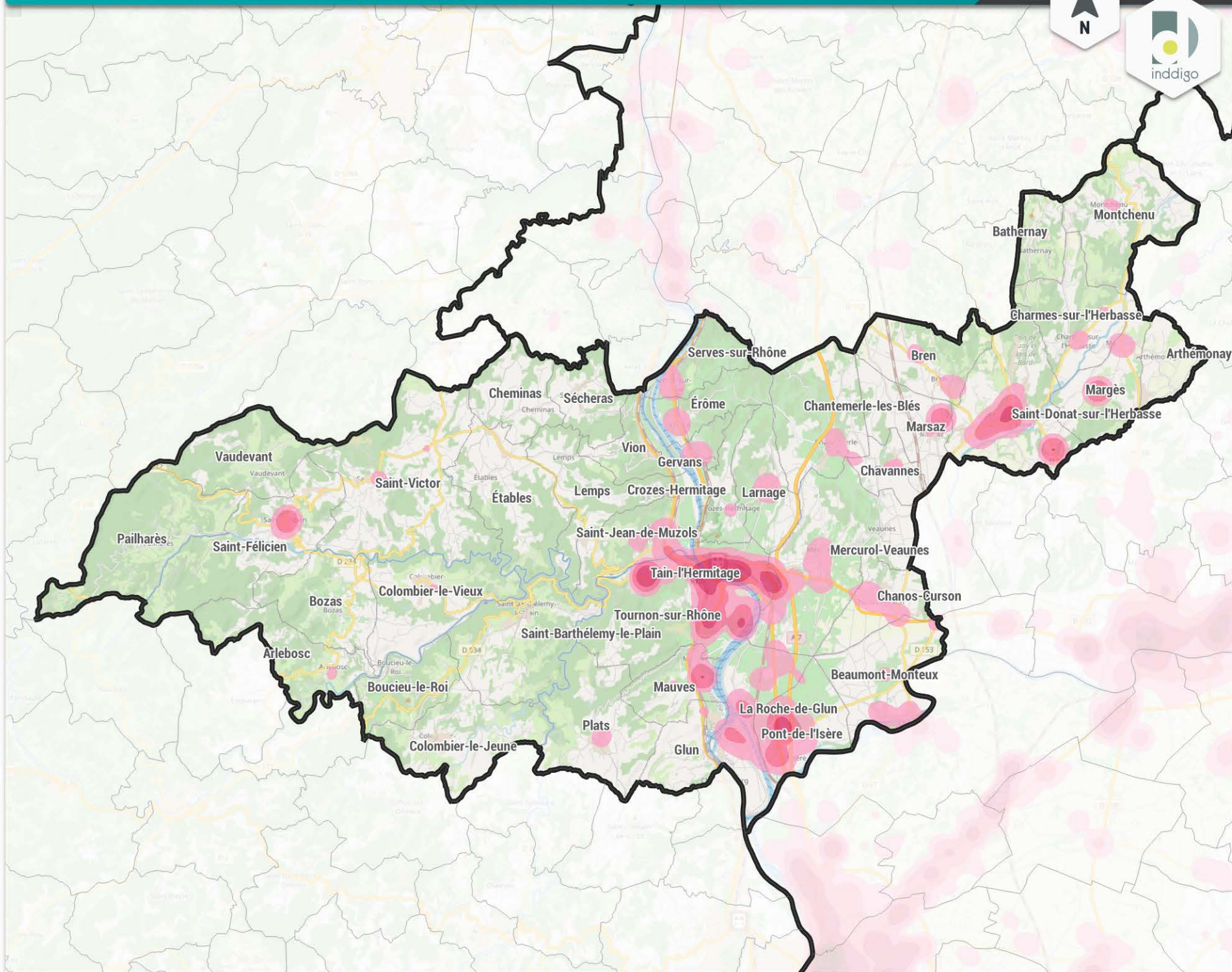
Densité d'emplois à 1 km



6 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
INSEE

Réalisation :
Romain Pellicier
Inddigo - Octobre 2024



» DENSITÉ D'EMPLOIS - CA MONTÉLIMAR AGGLOMÉRATION

CD 26

Développement
autopartage

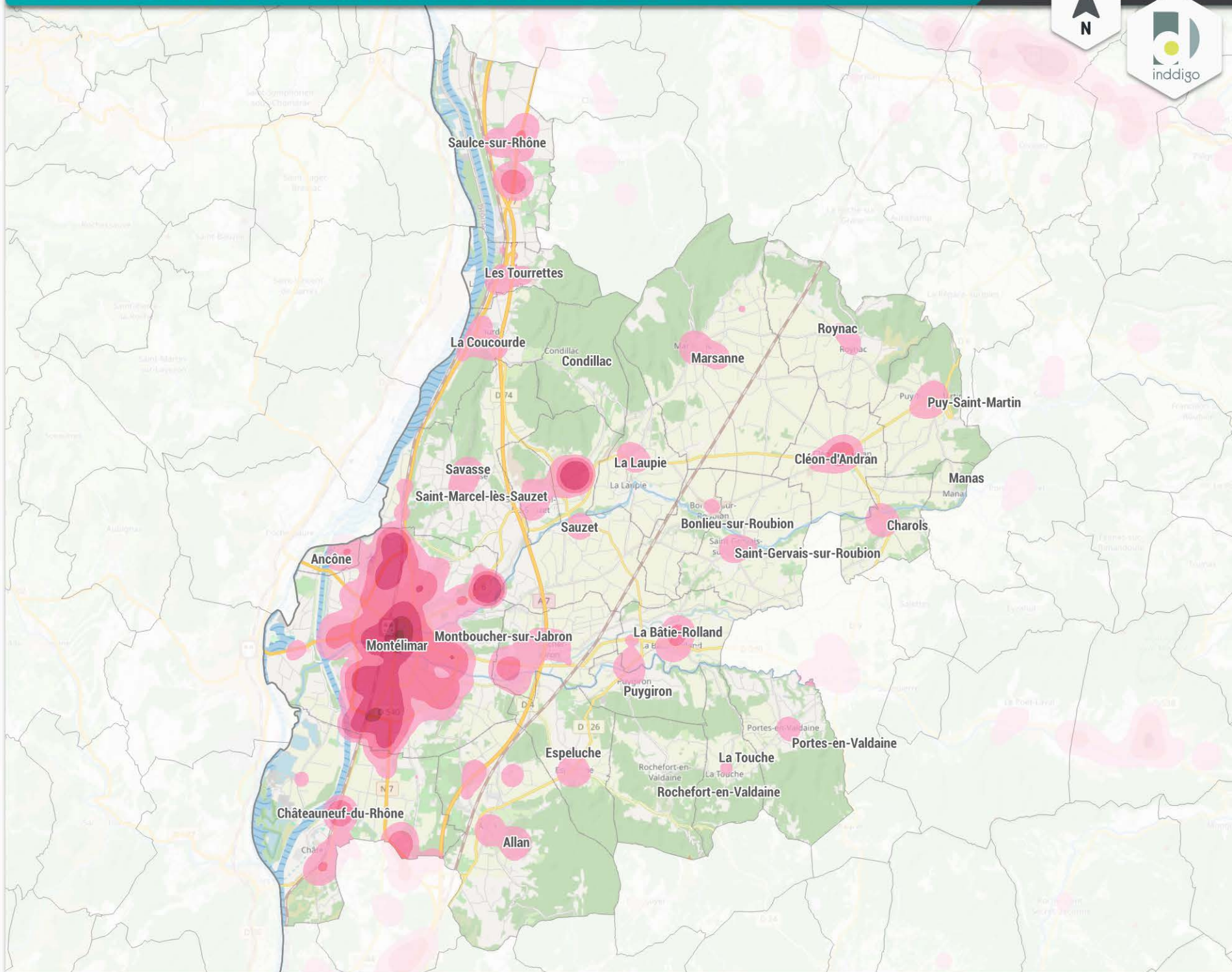
Densité d'emplois à 1 km



5 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
INSEE

Réalisation :
Romain Pellicier
Inddigo - Octobre 2024



» DENSITÉ D'EMPLOIS - CA VALENCE ROMANS AGGLO

CD 26

Développement
autopartage



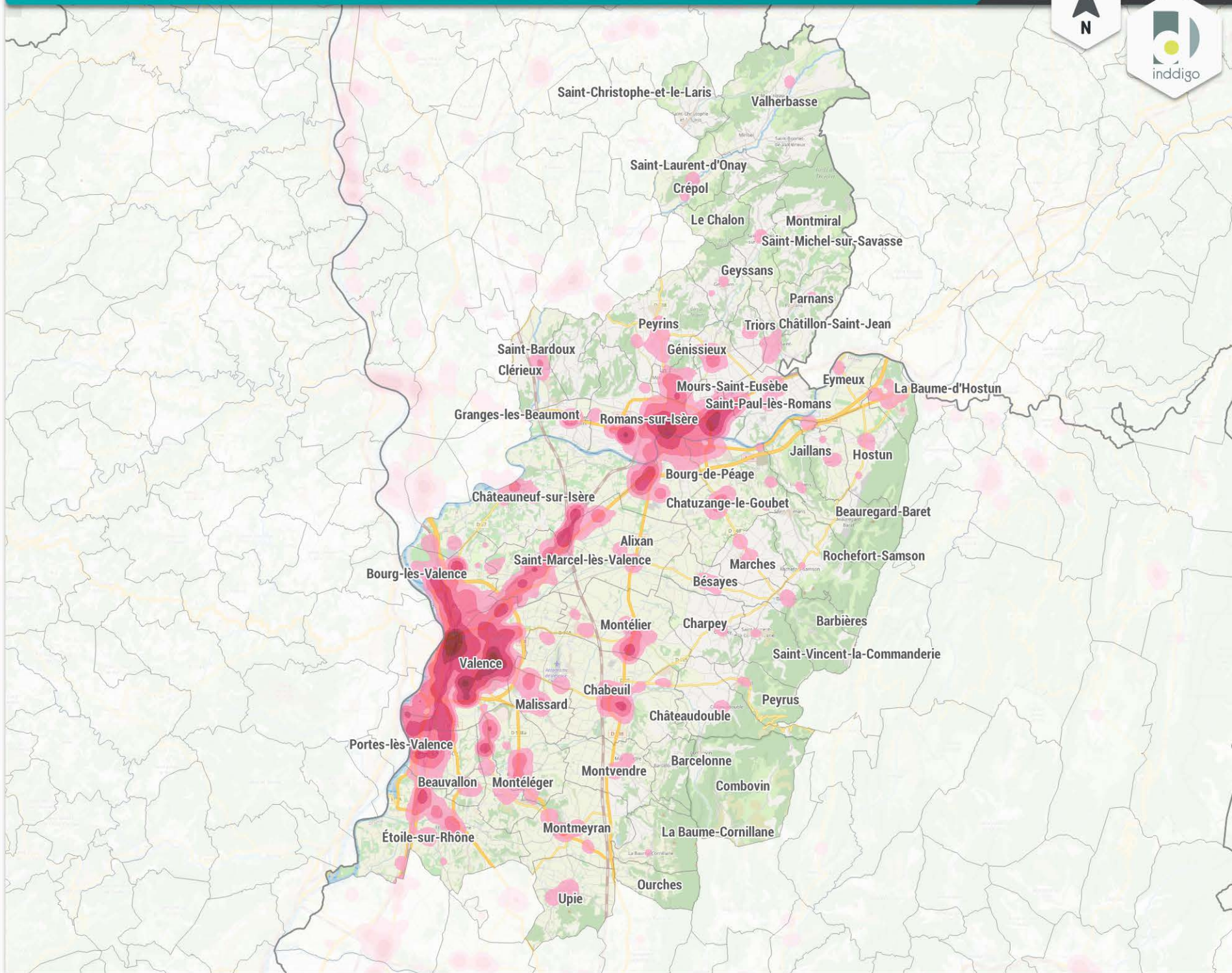
Densité d'emplois à 1 km



10 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
INSEE

Réalisation :
Romain Pellicier
Inddigo - Octobre 2024



» DENSITÉ D'EMPLOIS - CC DES BARONNIES EN DRÔME PROVENÇALE



CD 26

Développement
autopartage

