

BILAN INTERMEDIAIRE DU PROJET « AUTOPARTAGE ENTRE PARTICULIERS »



J'AUTOPARTAGE AVEC LA COR
Pourquoi pas vous ?

Le premier service public d'autopartage entre particuliers, pour bénéficier gratuitement :

- » D'une aide pour trouver des personnes avec qui partager un véhicule
- » D'une assurance adaptée évitant tout malus en cas d'accident
- » De conseils et d'un accompagnement personnalisés

Pour qui ?

- » Je suis titulaire du permis mais ne possède pas de voiture ou dois partager son utilisation.
- » Je possède un véhicule que j'utilise peu ou qui stationne longtemps au même endroit.

L'autopartage entre particuliers c'est la mise en commun d'un véhicule entre plusieurs personnes qui ont préalablement défini ses conditions d'utilisation.

Économique
Partage des frais du véhicule.

Écologique
Contribue à limiter le nombre de voitures en circulation.

Convivial
Créer un lien de confiance entre les participants.

Rationnel
Des voitures mieux utilisées.

www.ouestrhodanien.fr

Communauté d'agglomération de l'Ouest Rhodanien

Mai 2020

CONTACTS

Bruno CORDIER (assistant à maîtrise d'ouvrage et auteur du rapport)
ADETEC - Bureau d'Etudes en Transports et Déplacements
86 quai Féron - 63150 La Bourboule
bcordier.adetec@orange.fr
04 73 65 94 24
www.adetec-deplacements.com

Elsa BERGERY
Communauté de l'Ouest Rhodanien (COR)
3 rue de la Venne - 69170 Tarare
elsa.bergery@c-or.fr
04 74 05 50 97
ouestrhodanien.fr

Julie DALLA-ZANNA
Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise (SMTC)
2 bis rue de l'Hermitage - 63063 Clermont-Ferrand Cedex 1
julie.dallazanna@smtc-clermontferrand.com
04 73 44 68 02
www.smtc-clermont-agglo.fr

SOMMAIRE

Résumé	4
1. L'autopartage entre particuliers	5
1.1. Définition générale de l'autopartage	5
1.2. L'autopartage entre particuliers	6
1.3. Les autres formes d'autopartage	7
1.4. L'autopartage entre particuliers avant 2017	9
1.5. Points restant à résoudre en 2017	14
2. Eléments clés du projet	15
2.1. Présentation des deux territoires	15
2.2. Genèse du projet	19
2.3. Principales dates	20
2.4. Organisation	21
2.5. Budget	22
3. Phase 1 - Mise en place des outils, communication et animation	24
3.1. Etat des lieux de la motorisation et du budget automobile des ménages	24
3.2. Assurance	30
3.3. Communication et animation	32
4. Phases 2 et 3 - Mise en place et suivi des groupes d'autopartage	38
4.1. Motivations des candidats à l'autopartage	38
4.2. Candidature et information	39
4.3. Constitution d'un groupe d'autopartage	41
4.4. Mise en place de l'autopartage	42
4.5. Suivi des autopartageurs	43
5. Bilan de l'expérimentation	44
5.1. Les candidats et les mises en relation	44
5.2. Les véhicules partagés	47
5.3. Les propriétaires	54
5.4. Les emprunteurs	59
5.5. Les emprunts	69
5.6. Impacts sur la motorisation et la mobilité	80
5.7. Recours à l'assurance	81
5.8. Eléments qualitatifs	82
5.9. Bilan des principaux acteurs	85
6. Suites du projet	88
6.1. Le dispositif continue sur les deux territoires	88
6.2. Deux autres territoires se sont lancés dans la démarche	88
6.3. Des règles fiscales et sociales à revoir	89
Glossaire	92

RESUME

L'autopartage entre particuliers est la mise en commun d'un véhicule, partagé avec des amis, des voisins ou des proches et utilisé à des moments différents suivant les besoins de chacun.

Le projet porté par la Communauté d'agglomération de l'Ouest Rhodanien (COR) et le SMTC (Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise) a pour objectif de développer l'autopartage entre particuliers sur les territoires des deux collectivités. Il a démarré en 2017. Il s'est déroulé sous forme expérimentale jusqu'en mars 2020, avec le soutien financier de l'ADEME et l'assistance à maîtrise d'ouvrage de Bruno CORDIER (ADETEC).

Les autopartageurs bénéficient des outils et appuis suivants :

- Pour les candidats ne connaissant personne de leur entourage avec qui faire de l'autopartage, la mise en relation avec des candidats compatibles résidant à proximité.
- Une assurance adaptée, souscrite auprès de Groupama Rhône-Alpes Auvergne et payée par les deux collectivités.
- Une aide pour la mise en place et le fonctionnement de l'autopartage : barème kilométrique pour le partage des frais, contrat d'autopartage, organisation pratique...
- Un accompagnement avant et pendant toute la durée de l'autopartage : points réguliers, conseils personnalisés, aide à la résolution des problèmes éventuels...

Les principaux résultats au 31 mars 2020 (date de fin de la phase expérimentale) sont les suivants :

- 27 véhicules partagés, dont 15 sur le territoire du SMTC et 12 sur celui de la COR.
- La moitié des groupes sont constitués de personnes mises en relation dans le cadre du projet, qui ne se connaissaient donc pas avant.
- 41 emprunteurs différents, dont la moitié inscrits sur plusieurs véhicules.
- 626 emprunts pour un total de 52 000 km.
- Grâce à l'autopartage, 7 ménages ont évité d'acheter (ou de racheter) une voiture et 5 ont différé cet achat.
- Des relations de qualité entre les propriétaires et leurs emprunteurs, basées sur la confiance et le respect.
- Aucun accident ni recours à l'assurance.
- Un bilan très positif de la part des autopartageurs et des élus des deux collectivités.

En raison de ce succès, la COR et le SMTC ont décidé de continuer de soutenir l'autopartage au-delà du 31 mars 2020.

1. L'AUTOPARTAGE ENTRE PARTICULIERS

1.1. DEFINITION GENERALE DE L'AUTOPARTAGE



L'**autopartage** est la mise en commun d'un ou plusieurs véhicules, utilisé(s) par des conducteurs différents, à des moments différents.



Il se distingue du **covoiturage**, qui est l'utilisation d'un véhicule par plusieurs personnes qui effectuent ensemble le même trajet.

1.2. L'AUTOPARTAGE ENTRE PARTICULIERS

L'autopartage entre particuliers est la mise en commun d'un véhicule, partagé avec des amis, des voisins ou des proches. Ce véhicule appartient en général à l'un des autopartageurs. Il peut aussi, dans certains cas, être possédé en commun (ce qui n'a pas été le cas dans le cadre du projet présenté dans ce rapport).