Densité d'emplois à 1 km

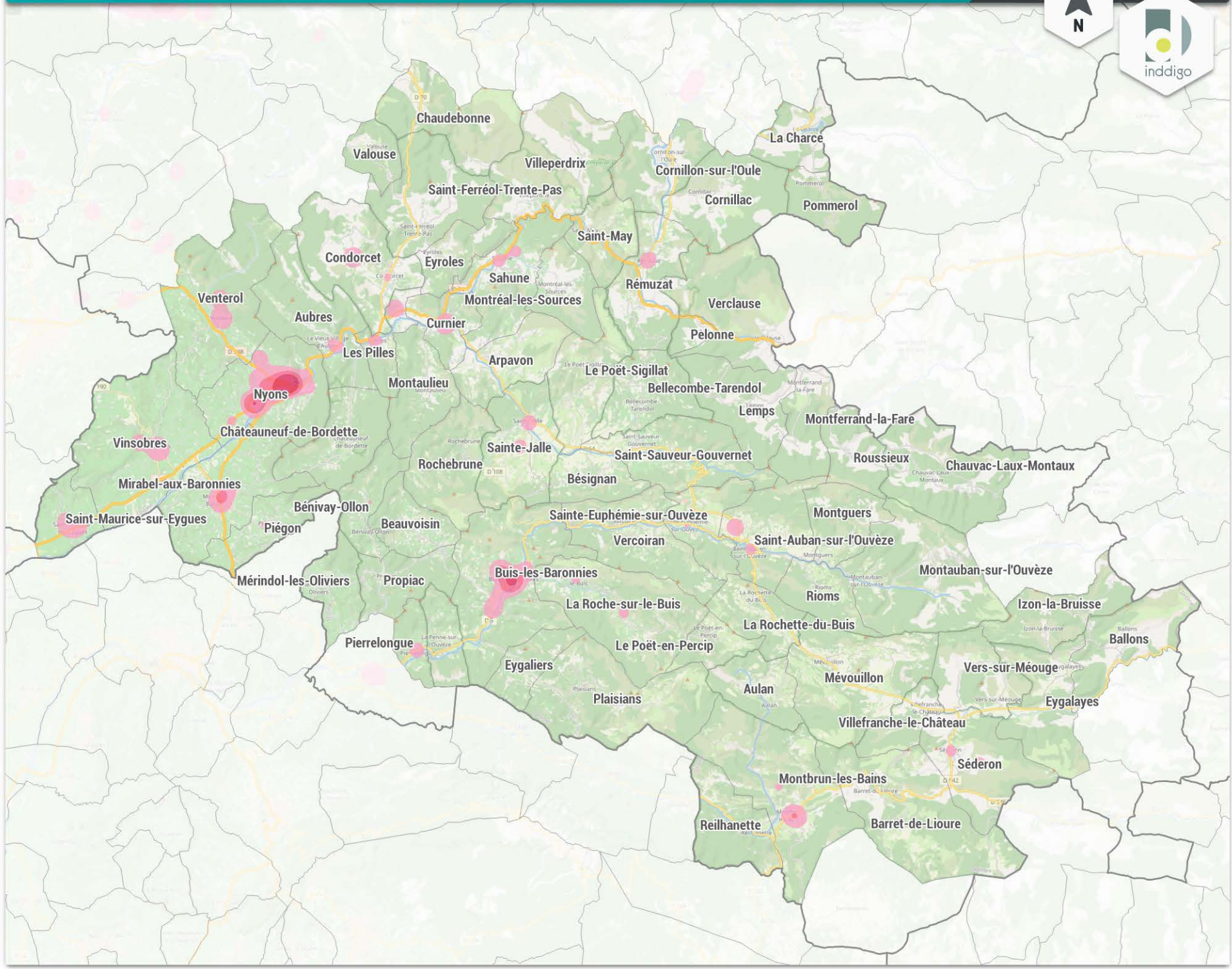
- + de 3 000
- de 1 500 à 3 000
- de 450 à 1 500
- de 150 à 450
- de 30 à 150



8 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
INSEE

Réalisation :
Romain Pellicier
Inddigo - Octobre 2024



» DENSITÉ D'EMPLOIS - CC DIEULEFIT-BOURDEAUX

CD 26

Développement
autopartage



Densité d'emplois à 1 km

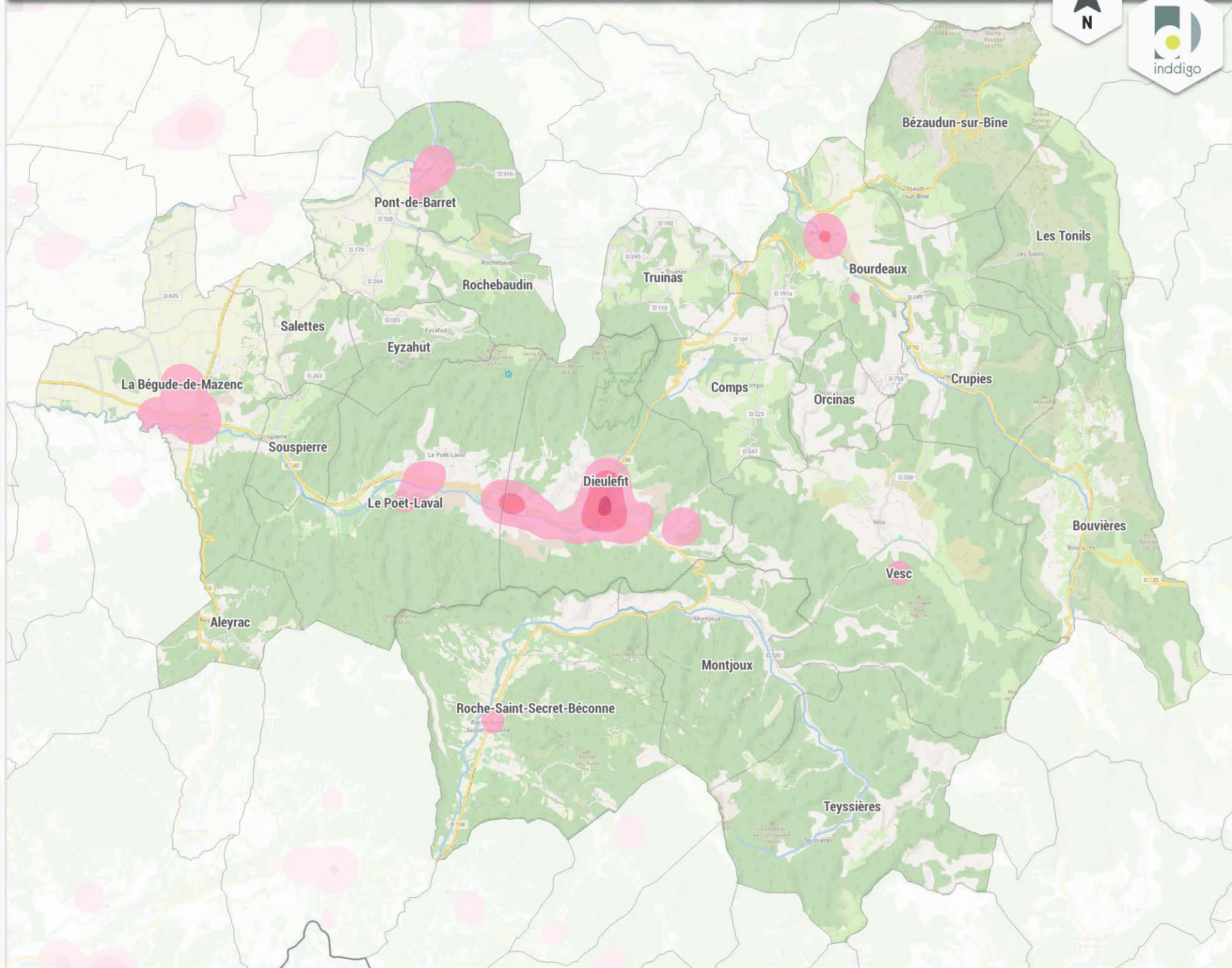
- + de 3 000
- de 1 500 à 3 000
- de 450 à 1 500
- de 150 à 450
- de 30 à 150



4 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
INSEE

Réalisation :
Romain Pellicier
Inddigo - Octobre 2024



» DENSITÉ D'EMPLOIS - CC DRÔME SUD PROVENCE

CD 26

Développement
autopartage



Densité d'emplois à 1 km

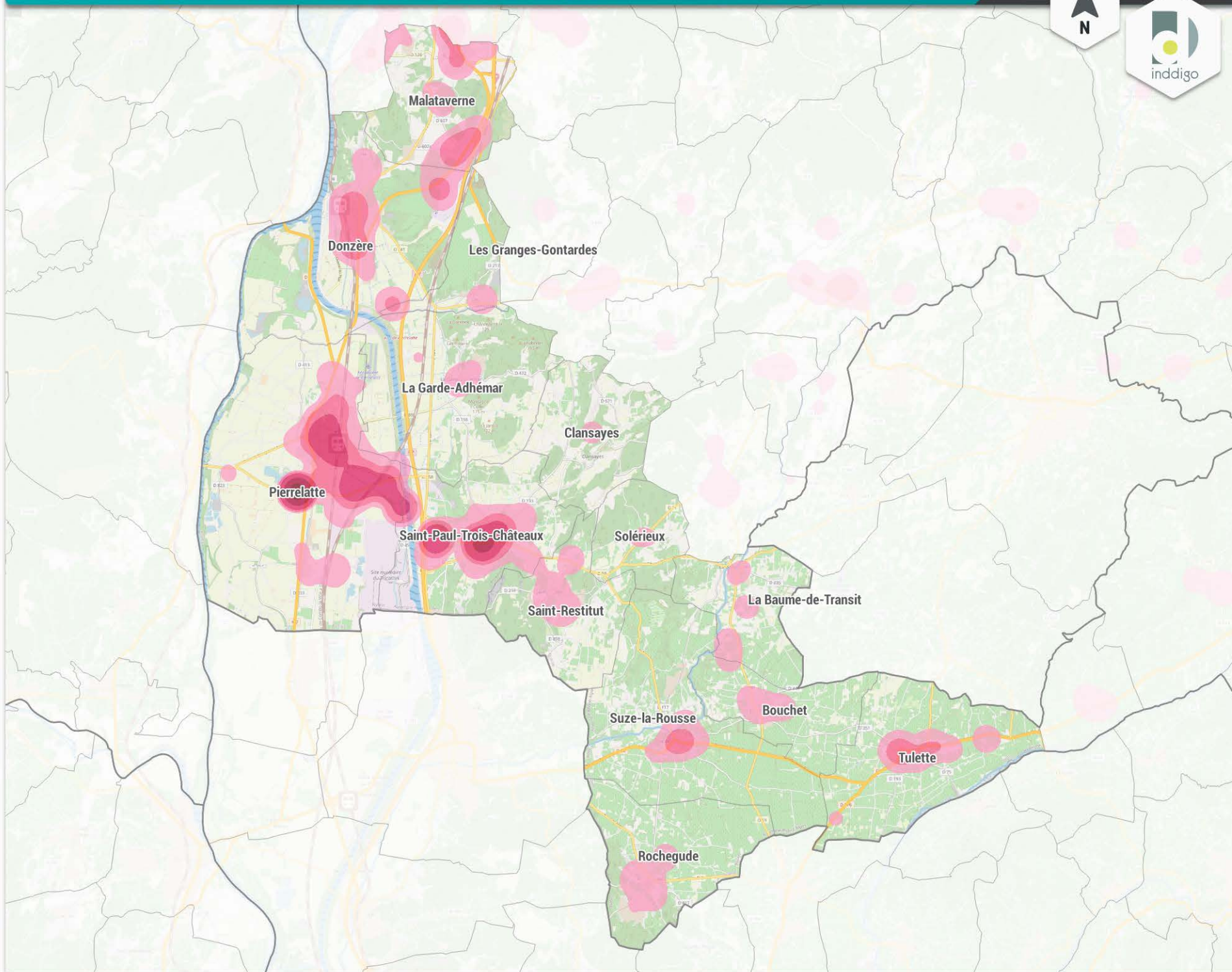
- + de 3 000
- de 1 500 à 3 000
- de 450 à 1 500
- de 150 à 450
- de 30 à 150



5 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
INSEE

Réalisation :
Romain Pellicier
Inddigo - Octobre 2024



» DENSITÉ D'EMPLOIS - CC DU CRESTOIS ET DE PAYS DE SAILLANS CŒUR DE DRÔME

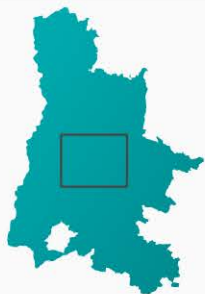


CD 26

Développement
autopartage

Densité d'emplois à 1 km

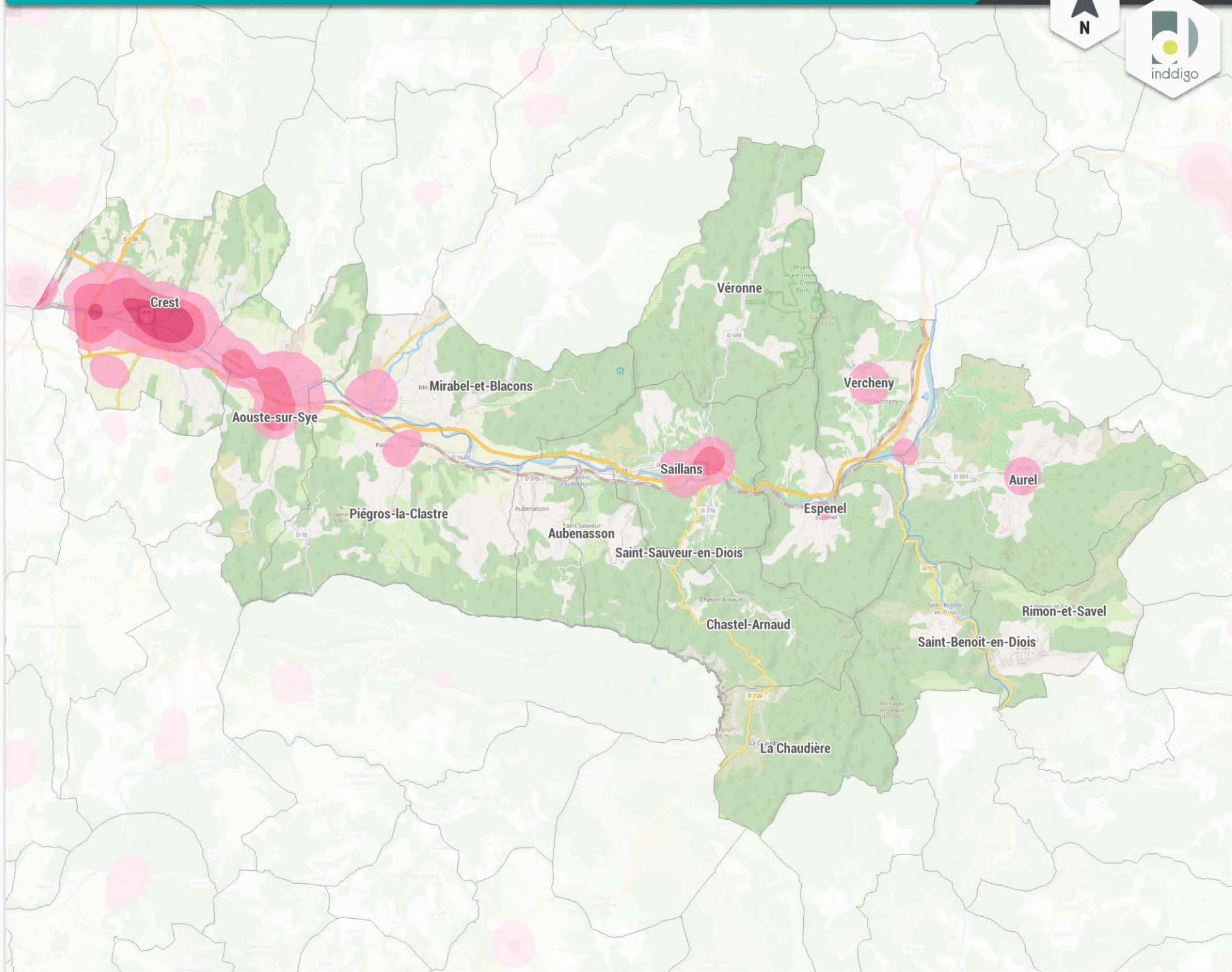
- + de 3 000
- de 1 500 à 3 000
- de 450 à 1 500
- de 150 à 450
- de 30 à 150



4 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
INSEE

Réalisation :
Romain Pellicier
Inddigo - Octobre 2024



» DENSITÉ D'EMPLOIS - CC DU DIOIS

CD 26

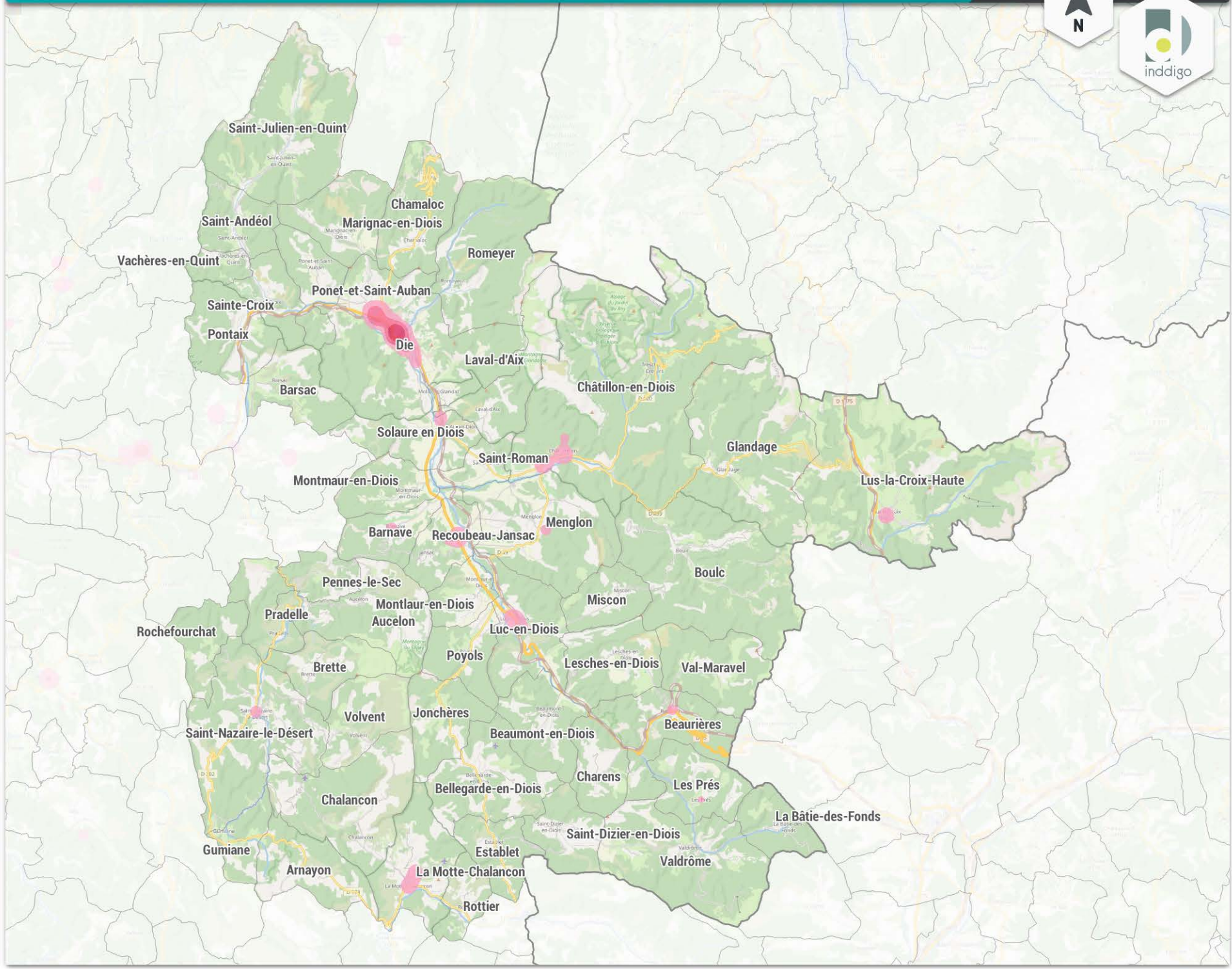
Développement autopartage



9 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
INSEE

Réalisation :
Romain Pellicier
Inddigo - Octobre 2024



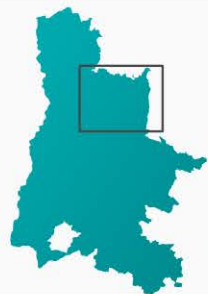
» DENSITÉ D'EMPLOIS - CC DU ROYANS-VERCORS

CD 26

Développement
autopartage



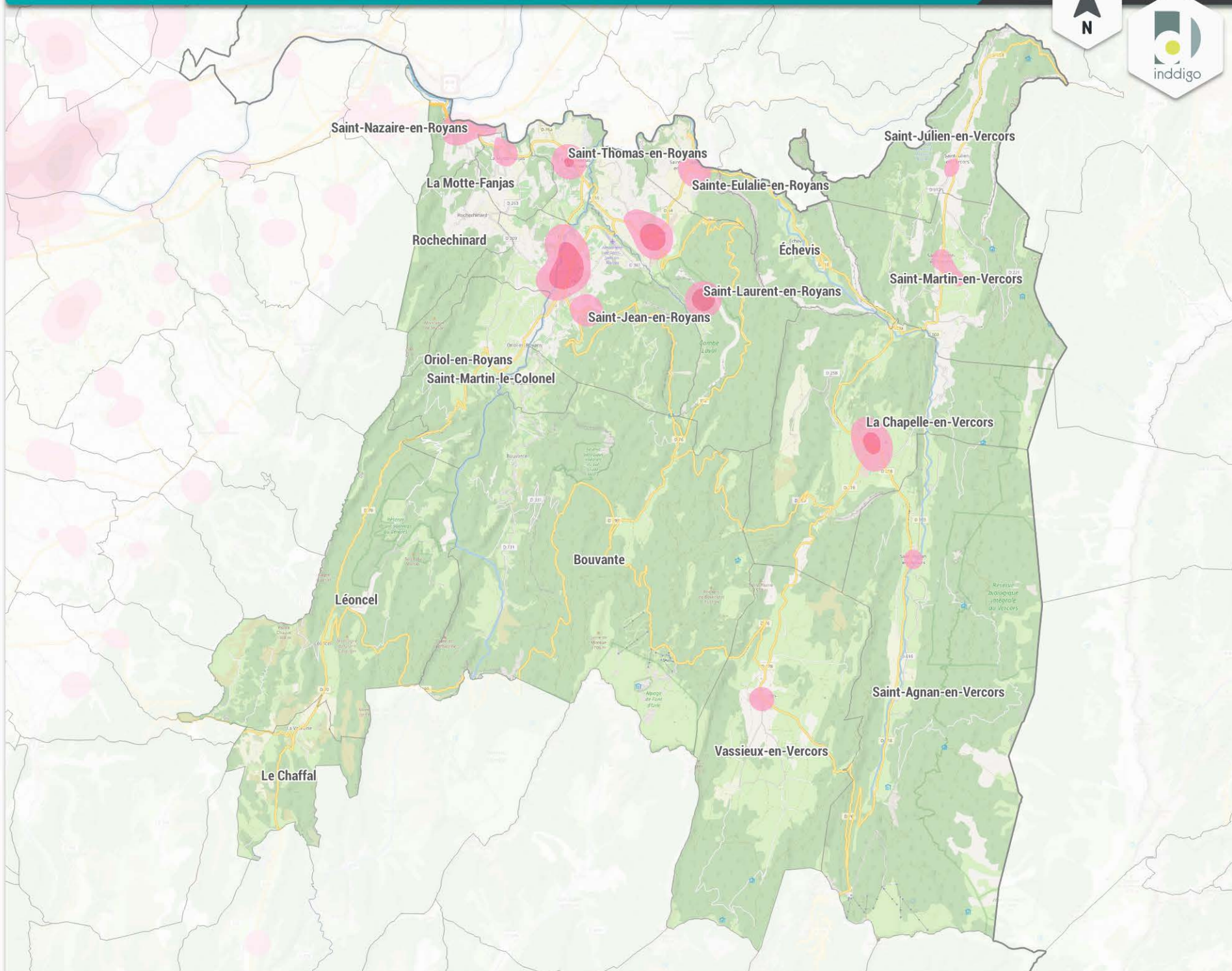
Densité d'emplois à 1 km



5 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
INSEE

Réalisation :
Romain Pellicier
Inddigo - Octobre 2024



» DENSITÉ D'EMPLOIS - CC DU VAL DE DRÔME EN BIOVALLÉE

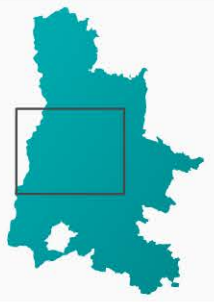
CD 26

Développement
autopartage



Densité d'emplois à 1 km

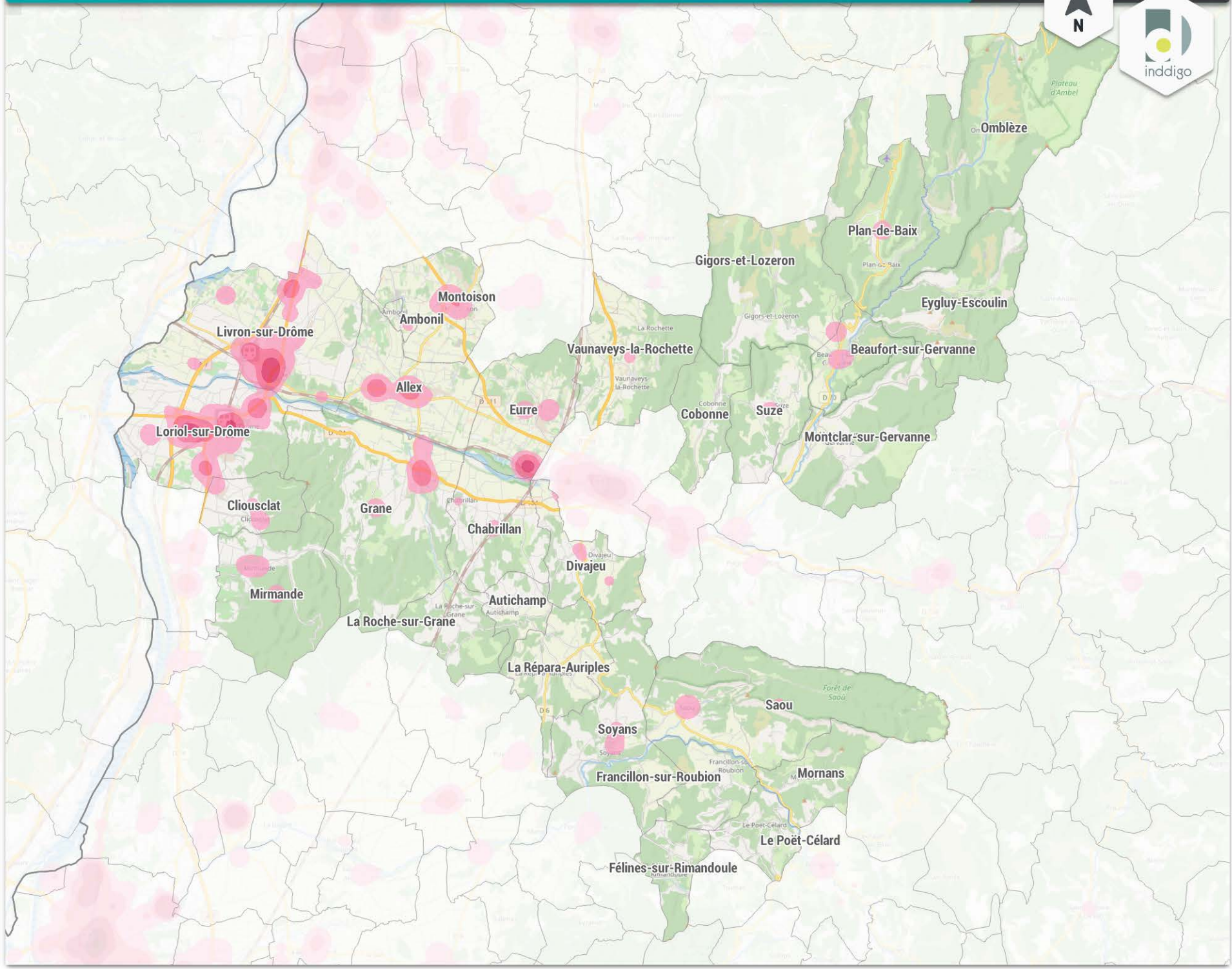
- + de 3 000
- de 1 500 à 3 000
- de 450 à 1 500
- de 150 à 450
- de 30 à 150