Voici 2 exemples d'autopartage entre particuliers :

- Isabelle possède une voiture dont elle se sert 3 à 4 fois par semaine. Son ami François avait une vieille voiture qui est devenue hors d'usage. Comme il en a assez peu besoin, plutôt que d'acheter une nouvelle voiture, il utilise désormais celle d'Isabelle. Il participe à l'ensemble des frais, au prorata des kilomètres parcourus.
- La famille A possédait deux voitures. Leurs voisins, la famille B, en avaient une. Ayant besoin de temps en temps d'une seconde voiture, la famille B envisageait d'en faire l'acquisition. La famille A lui a alors proposé de partager sa seconde voiture, qu'elle utilisait peu. La famille B a donc évité un achat superflu et les deux familles partagent maintenant la voiture de la famille A et l'ensemble des frais.

L'autopartage entre particuliers se pratique sur tous les types de territoires : urbains, périurbains et ruraux. C'est la forme d'autopartage la plus répandue en France mais aussi la plus ancienne, car elle est sans doute apparue quasiment en même temps que l'automobile. C'est aussi la moins onéreuse, car il n'y a aucun intermédiaire à rémunérer.

1.3. LES AUTRES FORMES D'AUTOPARTAGE

Il existe 4 autres formes d'autopartage :

- la location entre particuliers via des sites internet,
- les services d'autopartage,
- le partage de véhicules de service des employeurs,
- la location de véhicules solidaire.

En voici une présentation succincte.

Location de véhicule entre particuliers

La location de véhicule entre particuliers se fait par le biais de sites internet spécialisés.

Les propriétaires inscrivent leur véhicule sur le site. Les locataires intéressés réservent le véhicule. Le site perçoit une commission de l'ordre de 30 %, incluant l'assurance du véhicule pendant l'autopartage.

La motivation de la location de véhicule entre particuliers est essentiellement économique. La relation entre les individus se limite à la location du véhicule et s'inscrit rarement dans la durée. Contrairement à l'autopartage entre particuliers, elle ne repose donc pas sur la confiance, ce qui a amené les opérateurs à mettre en place des garde-fous (photos avant/après la location, système de pénalités, évaluations...) pour éviter ou, tout au moins, limiter les abus.

Les principaux opérateurs sont Getaround, anciennement Drivy (fr.getaround.com) et OuiCar (ouicar.fr).

Services d'autopartage

Les services d'autopartage sont apparus en France en 1999.

Les véhicules appartiennent au service, qui les loue à des personnes, abonnées ou non. Ils sont en général stationnés dans des stations, mais peuvent être également être sans station, dans un périmètre géographique défini (en anglais : « free-floating »).

Les services d'autopartage se sont d'abord développés dans les grandes villes, avant de s'étendre à certaines villes moyennes et petites. Parmi les principaux opérateurs, on peut citer Citiz (citiz.coop) et Clem' (clem.mobi.autopartage), entre autres.

Partage des véhicules de service des employeurs

Les véhicules des employeurs sont utilisés uniquement ou pour l'essentiel en journée, du lundi au vendredi. L'autopartage permet de développer leur usage les soirs et les week-ends.

Certains employeurs réservent cet usage à leur personnel. D'autres les partagent également avec des personnes extérieures, selon une pratique plus récente, souvent à l'initiative d'acteurs publics.

Location de véhicules solidaire

Contrairement aux autres formes d'autopartage qui s'adressent à tous les publics, la location de

véhicules solidaire est, comme son nom l'indique, réservée aux personnes à bas revenus.

Il s'agit d'une location à prix très bas selon des conditions de ressources.

Elle est limitée dans le temps, avec une durée maximale de 3 ou 6 mois en général.

Des formes complémentaires

Les 5 formes d'autopartage sont complémentaires. Du point de vue de l'utilisateur, elles présentent des avantages et inconvénients différents.

Si l'on exclut la location de véhicules solidaire, qui s'adresse à un public spécifique et bénéficie de financements publics importants, l'autopartage entre particuliers est la forme la moins coûteuse, car il n'y a aucun intermédiaire à rémunérer. Il présente également des avantages en termes de souplesse et de confiance entre les parties prenantes.

L'autopartage entre particuliers peut toutefois présenter quelques limites, notamment en cas d'indisponibilité du véhicule ou, dans certains cas, de besoin de dernière minute. Des solutions sont toutefois envisageables. Par exemple, si le propriétaire et l'emprunteur ont besoin du véhicule en même temps, on observe souvent un arrangement, l'un d'entre eux décalant son déplacement ou l'effectuant d'une autre manière. En outre, dans le cadre du projet mené par la COR et le SMTC, l'inscription de certains emprunteurs sur plusieurs véhicules a permis de donner encore plus de souplesse à chacun. Par ailleurs, si chacun a une clé du véhicule, il est possible que le locataire emprunte le véhicule à la dernière minute, après accord oral du propriétaire.

Conscientes de cette complémentarité entre les différentes formes d'autopartage, certaines collectivités mènent des actions sur plusieurs d'entre elles. Ainsi, la COR (Communauté d'agglomération de l'Ouest Rhodanien) travaille sur l'autopartage entre particuliers depuis 2017 et a, depuis mars 2019, mis un véhicule de service électrique en autopartage via Clem'. Les usagers des deux formules ne sont pas les mêmes.

1.4. L'AUTOPARTAGE ENTRE PARTICULIERS AVANT 2017

1.4.1. Les travaux menés sur le sujet

En 2009, une étude d'ADETEC sur l'autopartage entre particuliers, financée par l'ADEME et le Ministère des Transports, avait permis de mieux connaître cette pratique, d'en estimer l'importance numérique (environ 20 000 voitures sur 32 000 000 partagées en France, soit un peu moins d'une sur mille) et d'identifier les principaux besoins des autopartageurs et futurs autopartageurs (guide pratique de l'autopartage et assurance adaptée).

En 2012, un deuxième travail a été mené par ADETEC, financé par le Ministère des Transports. Il a débouché sur la rédaction d'un guide pratique. Une démarche a par ailleurs été menée auprès des assureurs et de leur fédération professionnelle afin de faire émerger un contrat adapté à l'autopartage entre particuliers ; cette démarche n'ayant pas abouti, un guide de l'assurance a été rédigé, afin de guider les autopartageurs et les assureurs.

1.4.2. Fonctionnement de l'autopartage entre particuliers

Conditions de départ

Faire de l'autopartage entre particuliers suppose plusieurs conditions de départ :

- Des besoins complémentaires dans le temps.
- Un rapport pas trop affectif à la voiture. Les autopartageurs ont une image pragmatique de la voiture. Pour eux, elle est un objet pratique pour se déplacer et rien de plus.
- Une confiance et un respect mutuels.
- Des modalités de fonctionnement et de partage des frais clairement définies dès le départ.
- Une certaine proximité géographique entre les autopartageurs.