7 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
INSEE

Réalisation :
Romain Pellicier
Inddigo - Octobre 2024



» DENSITÉ D'EMPLOIS - CC ENCLAVE DES PAPES-PAYS DE GRIGNAN

CD 26

Développement
autopartage



Densité d'emplois à 1 km

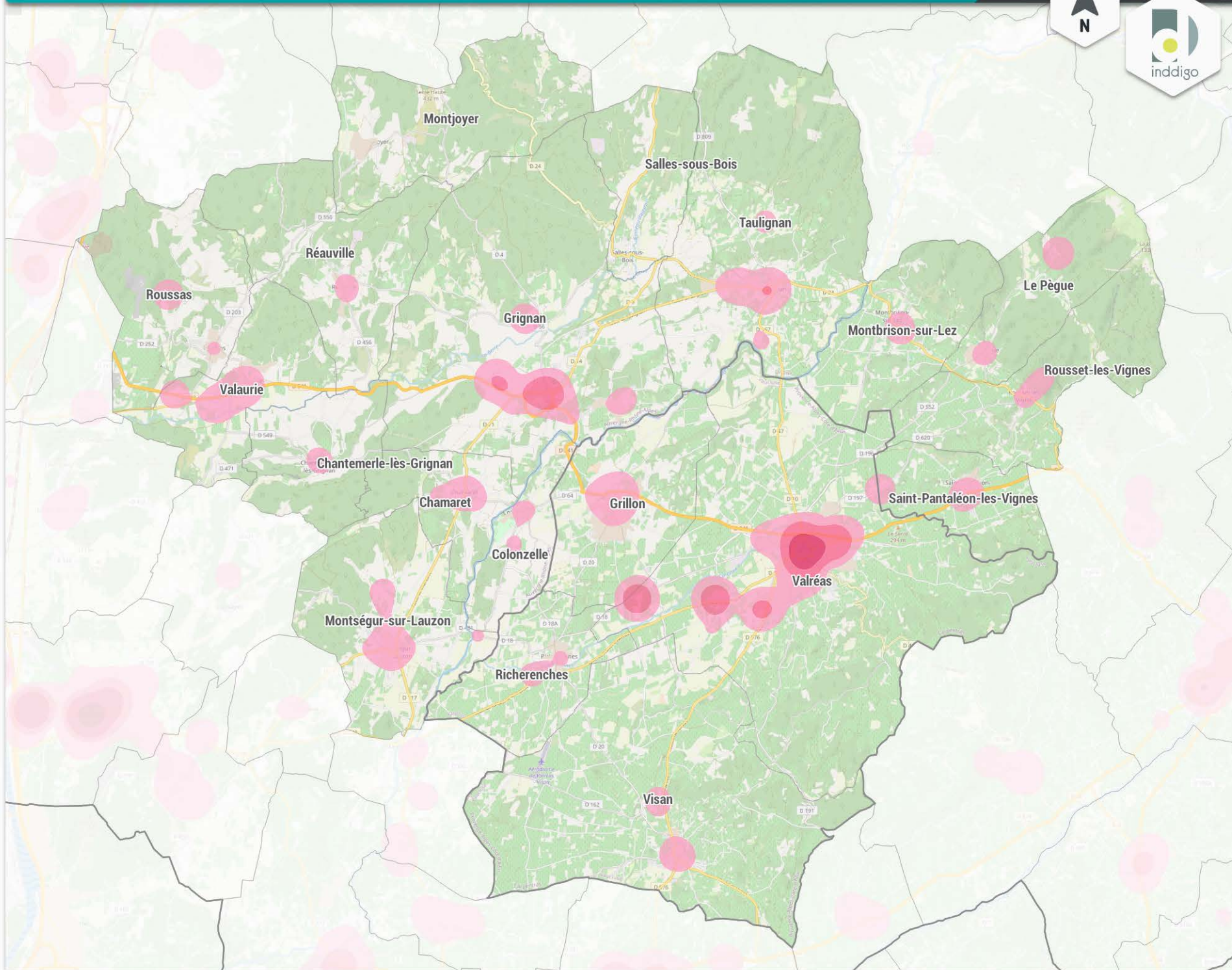
- + de 3 000
- de 1 500 à 3 000
- de 450 à 1 500
- de 150 à 450
- de 30 à 150



4 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
INSEE

Réalisation :
Romain Pellicier
Inddigo - Octobre 2024



» DENSITÉ D'EMPLOIS - CC PORTE DE DRÔMARDÈCHE

CD 26

Développement
autopartage



Densité d'emplois à 1 km

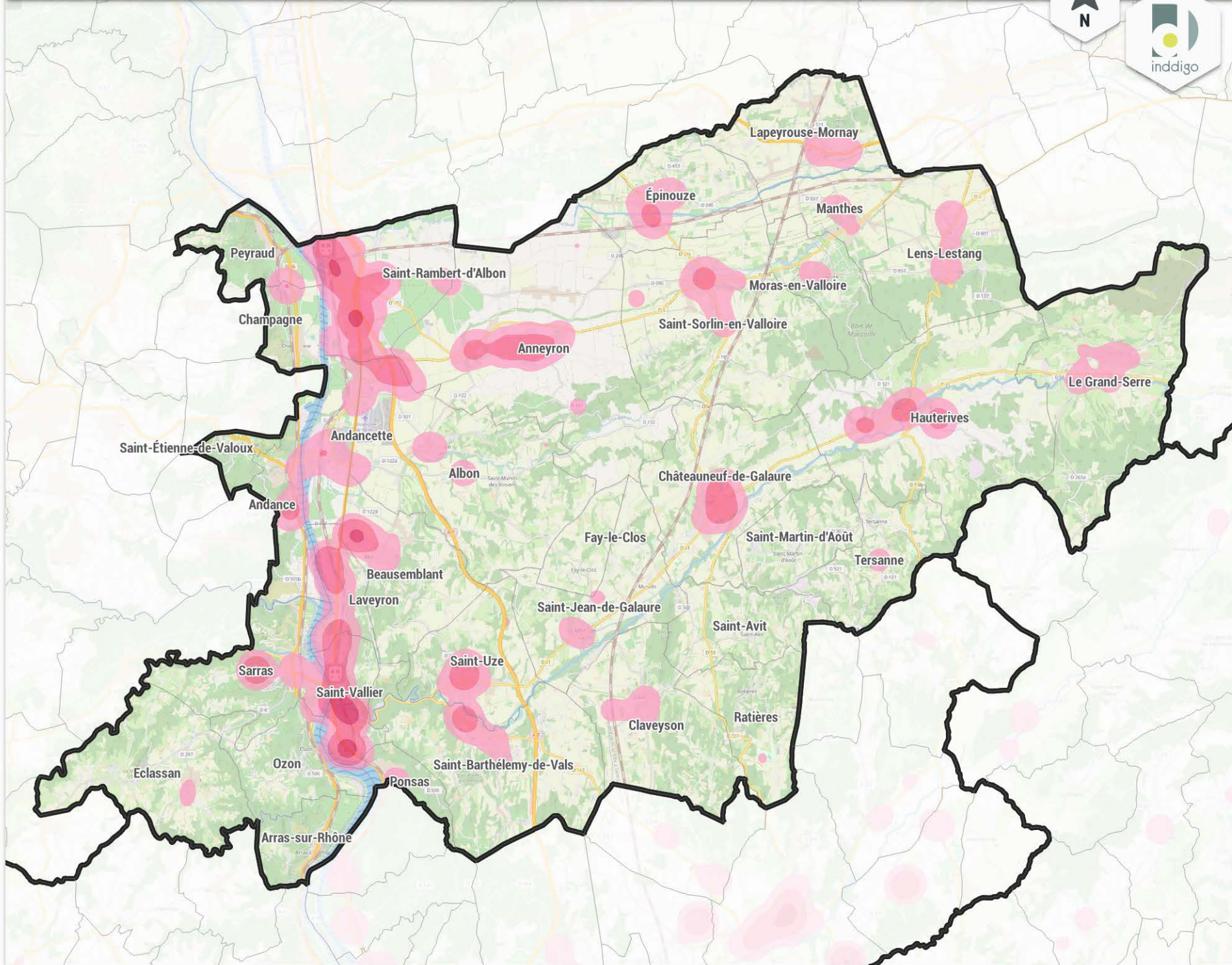
- + de 3 000
- de 1 500 à 3 000
- de 450 à 1 500
- de 150 à 450
- de 30 à 150



5 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
INSEE

Réalisation :
Romain Pellicier
Inddigo - Octobre 2024



- ANNEXE 4 -

**Cartes représentant les taux de
motorisation par commune
(par EPCI)**

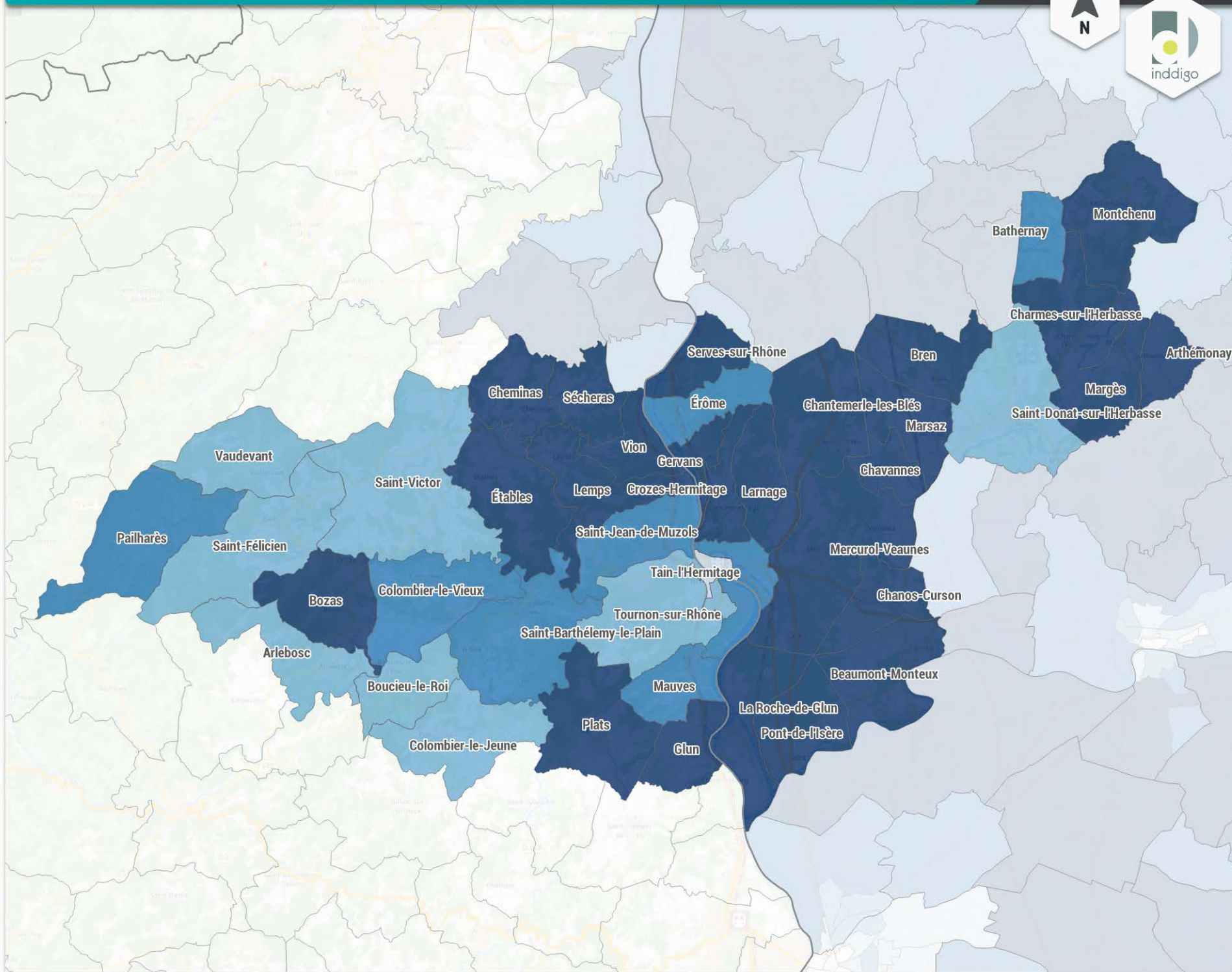
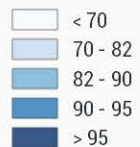
» MOTORISATION DES MÉNAGES - CA ARCHE AGGLO

CD 26

Développement
autopartage



Part des ménages
motorisés (en %)



6 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
INSEE

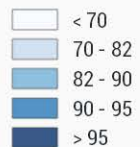
Réalisation :
Romain Pellicier
Inddigo - Octobre 2024

» MOTORISATION DES MÉNAGES - CA MONTÉLIMAR AGGLOMÉRATION

CD 26

Développement
autopartage

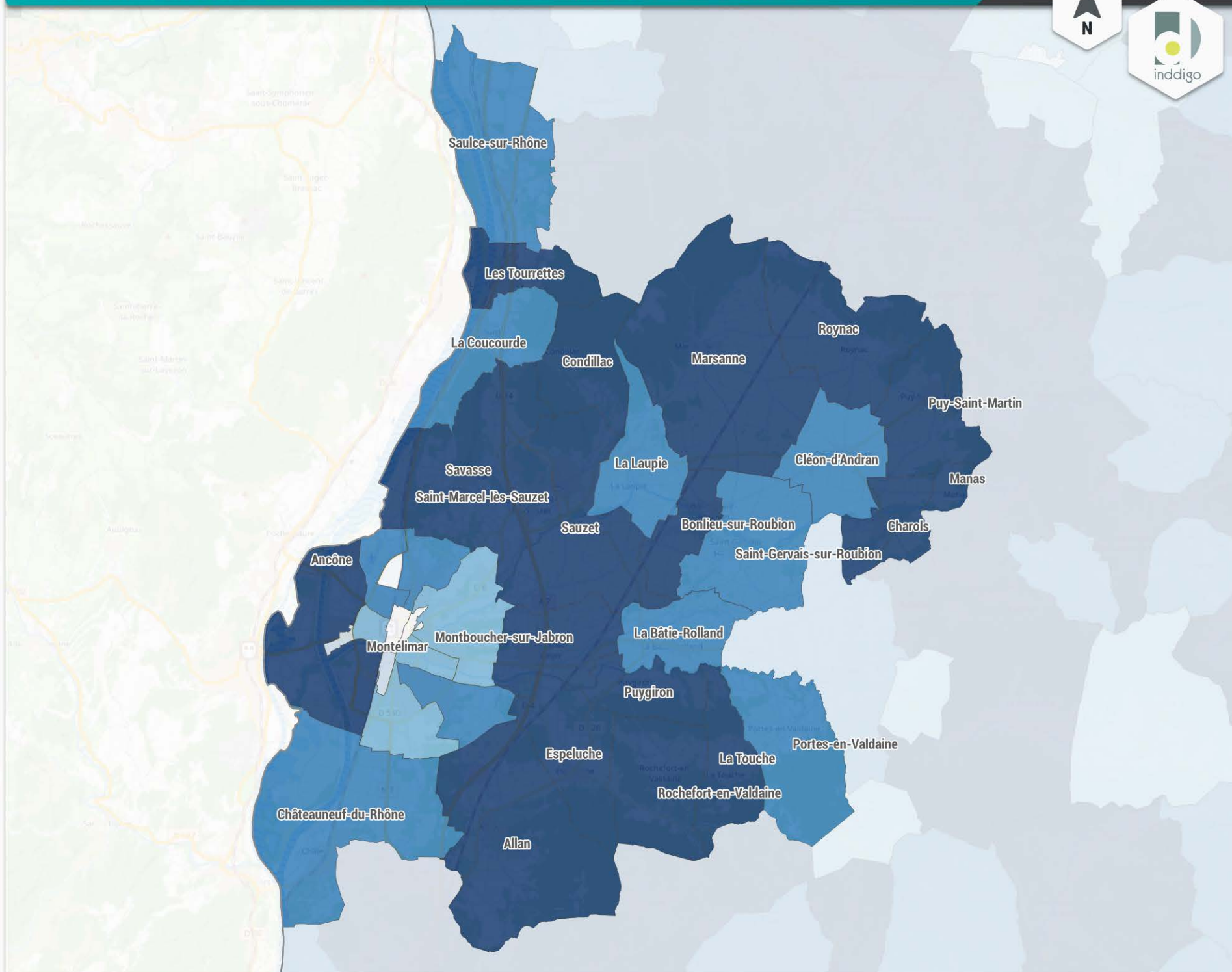
Part des ménages
motorisés (en %)



5 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
INSEE

Réalisation :
Romain Pellicier
Inddigo - Octobre 2024



>> MOTORISATION DES MÉNAGES - CA VALENCE ROMANS AGGLO

CD 26

Développement
autopartage



Part des ménages
motorisés (en %)

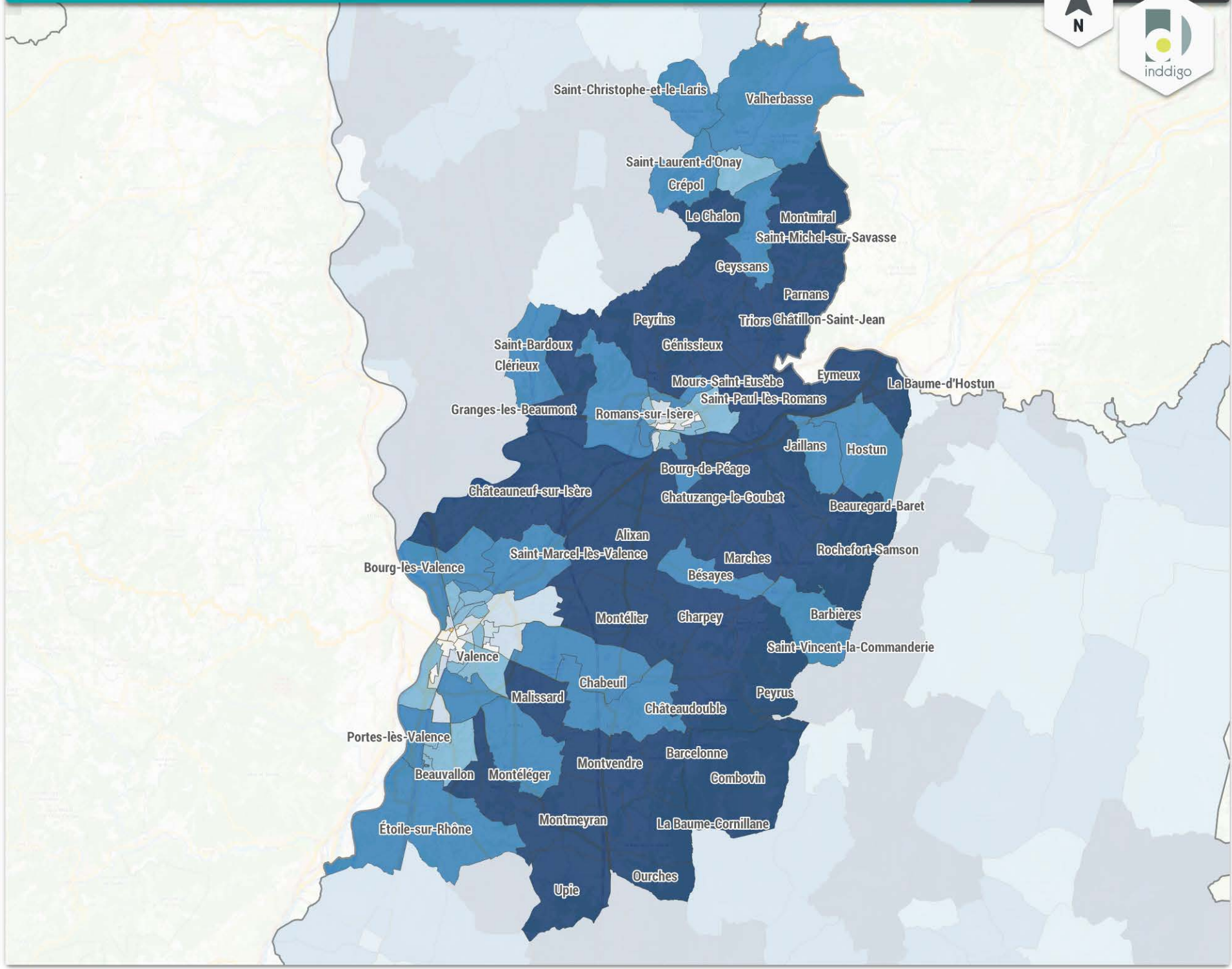
- < 70
- 70 - 82
- 82 - 90
- 90 - 95
- > 95



10 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
INSEE

Réalisation :
Romain Pellicier
Inddigo - Octobre 2024

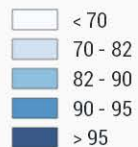


>> MOTORISATION DES MÉNAGES - CC DES BARONNIES EN DRÔME PROVENÇALE

CD 26

Développement
autopartage

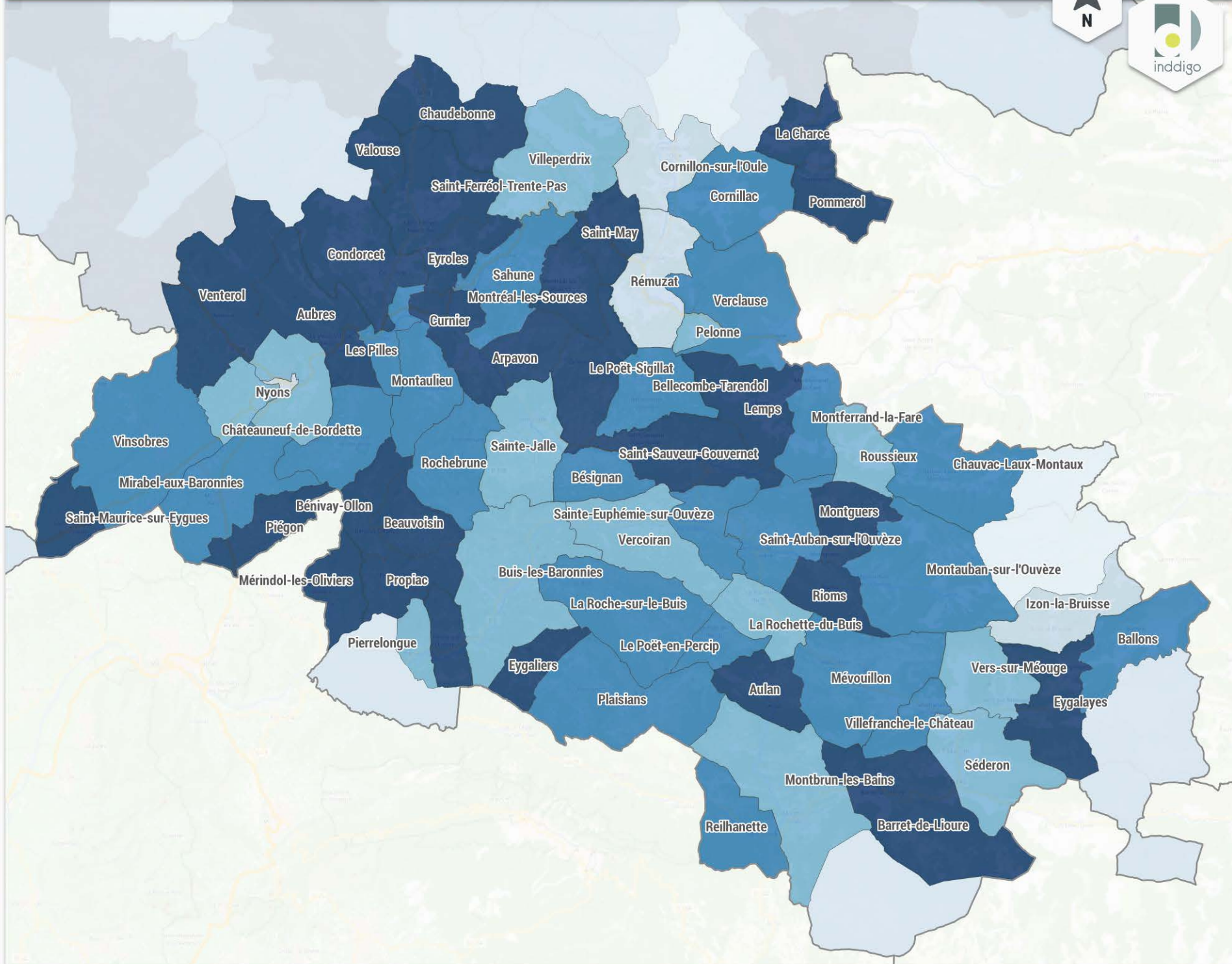
Part des ménages
motorisés (en %)



8 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
INSEE

Réalisation :
Romain Pellicier
Inddigo - Octobre 2024



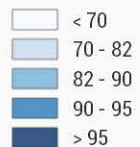
» MOTORISATION DES MÉNAGES - CC DIEULEFIT-BOURDEAUX

CD 26

Développement
autopartage



Part des ménages
motorisés (en %)