Le mot clé de l'autopartage entre particuliers est la **confiance**. C'est pourquoi on emploie le terme « emprunteurs » pour les autopartageurs n'étant pas propriétaires du véhicule vs « locataires » dans les autres formes d'autopartage. Les emprunteurs prennent plus soin du véhicule que s'il s'agissait du leur, tant pour la conduite que pour la propreté et les éventuels dommages. En outre, la relation est inscrite dans la durée (plusieurs mois ou plusieurs années) et ne se limite pas forcément à l'autopartage, ce qui renforce cette confiance.

Contrat

Le propriétaire et le ou les emprunteurs rédigent un contrat fixant le fonctionnement de l'autopartage, notamment :

- le barème kilométrique à appliquer pour le partage des frais,
- les usages réguliers du véhicule (le véhicule est alors considéré comme automatiquement réservé par l'intéressé),
- les modalités de réservation pour les usages occasionnels : délai minimal, canal (face-à-face, téléphone, SMS, mail...),
- les modalités de transmission des clés (ou la mise à disposition d'un double) et des papiers du véhicule,
- les solutions dans les cas (rares) où plusieurs personnes ont besoin du véhicule en même temps (un arrangement est souvent trouvé),
- etc.

Il est recommandé de rédiger un tel contrat, même quand les autopartageurs se connaissent très bien. Cela permet d'éviter tout malentendu ou litige en cas de problème.

Partage des frais

Chaque emprunteur note les kilomètres effectués dans un carnet laissé dans le véhicule. Le barème kilométrique incluant l'essence, il déduit celle-ci le cas échéant. Par exemple, avec un barème de 0,30 €/km, 500 km effectués et 60 € payés pour l'essence, il doit $0,30 \times 500 - 60 = 90$ € au propriétaire.

Le paiement intervient à intervalles réguliers (par exemple tous les mois) et/ou après chaque long trajet (par exemple plus de 300 km).

Assurance

Bien que les emprunteurs soient plus respectueux et plus prudents que s'il s'agissait de leur propre véhicule et bien que le Code des assurances le permette, aucun assureur ne proposait en 2017 de contrat adapté à des initiatives individuelles d'autopartage entre particuliers. La situation n'a pas changé en 2020. Il en résulte notamment qu'en cas d'accident responsable de la part d'un emprunteur, un malus est appliqué au propriétaire du véhicule.

Cette situation n'est pas spécifique à l'autopartage, elle concerne aussi le prêt de véhicule à des proches (enfants, conjoint...).

Comme nous allons le voir plus loin, des solutions existent quand une personne morale, par exemple une collectivité locale ou une association, joue un rôle de portage de la flotte fictive constituée par les véhicules en autopartage sur son territoire.

1.4.3. Profil des autopartageurs et niveau d'usage

Des gens presque comme les autres

- Les personnes faisant de l'autopartage entre particuliers étaient un peu plus jeunes que la moyenne. Elles avaient généralement entre 30 et 60 ans, avec une majorité de 35-50 ans.
- Elles appartenaient à des ménages très variés : couples avec enfants, couples sans enfants, familles monoparentales, personnes seules.
- Même si elles étaient davantage ouvertes que la moyenne sur l'échange et le prêt, la plupart ne partagent rien d'autre qu'une voiture.
- Presque toutes avaient des engagements citoyens, mais pas forcément avec un investissement en temps. L'exemple le plus représentatif est l'appartenance à une AMAP¹.
- Elles ont une image très pragmatique de la voiture. Celle-ci est avant tout un objet utilitaire, utile pour se rendre dans des lieux inaccessibles autrement.

¹ Les AMAP - Associations pour le maintien d'une agriculture paysanne - sont destinées à favoriser l'agriculture paysanne. Le principe est de créer un lien direct entre paysans et consommateurs, qui s'engagent à acheter les produits à un prix équitable.

Avec qui se faisait l'autopartage ?

L'autopartage se faisait en général entre personnes qui se connaissaient déjà bien, avant même de partager le véhicule (amis, famille, collègues). Le projet porté par la COR et le SMTC, présenté dans ce rapport, permet d'élargir le champ de l'autopartage à des personnes ne se connaissant pas.

En général, il y avait un seul emprunteur ou un couple emprunteur par véhicule. Dans quelques cas, le véhicule pouvait être emprunté par plusieurs personnes ou couples. En moyenne, chaque véhicule partagé était utilisé par 3 ménages et conduit par 3,5 conducteurs différents, propriétaire et son conjoint éventuel inclus.

Motivations

Pour se lancer dans l'autopartage, les autopartageurs avaient, dans des proportions variables, les motivations suivantes :

- Protection de l'environnement et du cadre de vie.
- Lien social et solidarité.
- Economies budgétaires.
- Optimisation de l'usage de la voiture.

Utilisation du véhicule partagé

Les véhicules partagés effectuaient en moyenne 12 500 km par an, soit presque autant que la moyenne nationale (13 000 km), dont les deux tiers pour le ou les propriétaires et un tiers pour le ou les emprunteurs (soit environ 4 000 km en autopartage).

Les propriétaires utilisaient le véhicule partagé en moyenne 1 à 2 fois par semaine et les emprunteurs 1 à 4 fois par mois.

Les véhicules étaient empruntés majoritairement le week-end et le soir, essentiellement pour des déplacements privés (activité sportive ou culturelle, sortie en soirée, achats volumineux, départ en week-end...). Dans tous les cas, plus que la faible fréquence d'utilisation, c'était la complémentarité des besoins qui constituait la condition de base de l'autopartage.

Impacts sur la motorisation

30 % des propriétaires interrogés auraient vendu leur voiture s'ils ne l'avaient pas partagée.

20 % des emprunteurs avaient vendu leur voiture avant d'entrer dans l'autopartage et 25 % auraient acheté une voiture s'ils n'en avaient pas trouvé une à partager.

Impacts sur la mobilité en voiture

Dans la moitié des cas et notamment chez la majorité des propriétaires, l'autopartage entre particuliers n'avait eu aucune influence sur l'usage de la voiture. Cela traduisait à la fois une bonne disponibilité des véhicules partagés et le fait que la pratique importante des modes alternatifs à la voiture individuelle (transports en commun, vélo, marche à pied, covoiturage) n'avait pas attendu l'autopartage pour se développer.

Un tiers des autopartageurs avaient réduit leur usage de la voiture, par rapport à la situation antérieure (propriétaires) ou par rapport ce qu'ils auraient fait sans l'autopartage (personnes qui, sans l'autopartage, auraient acheté leur propre voiture).

Quelques emprunteurs avaient légèrement augmenté leur usage de la voiture. L'autopartage leur permettait d'effectuer des déplacements qu'ils n'auraient pas pu faire autrement. Il répondait donc à un vrai besoin et, dans tous les cas, l'usage de la voiture était faible.

Pour tous, l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle était conforté sur le long terme.

Bilan

Tous les autopartageurs tiraient un bilan largement positif de l'autopartage entre particuliers. Les principaux avantages mis en avant étaient l'optimisation de l'usage du véhicule, les économies, la solidarité, la convivialité et la protection de l'environnement.

Tous ou presque souhaitaient continuer l'autopartage. Les emprunteurs qui décident d'acheter une voiture le font non par désintérêt pour la formule mais parce qu'un événement familial (tel que l'arrivée d'un bébé) ou professionnel (nouvel emploi accessible uniquement en voiture) les amène à avoir davantage besoin d'une voiture.

1.4.4. Principaux avantages de l'autopartage entre particuliers

Les principaux avantages de l'autopartage entre particuliers sont les suivants.

Pour les autopartageurs

Amélioration de la mobilité

L'autopartage permet aux personnes sans voiture de faire des déplacements infaisables autrement qu'en voiture, par exemple :

- vers un lieu inaccessible en transport en commun,
- en soirée ou la nuit,
- pour transporter quelque chose de lourd ou d'encombrant,
- etc.

Complémentaire des autres modes alternatifs à la voiture individuelle

L'autopartage conforte l'usage des transports en commun, du covoiturage, du vélo et de la marche, en offrant une solution complémentaire quand ils ne sont pas pertinents.

Economies

L'autopartage permet aux emprunteurs de faire des économies sur le budget automobile en évitant les coûts liés à la possession et l'entretien d'une voiture.

Il permet aux propriétaires d'amortir une partie de leurs frais, en les partageant.

Evite les contraintes liées à la possession d'une voiture

Pour les emprunteurs, l'autopartage évite les contraintes liées à la possession d'un véhicule : stationnement, réparations, entretien, mobilisation d'une somme importante pour l'achat (souvent plusieurs milliers d'euros), emprunt bancaire (le cas échéant), démarches liées à l'achat et à la vente (annonces, essais, carte grise...), assurance, etc.

De leur côté, les propriétaires peuvent partager certaines tâches avec les emprunteurs.

Optimisation de l'usage de la voiture

Une voiture stationne en moyenne 96 % du temps. L'autopartage permet d'optimiser son usage.

Convivialité et lien social

Dans une société de plus en plus marquée par l'individualisme, l'autopartage entre particuliers renforce la convivialité et le lien social.

Pour la collectivité dans son ensemble

Réduction globale de l'usage de la voiture, en complément des transports collectifs, du covoiturage, du vélo et de la marche

L'autopartage réduit l'usage de la voiture, en complémentarité avec les transports en commun, le covoiturage, le vélo et la marche, en offrant une palette complète d'offres de mobilité.

Baisse des impacts sur l'environnement et le cadre de vie

Moins de véhicules, cela implique :

- moins de matières premières pour les fabriquer,
- moins de kilomètres parcourus, donc moins d'énergie consommée, moins de pollution, moins d'émissions de CO₂ et moins de bruit,
- moins de véhicules à stationner, donc moins de consommation d'espace public.

Solidarité et lien social

L'autopartage renforce la solidarité et le lien social, confortant l'action publique dans ces domaines.

1.5. POINTS RESTANT A RESOUDRE EN 2017

En 2017, bien qu'il s'agît du type d'autopartage le plus répandu et malgré les travaux présentés ci-avant, l'autopartage entre particuliers restait peu connu. Il était souvent confondu avec les autres formes d'autopartage (services d'autopartage avec ou sans station, location de véhicule via internet), voire avec le covoiturage.

En outre, deux questions importantes restaient en suspens :

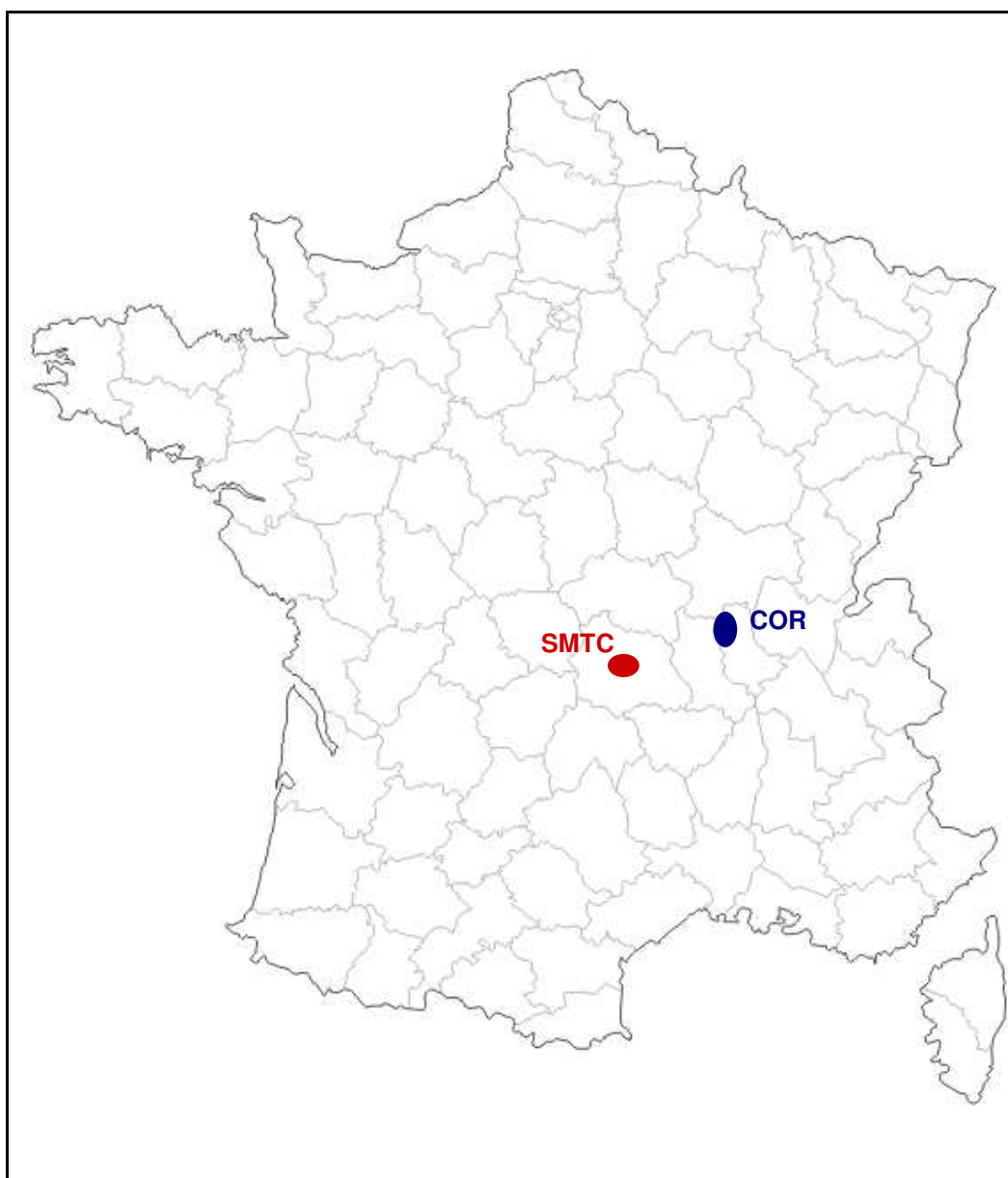
- Il n'y avait toujours aucun assureur proposant un contrat adapté à cette pratique, bien que le Code des assurances le permette.
- A très rares exceptions près (notamment à Crest, dans la Drôme), l'autopartage entre particuliers résultait d'initiatives individuelles isolées. Afin d'accélérer le développement de la pratique, une implication des acteurs publics et parapublics paraissait pertinente, mais aucune démarche de ce type n'avait encore été menée.