4 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
INSEE

Réalisation :
Romain Pellicier
Inddigo - Octobre 2024

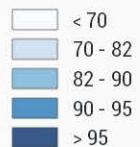
» MOTORISATION DES MÉNAGES - CC DRÔME SUD PROVENCE

CD 26

Développement
autopartage



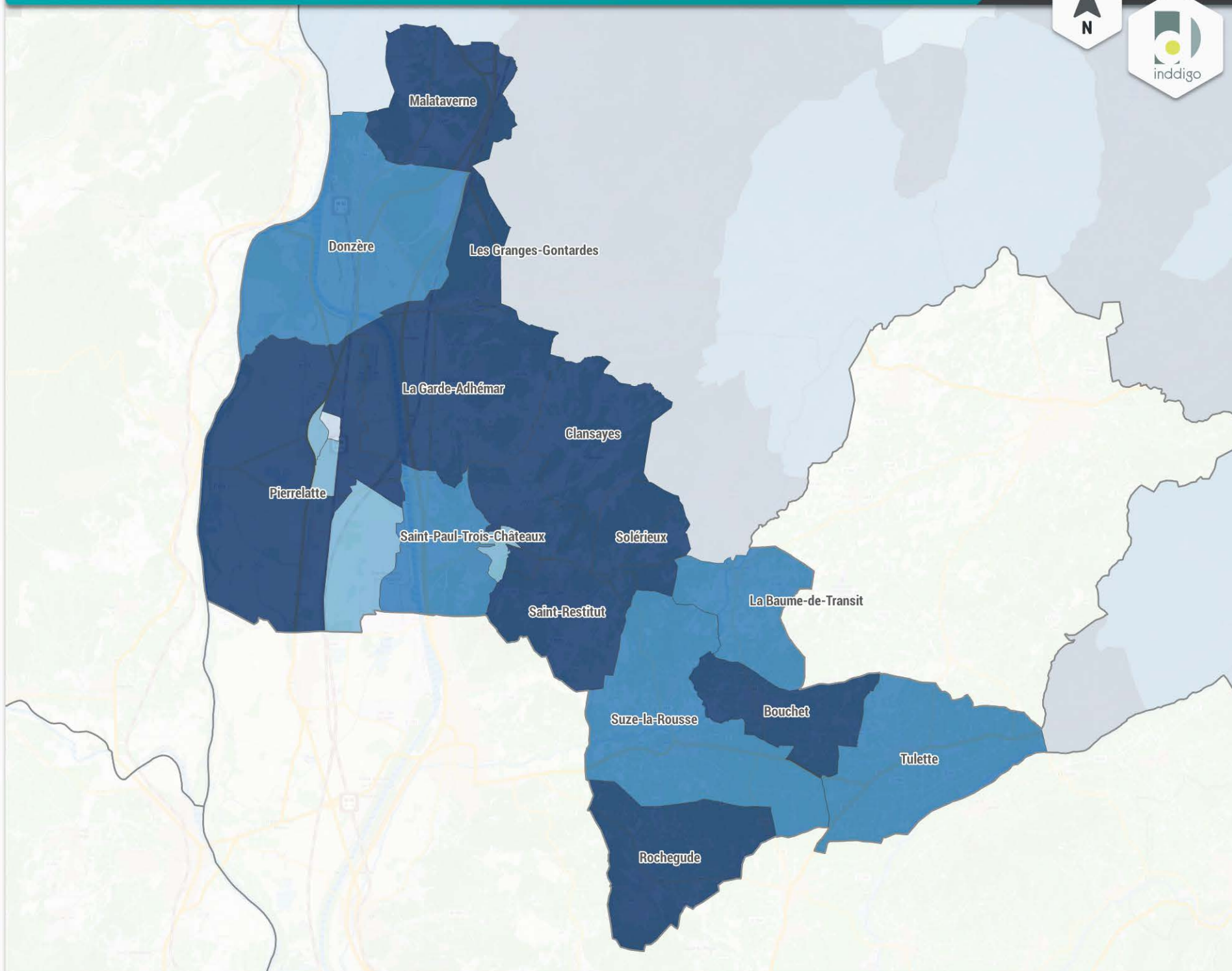
Part des ménages
motorisés (en %)



5 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
INSEE

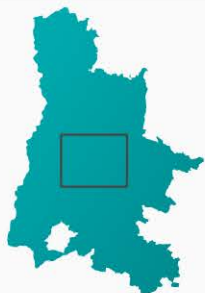
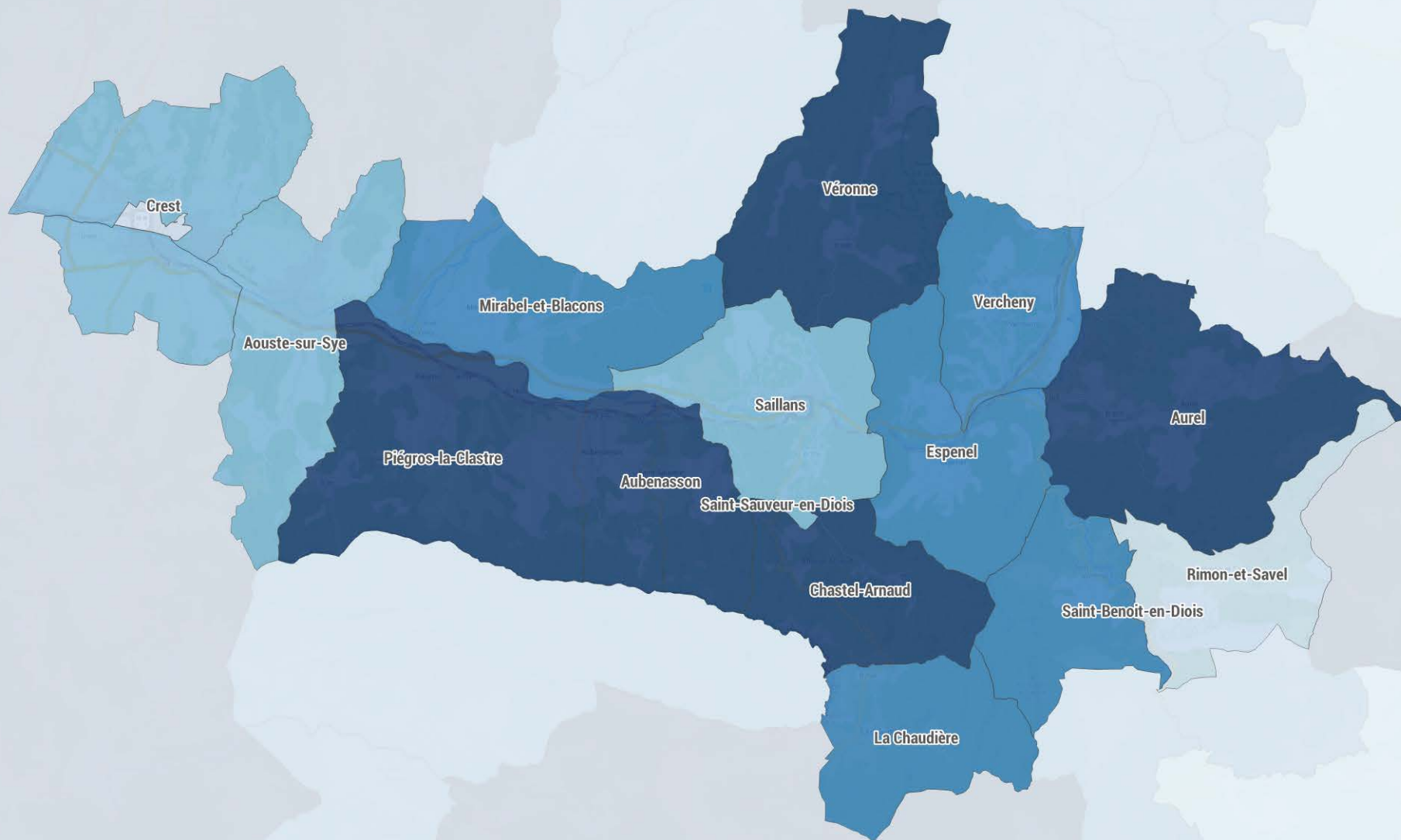
Réalisation :
Romain Pellicier
Inddigo - Octobre 2024





Part des ménages
motorisés (en %)

- < 70
- 70 - 82
- 82 - 90
- 90 - 95
- > 95



4 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
INSEE

Réalisation :
Romain Pellicier
Inddigo - Octobre 2024

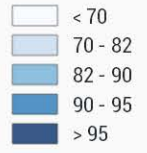
» MOTORISATION DES MÉNAGES - CC DU DIOIS

CD 26

Développement
autopartage



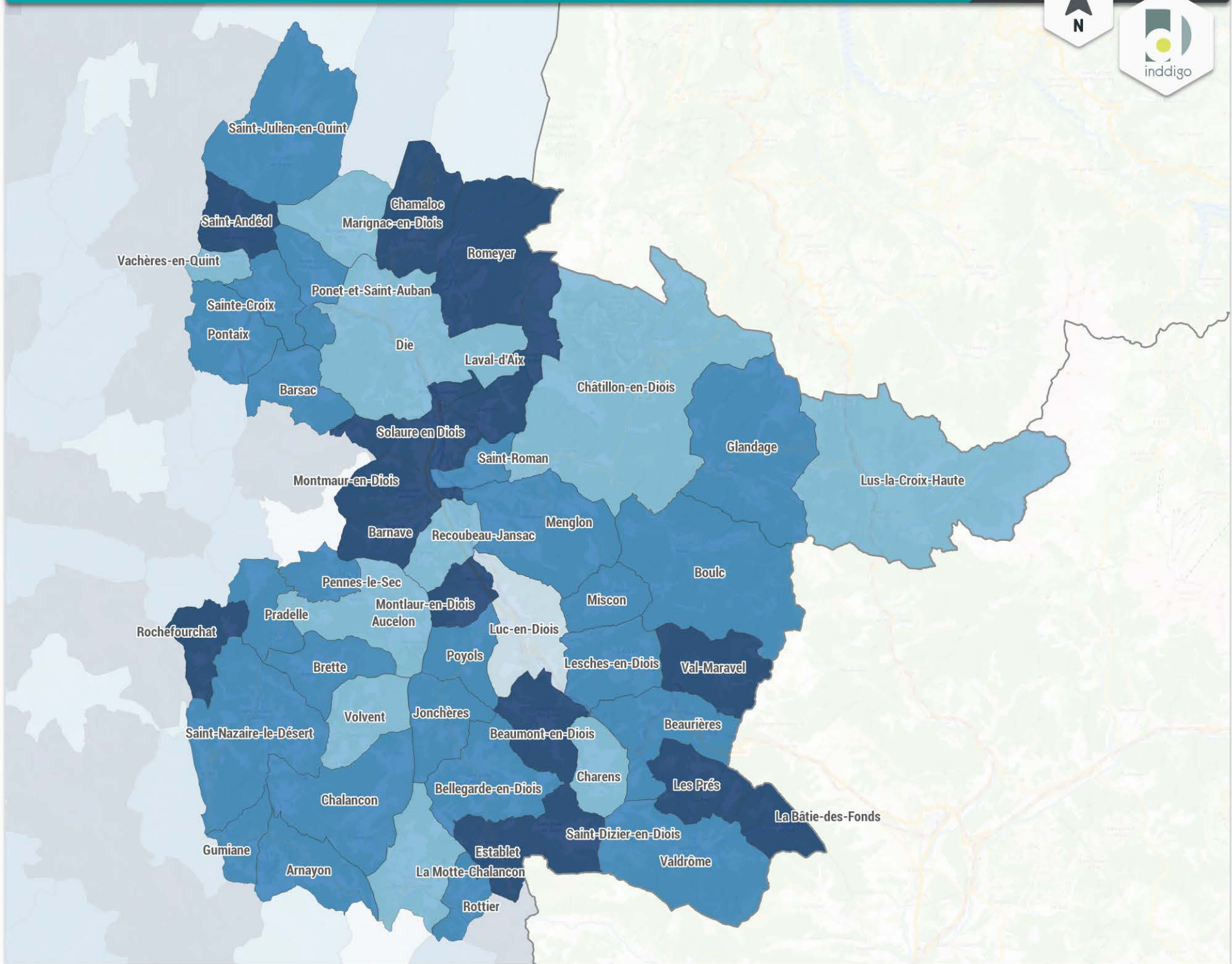
Part des ménages
motorisés (en %)



9 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
INSEE

Réalisation :
Romain Pellicier
Inddigo - Octobre 2024



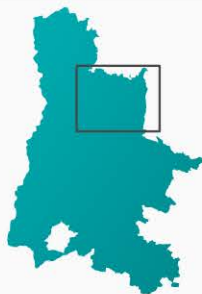
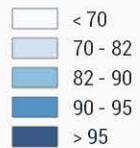
>> MOTORISATION DES MÉNAGES - CC DU ROYANS-VERCORS