La COR et le SMTC ont décidé de se positionner sur ces deux questions et de lancer une expérimentation sur leurs territoires.

2. ELEMENTS CLES DU PROJET

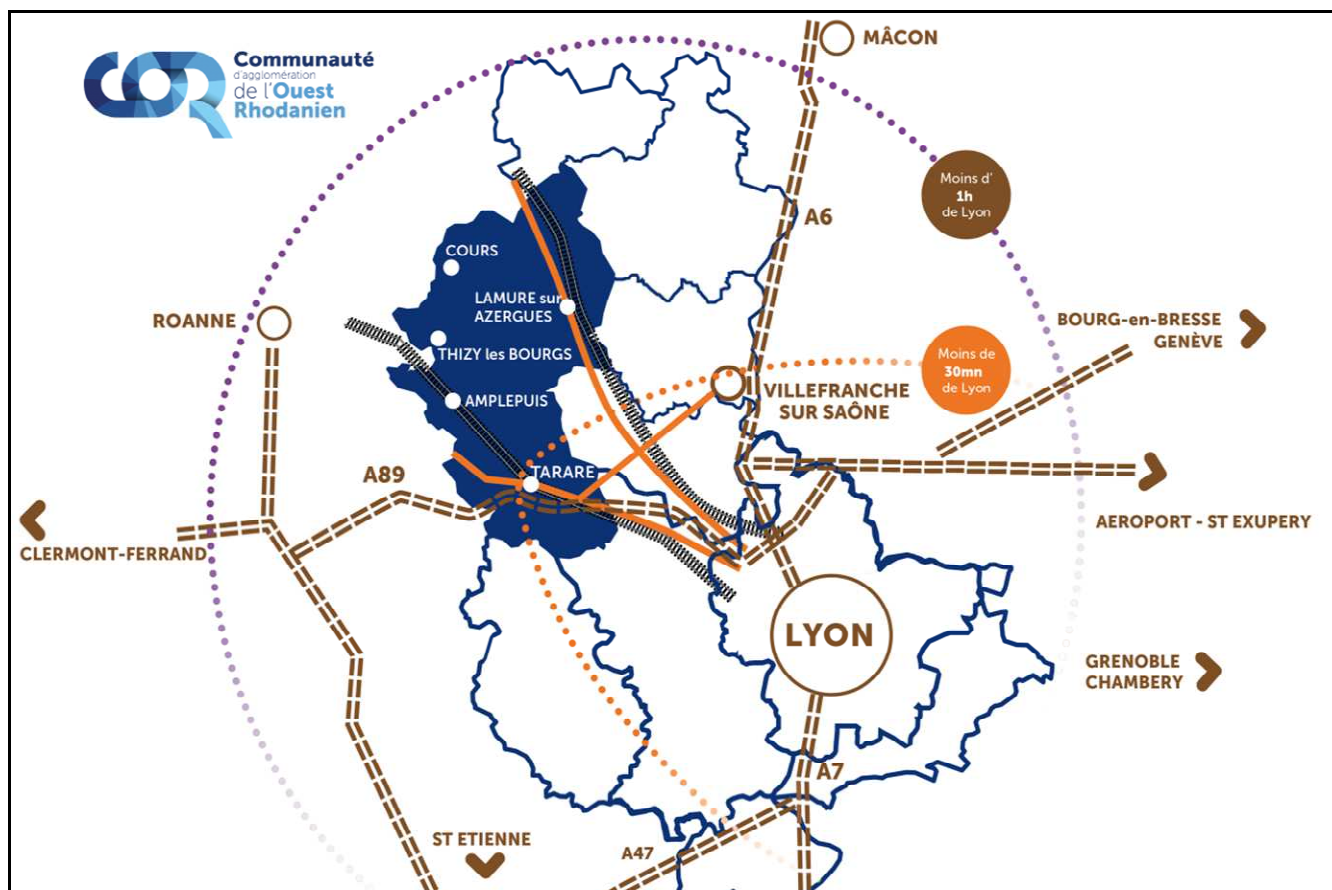
2.1. PRESENTATION DES DEUX TERRITOIRES

Les territoires de la COR et du SMTC se situent dans la Région Auvergne-Rhône-Alpes, plus précisément dans les départements du Rhône et du Puy-de-Dôme.



Ils recouvrent la diversité des territoires régionaux et français : grande agglomération, petites villes, banlieue, périurbain et rural, plaine et montagne.

2.1.1. COR (Communauté d'agglomération de l'Ouest Rhodanien)



La COR (Communauté d'agglomération de l'Ouest Rhodanien) se situe au nord-ouest de Lyon, à mi-chemin de Roanne. Elle regroupe 51 000 habitants sur une superficie de 577 km², soit une densité moyenne de 88 habitants par km².

Elle est composée de 31 communes², dont les plus peuplées sont Tarare (11 000 habitants), Thizy-les-Bourgs (6 000) et Amplepuis (5 000). Plus de la moitié des communes (17 exactement) ont moins de 1 000 habitants.

Il s'agit d'un territoire à la fois urbain, périurbain (principalement à l'est, sous attraction de Lyon) et rural (principalement au nord). Une partie des communes est située en zone de montagne.

² Le nombre de communes a diminué au fil des fusions de communes. Il y en avait 40 en 2012.

2.1.2. SMTC (Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise)

Présentation



Le SMTC (Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise) est situé au centre du département du Puy-de-Dôme, autour de Clermont-Ferrand. Il regroupe 294 000 habitants sur une superficie de 321 km², soit une densité moyenne de 915 habitants par km².

Il est composé de 23 communes³, dont les 21 de Clermont Auvergne Métropole et 2 faisant partie d'une Communauté de communes voisine (Mur-sur-Allier et Pérignat-ès-Allier, à l'est).

Il s'agit d'un territoire majoritairement urbain et pour partie périurbain. Les principales villes sont Clermont-Ferrand (141 000 habitants), Couron (20 000) et Chamalières (18 000). Toutes les communes ont plus de 1 500 habitants.

La majeure partie du territoire se trouve dans la plaine de la Limagne, où coule l'Allier. Les communes les plus à l'ouest (Orcines et Saint-Genès-Champanelle) se situent en zone de montagne, au pied du puy de Dôme (1 465 m).