CD 26

Développement
autopartage



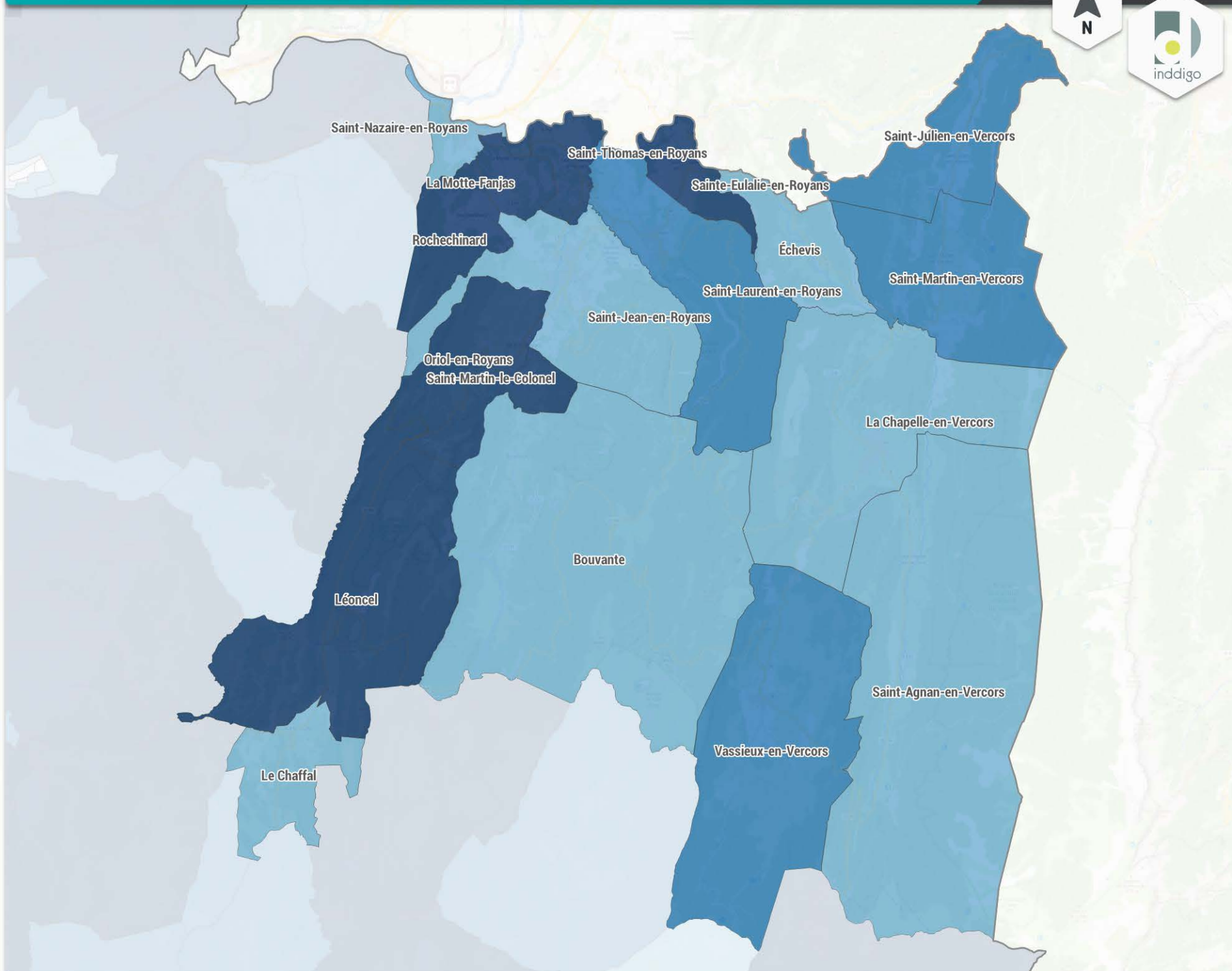
Part des ménages
motorisés (en %)



5 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
INSEE

Réalisation :
Romain Pellicier
Inddigo - Octobre 2024

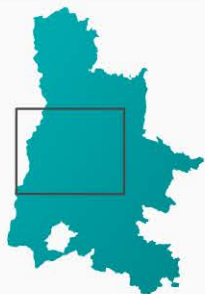
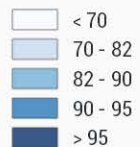


» MOTORISATION DES MÉNAGES - CC DU VAL DE DRÔME EN BIOVALLÉE

CD 26

Développement
autopartage

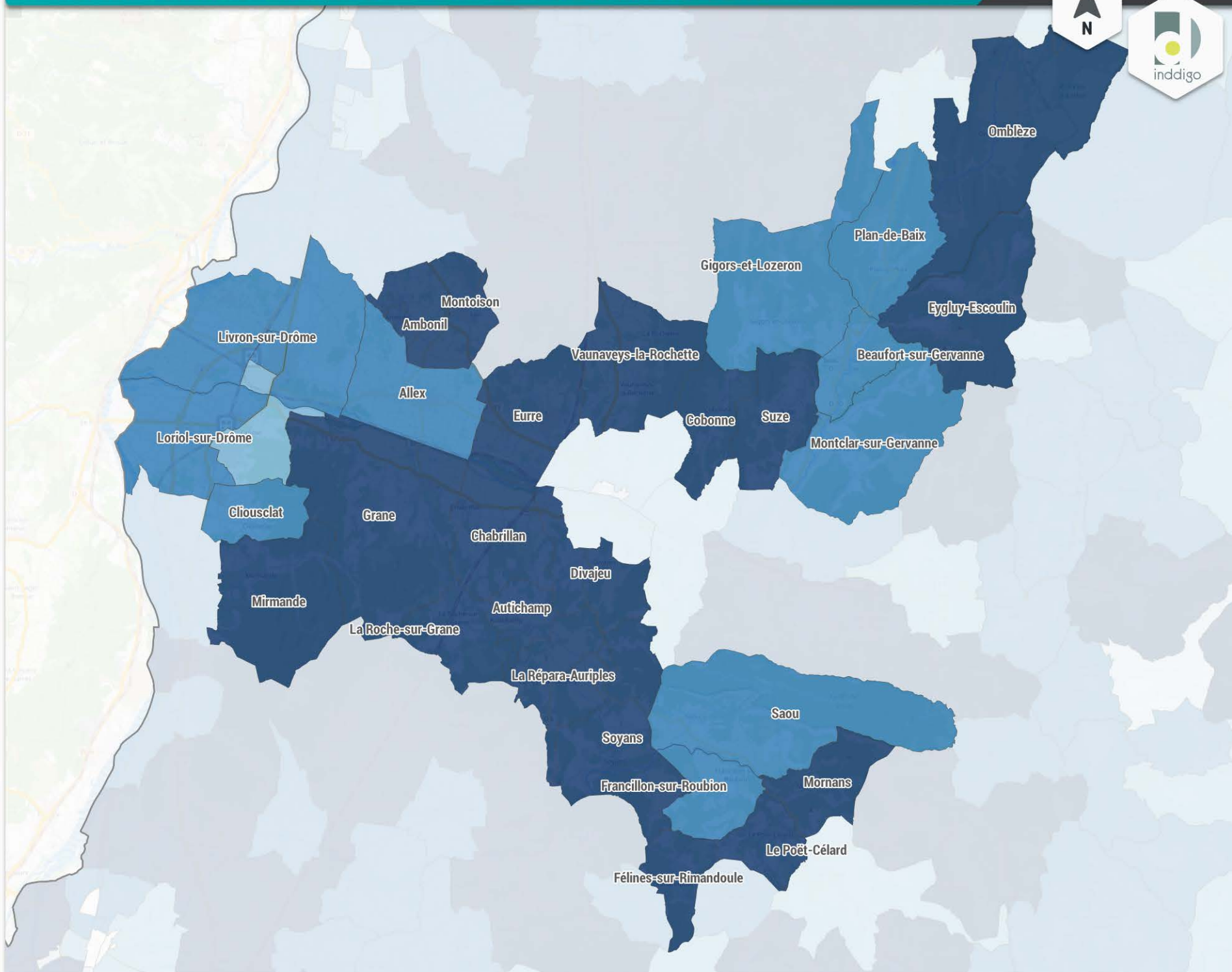
Part des ménages
motorisés (en %)



7 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
INSEE

Réalisation :
Romain Pellicier
Inddigo - Octobre 2024



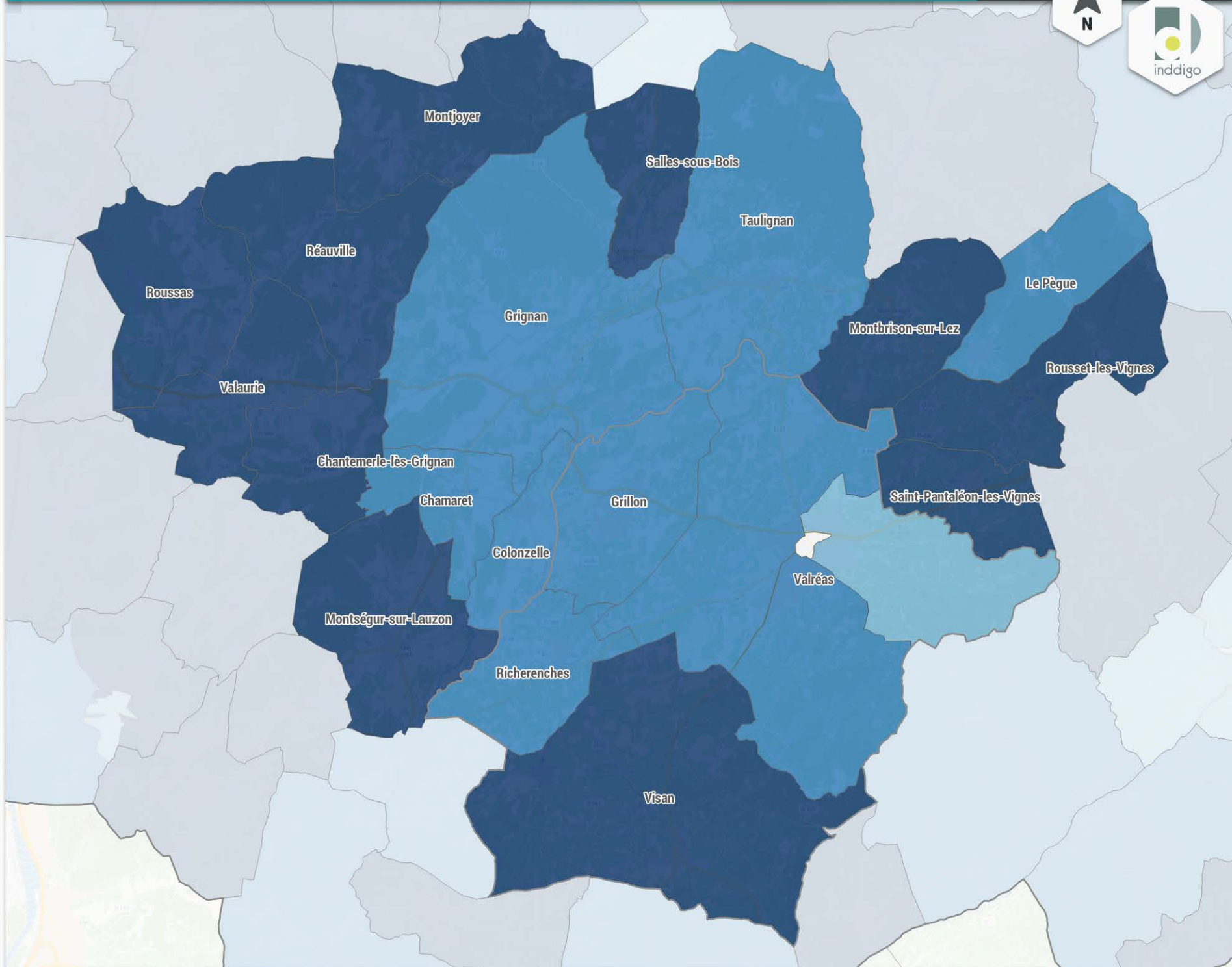
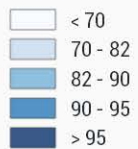
» MOTORISATION DES MÉNAGES - CC ENCLAVE DES PAPES-PAYS DE GRIGNAN

CD 26

Développement
autopartage



Part des ménages
motorisés (en %)



4 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
INSEE

Réalisation :
Romain Pellicier
Inddigo - Octobre 2024

- ANNEXE 5 -

Guides d'animation des focus groupes

GUIDE D'ANIMATION FOCUS GROUPE AUTOPARTAGE

A destination de l'association DROMOLIB

Noé GUIRAUD – octobre 2024

Pour les focus groupes RETOUR d'EXPÉRIENCES et INITIATIVES CITOYENNES

Objectif focus groupe

Les focus groupe permettent de tester une hypothèse relative à l'usage de l'autopartage en milieu rural sur un public cible. En l'occurrence dans le cadre de l'étude portée par Dromolib ces focus groupe doivent permettre à l'association d'**approfondir des éléments du diagnostic** déjà réalisé mais aussi d'**obtenir des informations utiles pour définir des modèles économiques** de services d'autopartage et à l'**émergence de projets**.

objectifs:

- recueillir des retours d'expériences d'utilisateurs Libelul
- recueillir l'avis sur l'offre de service d'autopartage en libre service (ALS) et perceptions d'autres types de service d'autopartage
- repérer des critères déterminants et moins considérés pour développer une offre d'autopartage
- identifier les freins et les leviers à l'utilisation de différentes solutions d'autopartage

Rôles dans la mise œuvre

La mise en œuvre du focus groupe implique deux personnes : un animateur et un observateur.

L'animateur s'assure que les participants ont bien compris l'objet de l'atelier, de poser les questions au fur et à mesure de l'atelier, de recentrer les échanges si on s'éloigne de l'objet et de permettre à chacun de s'exprimer. Pour l'aider il a une trame d'animation et des éléments de supports pour amener les participants à réfléchir, s'exprimer, débattre.