Un projet prévu initialement sur un périmètre plus restreint

Initialement, pour le SMTC, le projet portait seulement sur une partie du territoire, en l'occurrence les 7 quartiers inscrits au Contrat de Ville, représentant une population de 22 000 habitants sur les 294 000 du SMTC et figurant en bleu foncé et bleu clair sur la carte ci-dessous. Ce choix était lié pour

³ 24 communes avant 2019.

partie aux critères fixés par l'ADEME lors de l'appel à projets AURAMOB (voir page suivante).



Comportant une forte part de ménages à bas revenus, ces quartiers sont sociologiquement peu variés et le rapport à la voiture y est, de manière générale, moins favorable à l'autopartage. En outre, du fait de leur morcellement, la communication y est plus difficile car les médias et la plupart des relais d'information ouvrent des territoires plus larges. Enfin, les offices HLM, qui constituent les relais les plus pertinents, notamment via les gardiens d'immeubles, n'ont pas souhaité s'impliquer de manière active dans le projet.

Afin de remédier à ce triple handicap, il a été décidé, en complément des outils mis en œuvre initialement, de diffuser un dépliant d'information dans toutes les boîtes à lettres des quartiers concernés et des rues limitrophes. Au total, 19 000 dépliantes ont été distribués. Le retour a été très maigre : seulement 6 personnes ont contacté le SMTc, dont seulement 3 dans des quartiers prioritaires et 3 hors périmètre.

C'est pourquoi, en accord avec l'ADEME, il a été décidé en mars 2018 d'étendre le projet à l'ensemble du territoire du SMTc.

2.2. GENESE DU PROJET

2.2.1. Première étape - Appel à projets de l'ADEME

La COR et le SMTC ont répondu conjointement à l'appel à projets AURAMOB 2016 lancé par la direction régionale Auvergne-Rhône-Alpes de l'ADEME, dont voici un extrait :

« Les objectifs de l'ADEME, en matière de mobilité et de transport visent à accompagner aux changements nécessaires dans nos modes de déplacement afin de répondre aux problématiques de sobriété énergétique et de la protection de l'atmosphère en cohérence avec la Loi de Transition Energétique pour la croissance verte et la COP 21.

[L'appel à projets porte sur] la sobriété et l'optimisation des usages de mobilité, qui se concrétisent par le développement des « modes actifs » (marche, vélo, etc.), de l'autopartage (ou voitures en libre-service), des transports en commun, du covoiturage, etc.

L'objectif de cet appel à projets est d'inventer, d'expérimenter, de promouvoir ou de diffuser des solutions axées sur les véhicules ou les systèmes de transport de personnes et de marchandises favorisant leur efficacité énergétique et la réduction de leur impact environnemental tout en offrant un service performant à l'utilisateur.

Le projet doit porter sur des solutions organisationnelles et/ou technologiques, des produits, des services, des usages ou des études liés aux transports de voyageurs, individuels ou collectifs. »

Le projet a été retenu par l'ADEME. La COR en a été le maître d'ouvrage officiel, avec mandat du SMTC en ce sens.

2.2.2. Deuxième étape - Choix d'un prestataire pour l'animation et le suivi du projet

La COR et le SMTC ont lancé en octobre 2016 un appel d'offres pour l'assistance à maîtrise d'ouvrage dans le montage, l'animation et le suivi du projet.

Bruno CORDIER (ADETEC) a été retenu en décembre 2016.

2.3. PRINCIPALES DATES

Avril 2016	Candidature dans le cadre de l'appel à projets AURAMOB de l'ADEME
Juillet 2016	Le projet est retenu par l'ADEME
Novembre 2016	Signature de la convention avec l'ADEME
Décembre 2016	Choix du prestataire pour l'animation et le suivi (Bruno CORDIER, ADETEC)
Janvier 2017	Démarrage du projet
Janvier-avril 2017	Conception des outils (communication, mise en place des groupes, suivi)
Février-mars 2017	Réunions avec les acteurs relais
Février-avril 2017	Consultation des assureurs
Mai 2017	Choix de l'assureur (Groupama Rhône-Alpes Auvergne)
Octobre 2017	1^{er} et 2^e groupes d'autopartage
Janvier 2018	5 ^e groupe d'autopartage
Mars 2018	Le projet est prolongé d'un an (fin en mars 2020 au lieu de mars 2019)
Août 2018	10 ^e groupe d'autopartage
Décembre 2018	15 ^e groupe d'autopartage
Mai 2019	20 ^e groupe d'autopartage
Décembre 2019	Décisions de prolonger le projet sur les deux territoires après mars 2020
Mars 2020	Fin de la phase expérimentale. 27 groupes d'autopartage
Avril-mai 2020	Bilan de l'expérimentation
Après mars 2020	Poursuite du projet sur les deux territoires

2.4. ORGANISATION

Le projet a été mené pour l'essentiel par trois intervenants : Bruno CORDIER (ADETEC), Etienne SEGUIN (COR) et Julie DALLA-ZANNA (SMTC)⁴.

Bruno CORDIER, responsable du cabinet ADETEC, travaille depuis 2009 sur l'autopartage entre particuliers. Il a notamment réalisé l'étude et les guides pratiques mentionnés au chapitre précédent. Il a été le principal intervenant sur tous les volets du projet et le principal interlocuteur des autopartageurs et candidats autopartageurs.

Etienne SEGUIN⁵, chargé de mission transport et mobilité à la COR, et Julie DALLA-ZANNA, en charge des expérimentations au sein de la direction offres de mobilité et territoires du SMTC, ont été les principaux acteurs au sein des deux collectivités.

D'autres personnes de la COR, du SMTC et d'ADETEC sont intervenues à certaines étapes du projet, principalement pour la communication et la cartographie, ainsi que pour l'assurance et certains aspects juridiques.

⁴ Voir coordonnées page 2.