L'observateur écoute les échanges sans prendre la parole, son rôle est de remplir une grille d'informations préétablie au fur et à mesure des échanges. Son écoute est donc orientée (en fonction de la grille de lecture) et s'intéresse autant aux paroles exprimées qu'aux éléments d'expression non verbaux : malaise, retrait, anxiété, engouement, joie etc.

A la suite du focus groupe, l'animateur et l'observateur débrief à chaud à partir des notes de l'observateur afin d'intégrer le ressenti de l'animateur.

Déroulé du focus groupe

Durée totale 1h30.

Demander aux participants de remplir quelques infos : genre, âge, commune de résidence, propriétaire d'un véhicule ou non, travail sur sa commune ou en dehors ou ne travaille pas/plus > à remplir lors de l'inscription au focus groupe [Questionnaire d'inscription](#).

Introduction (tronc commun) – 10 min

- Brise glace : positionnement en fonction du lieu de vie + prénom / J'ai une voiture ou pas / Je l'utilise tous les jours ou pas : 5 min
- Explication de l'étude menée par Dromolib, qui est dromolib et quelles sont les attentes vis à vis de l'atelier + présentation de l'animateur (Noé) et rôle de l'observateur (Maryline) : 5min

Temps d'échange 1 – entrée dans le sujet : 20min

Représentations des participants à propos de l'autopartage (à travers les mots qu'ils utilisent et à travers les exemples qu'ils utilisent).

- **Comment définiriez-vous l'autopartage à quelqu'un qui ne sait pas ce que c'est ?** en une phrase post it + restitution. 10min
- **Partagez une anecdote d'auto partage que vous avez vécue (bonne ou mauvaise) au reste du groupe :** post it + restitution. 10min

Temps 2 : Retour d'expérience - 40min

C'est un temps de discussion ouverte, où l'animateur relance les participants avec un ensemble de questions pré établies (celles-ci ne doivent pas dépasser le nombre de 5), l'objectif est d'obtenir des réactions vis à vis de leur expérience d'autopartage en cherchant à identifier des freins et des leviers.

Retours sur l'expérience d'autopartage en particuliers :

1. **Quel usage en avez-vous ou en avez-vous eu ?**
#faire préciser les types d'usage // la fréquence
2. **Quelle a été votre motivation à vous y inscrire ? A-y-avoir recours ?**
 - comment avez vous connu le service ? qu'est ce qui vous a convaincu de l'utiliser ? (#élément déclencheur)
3. **A l'usage, quels sont les avantages pour vos déplacements au quotidien ? les inconvénients ? Citez en un de chaque qui vous vient en premier en tête**
4. **Combinez-vous des modes doux, transport en commun avec l'autopartage ?**
5. **Comment se passe votre participation au service ? Avez-vous identifié des éléments contraignants ? Facilitants ?**
6. *(Relances si pas évoqué précédemment)* **Que pensez vous :**
 - du prix ?

- des véhicules (ex : dispo, format etc.) ?
- de l'engagement que cela demande ?

1. Est-ce que l'autopartage vous a conduit à ou pourrait vous conduire à vous libérer d'une voiture ou de ne pas en acquérir une ?

Temps 3 : Réflexion sur l'offre de service : 20min

- Partie 1 : *Que changeriez-vous à l'expérience à laquelle vous participez ? dans l'optique de l'utiliser plus ou que cela réponde mieux à votre besoin.* Chacun a une fiche à remplir. *Ce temps d'implique pas de restitution en groupe, l'intérêt est de faire réfléchir les participants à ce qu'implique concrètement l'autopartage.* 10min

Voir fiche à remplir

Sur un post-it écrivez :

Questions pour approfondir : 10 min

C'est un temps de discussion ouverte, où l'animateur relance les participants, l'objectif est d'identifier des freins et des leviers.

- *Que pensez-vous d'un système de véhicules en libre service ? Est ce que cela répondrait mieux à votre besoin, différemment ?*
 - forme associative avec propriétaires emprunteurs
 - forme coopérative avec achat en commun de voiture et usage partagé
 - partage informel, entre voisins/amis par ex

Sortie d'atelier : 15 min

Objectif : tester les freins/motivations à utiliser différents services AP. Animation qui demande aux participants de se positionner dans l'espace en fonction des questions. A chaque fois répondre oui / non + demander justifications. Ça doit aller assez vite.

Dans votre situation actuelle, utilisez-vous ou pourriez-vous utiliser :

1. l'autopartage libre service de temps en temps ? au quotidien ?
2. (de l'autopartage entre particuliers via une association de façon plus régulière ?)
3. vous investir dans un projet de coopérative d'autopartage ?
4. pour ceux qui ont une voiture individuelle : qu'est ce qui vous aiderait à vous en passer plus ? à la revendre ? à la partager ?

FICHE SERVICE D'AUTOPARTAGE

Que changeriez-vous à l'expérience à laquelle vous participez ? dans l'optique de l'utiliser plus ou que cela réponde mieux à votre besoin.

Modalités et conditions de d'adhésion au service d'autopartage

Véhicules : Nombre, types, localisations etc.

Fonctionnement de la réservation du véhicule : durée, type de résa, démarches à effectuer etc.

Fonctionnement de prêt de son véhicule : durée, garantie, démarches à effectuer etc.

Accessibilité : horaires, gestion du carburant, tarif, information d'usage

GUIDE D'ANIMATION FOCUS GROUPE AUTOPARTAGE

A destination de l'association DROMOLIB

Noé GUIRAUD – octobre 2024

Pour les Focus groupes DEVELOPPEMENT + MOBILITÉ SOLIDAIRE

Objectif focus groupe

Les focus groupe permettent de tester une hypothèse relative à l'usage de l'autopartage en milieu rural sur un public cible. En l'occurrence dans le cadre de l'étude portée par Dromolib ces focus groupe doivent permettre à l'association d'**approfondir des éléments du diagnostic** déjà réalisé mais aussi d'**obtenir des informations utiles pour définir des modèles économiques** de services d'autopartage et à l'**émergence de projets**.

objectifs:

- comprendre les perceptions que peuvent avoir les personnes de l'autopartage
- recueillir des informations sur leurs pratiques de mobilités notamment pour identifier les difficultés qu'elles peuvent rencontrer
- repérer des critères déterminants et moins considérés pour développer une offre d'autopartage
- identifier les freins et les leviers à l'utilisation de différentes solutions d'autopartage décrites durant l'atelier

Rôles dans la mise œuvre

La mise en œuvre du focus groupe implique deux personnes : un animateur et un observateur.

L'animateur s'assure que les participants ont bien compris l'objet de l'atelier, de poser les questions au fur et à mesure de l'atelier, de recentrer les échanges si on s'éloigne de l'objet et de permettre à chacun de s'exprimer. Pour l'aider il a une trame d'animation et des éléments de supports pour amener les participants à réfléchir, s'exprimer, débattre.

L'observateur écoute les échanges sans prendre la parole, son rôle est de remplir une grille d'informations préétablie au fur et à mesure des échanges. Son écoute est donc orientée (en fonction de la grille de lecture) et s'intéresse autant aux paroles exprimées qu'aux éléments d'expression non verbaux : malaise, retrait, anxiété, engouement, joie etc.

A la suite du focus groupe, l'animateur et l'observateur débrief à chaud à partir des notes de l'observateur afin d'intégrer le ressenti de l'animateur.

Déroulé du focus groupe

Durée totale 1h30.

Demander aux participants de remplir quelques infos : genre, âge, commune de résidence, propriétaire d'un véhicule ou non, travail sur sa commune ou en dehors ou ne travaille pas/plus > à remplir lors de l'inscription au focus groupe [Questionnaire d'inscription](#).

Introduction (tronc commun) – 10 min

- Brise glace : positionnement en fonction du lieu de vie + prénom / J'ai une voiture ou pas / Je l'utilise tous les jours ou pas : 5 min
- Explication de l'étude menée par Dromolib, qui est dromolib et quelles sont les attentes vis à vis de l'atelier + présentation de l'animateur (Noé) et rôle de l'observateur (Maryline) : 5min

Temps d'échange 1 – entrée dans le sujet : 15 min

Représentations des participants à propos de l'autopartage (à travers les mots qu'ils utilisent et à travers les exemples qu'ils utilisent).

- **Comment définissez-vous l'autopartage ?** en une phrase post it + restitution. 10min
- **Partagez une expérience vécue, soit quand vous avez partagé votre véhicule avec quelqu'un, ou que vous avez utilisé celui de quelqu'un d'autre. Une expérience bonne ou mauvaise, quelque chose qui vous a marqué.** post it + restitution. 10min

Temps 2 : Vos déplacements - 20 min

C'est un temps de discussion ouverte, où l'animateur relance les participants avec un ensemble de questions pré établies (celles-ci ne doivent pas dépasser le nombre de 5), l'objectif est d'obtenir des informations quant à leurs pratiques de déplacement, difficultés rencontrées.

1. **Pour quels déplacements utilisez-vous votre voiture en général ?** (#motifs/ fréquence)
2. **Certains de vos déplacements sont-ils plus compliqués que d'autres ?**
Décrivez dans quelles situations ?
3. **Combinez-vous d'autres modes de déplacements (modes doux, transport en commun, stop, covoiturage) avec l'utilisation de votre voiture ?**
4. **Pouvez vous citer les principaux inconvénients d'avoir une voiture individuelle ? et les avantages ?** écrivez-les sur des post-it

5. Avez vous une idée du coût annuel de votre ou vos véhicules ?

Temps 3 : Réflexion sur l'offre de service : 40 min

Ici introduire la définition de l'autopartage et la différence avec le covoiturage 10min :

Dans le cas de l'autopartage on utilise le véhicule de quelqu'un d'autre (société ou particulier) ou on prête son véhicule (dans le cas entre particuliers). L'autopartage vise à réduire le nombre de véhicules en propriété, voire permettre à des ménages de ne plus avoir de véhicule en propriété.

Dans le cas de covoiturage on partage le voyage que l'on réalise avec d'autres personnes ou l'on rejoint quelqu'un sur son déplacement. Le covoiturage optimise le déplacement pour qu'il y ait plus de personnes dans une même voiture et réduire le coût. et donner des exemples de service : libre service type citiz, entre particuliers (plateforme ou sans), dans le cadre du boulot.

Partie 1 : Selon quelles modalités seriez vous prêt à utiliser un service d'autopartage ? dans l'optique que cela réponde le mieux à votre besoin. Chacun a une fiche à remplir. Ce temps d'implique pas de restitution en groupe, l'intérêt est de faire réfléchir les participants à ce qu'implique concrètement l'autopartage. 10 min

Voir fiche à remplir

Ensuite on pose les questions ouvertes en veillant à faire circuler la parole et avec une attention à laisser de l'espace pour que la discussion puisse s'installer entre les participants. 20 min

6. Quels déplacements imaginez-vous pouvoir réaliser en autopartage?
#faire préciser les types d'usage // la fréquence
7. Quelles raisons pourraient vous amener à utiliser un service d'autopartage plutôt que votre véhicule personnel ?
 - o décrivez une situation possible ?(#élément déclencheur)
8. A votre avis, quels seraient les avantages de l'autopartage pour vos déplacements au quotidien ? les inconvénients ? sur un post-it
9. Avez-vous déjà connaissance de services d'autopartage à proximité de chez vous ? Si oui que pensez-vous :
 - o du prix ?
 - o des véhicules (ex : dispo, format etc.) ?
 - o de l'engagement que cela demande ?
10. Est-ce que pratiquer l'autopartage pourrait vous conduire à vous libérer d'une voiture ou de ne pas en acquérir une ?

Sortie d'atelier : 15 min

Objectif : tester les freins/motivations à utiliser différents services AP. Animation qui demande aux participants de se positionner dans l'espace en fonction des questions. A chaque fois répondre oui / non + demander justifications.

Si l'offre de service existe à proximité de chez vous, et dans votre situation actuelle, pourriez-vous utiliser un des services suivants ? et si oui pour quel usage ?

1. des voitures en libre service type citiz ? électrique ou non ?
2. une location de véhicules partagés via une structure (EVS, tiers lieu, mairie etc)
3. une forme associative avec des propriétaires et des emprunteurs
4. une forme coopérative avec achat en commun de voiture et un usage partagé
5. une partage informel, entre voisins/amis par ex

FICHE SERVICE D'AUTOPARTAGE

Selon quelles modalités seriez vous prêt à utiliser un service d'autopartage ?

Modalités et conditions de d'adhésion au service d'autopartage

Véhicules : Nombre, types, localisations etc.

Fonctionnement de la réservation du véhicule : durée, type de résa, démarches à effectuer etc.

Fonctionnement du prêt du véhicule : garantie, assurance, gestion du carburant etc.

Accessibilité : horaires, tarif, information d'usage



AGENCE DE MOBILITÉ

DROMOLIB

30 rue Archinard

26400 CREST

Tél : 04 75 82 92 67

Courriel : contact@dromolib.fr

www.dromolib.fr

INDDIGO

367 avenue du Grand Ariétaz

CS 52401

73024 Chambéry Cedex

Tél : 04 79 69 89 69

Courriel : inddigo@inddigo.com

www.inddigo.com

Noé GUIRAUD

Chercheur indépendant

Tél : 06 99 00 38 16

Courriel : noe.guiraud@protonmail.com

www.grap.coop/activites/noe-guiraud

Avec le soutien de



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