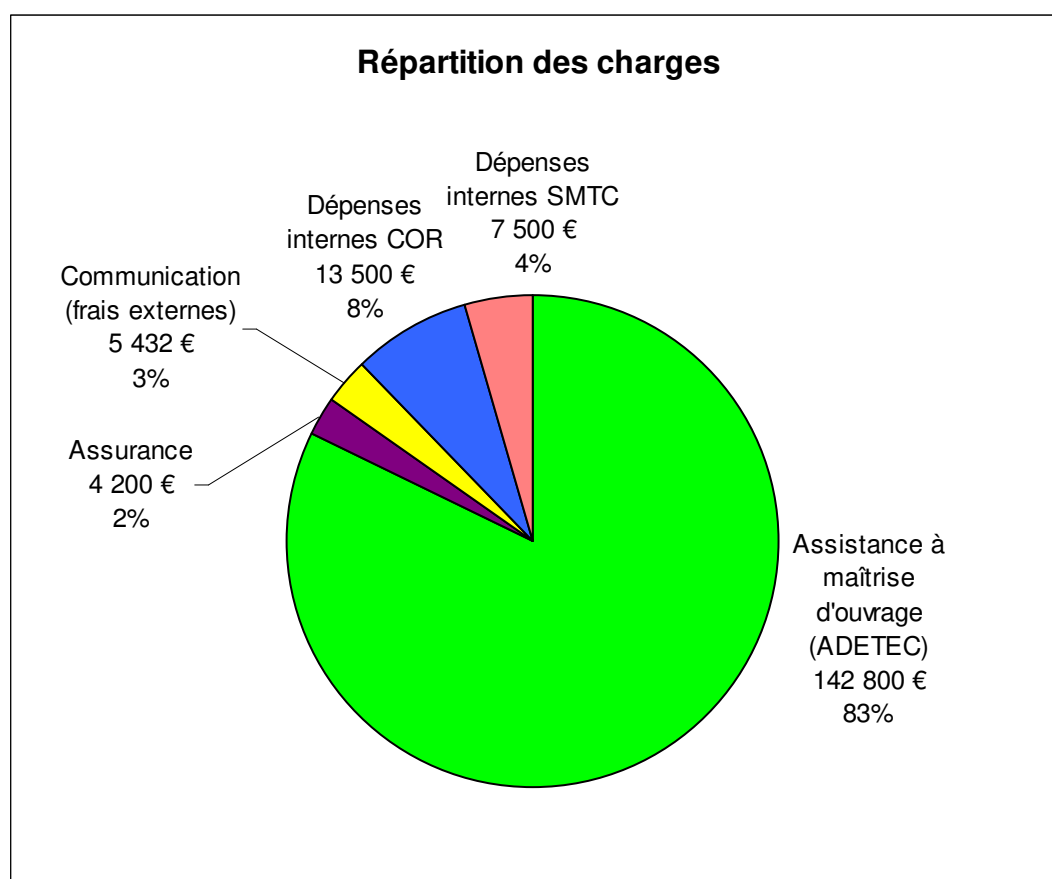
⁵ Etienne SEGUIN a quitté la COR début mars 2020. Dans l'attente du recrutement de son(sa) successeur(e), l'intérim est assuré par sa supérieure hiérarchique, Claire DUPRE.

2.5. BUDGET

Dans sa phase expérimentale, qui a duré 39 mois (3 ans et 3 mois), le projet a eu un budget d'environ 173 000 € TTC, réparti ainsi :

Charges		Recettes	
Assistance à maîtrise d'ouvrage	142 800 €	Subvention ADEME	72 644 €
Assurance	4 200 € ⁶	COR (financement)	31 476 €
Communication (frais externes)	5 432 €	COR (dépenses internes)	≈ 13 500 €
COR (dépenses internes)	≈ 13 500 € ⁷	SMTC (financement)	48 312 €
SMTC (dépenses internes)	≈ 7 500 € ⁸	SMTC (dépenses internes)	≈ 7 500 €
Total	≈ 173 000 €	Total	≈ 173 000 €

2.5.1. Charges



Le budget total (173 000 €) doit être mis en perspective avec 4 facteurs : la durée élevée du projet

⁶ 1 680 €/an x 2,5 ans, l'assurance ayant démarré début octobre 2017 avec la signature des deux premiers contrats d'autopartage.

⁷ Le temps consacré au projet par les agents de la COR a été estimé à 45 jours, avec un coût unitaire de 300 € par jour, incluant les salaires, les charges sociales et les autres dépenses tels que bureau, déplacements, etc.

⁸ Environ 25 jours x 300 €/jour (cf. note ci-dessus).

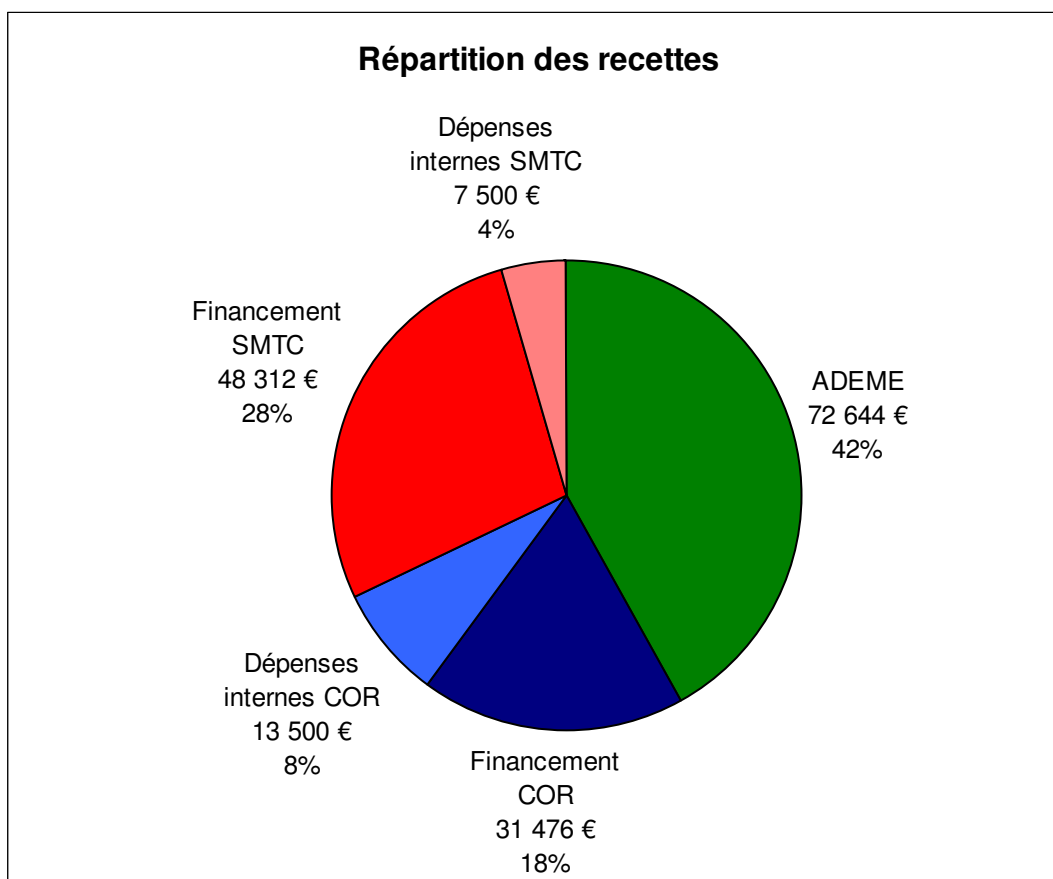
(3 ans et 3 mois), la forte intervention humaine (par nature coûteuse), son caractère expérimental (qui a justifié le cofinancement de l'ADEME) et son périmètre (2 collectivités importantes).

Bruno CORDIER (ADETEC) s'est vu confier l'essentiel du travail, avec un gros investissement en temps, inhérent à la nature du projet, basé sur l'animation et l'humain. Il est donc logique que l'assistance à maîtrise d'ouvrage représente la majeure partie des charges.

Les dépenses internes des collectivités constituent le 2^e poste budgétaire, avec un total de 12 %, dont une partie consacrée à la communication.

Même en incluant les dépenses internes des collectivités, la communication représente une part modérée du budget car le travail s'est axé sur l'animation, plus adaptée à un sujet nouveau s'appuyant sur les changements de comportement.

2.5.2. Recettes



L'ADEME a pris en charge 42 % du coût du projet, le SMTc 32 % et la COR 26 %.

En moyenne annuelle, le coût net moyen est de 13 800 € par an pour la COR et 17 200 € par an pour le SMTc⁹, ce qui apparaît raisonnable.

⁹ Explication du calcul (exemple pour la COR) : $(31\,476 \text{ €} + 13\,500 \text{ €}) / 3,25 \text{ ans} \approx 13\,800 \text{ €/an}$.

3. PHASE 1 - MISE EN PLACE DES OUTILS, COMMUNICATION ET ANIMATION

3.1. ETAT DES LIEUX DE LA MOTORISATION ET DU BUDGET AUTOMOBILE DES MENAGES

Le développement de l'autopartage sur un territoire repose sur 2 piliers : une demande potentielle (des personnes sans voiture) et une offre potentielle (des voitures servant peu). S'y ajoute un enjeu financier lié au budget automobile des ménages.

Un travail préalable a donc été mené sur les deux territoires afin de quantifier ces différents éléments.

Voici les principaux chiffres qui en sont ressortis :

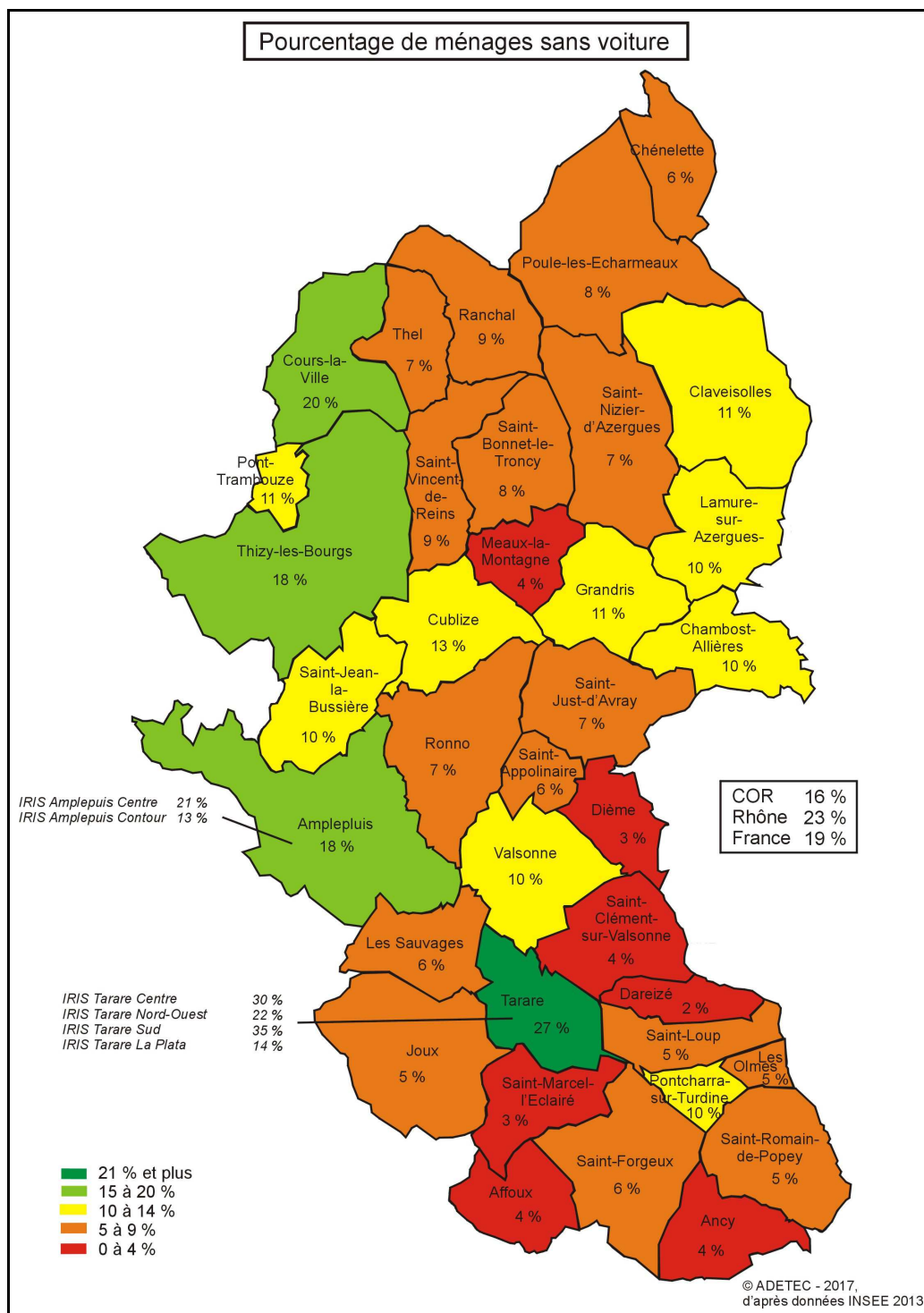
- Beaucoup de voitures servent moins de 3 fois par semaine :
 - COR : environ 5 000 voitures sur 27 000 (19 %),
 - SMTc : environ 35 000 voitures sur 164 000 (21 %).
- Beaucoup de titulaires du permis n'ont pas de voiture :
 - COR : avec 27 000 voitures pour 34 000 titulaires du permis, il y a 7 000 titulaires du permis sans voiture (21 %),
 - SMTc : avec 164 000 voitures pour 215 000 titulaires du permis, il y a 51 000 titulaires du permis sans voiture (24 %).
- Le budget automobile est très élevé. Exemple pour la COR :
 - 18 % des revenus disponibles¹⁰ du territoire (y compris ceux des ménages sans voiture) sont consacrés à la voiture.
 - Cette part est de 14 % à Tarare.
 - Elle monte jusqu'à 28 % dans certaines communes rurales.
 - Elle atteint 34 % pour un smicard faisant 13 000 km par an avec une voiture moyenne.
 - Elle peut dépasser 40 % s'il roule davantage, notamment si son lieu de travail est éloigné.

Les résultats ont été présentés de manière pédagogique sous forme de cartes présentant le détail par commune et par secteur IRIS¹¹ au sein des communes les plus peuplées. Ils ont permis une bonne sensibilisation des acteurs, notamment des élus.

Voici quelques-unes des cartes produites sur le territoire de la COR et des extraits des commentaires qui les accompagnaient.

¹⁰ Le revenu disponible d'un ménage est le revenu dont il dispose pour consommer et épargner. Revenu disponible = revenus + prestations sociales - impôts directs (voir définition détaillée dans le glossaire).

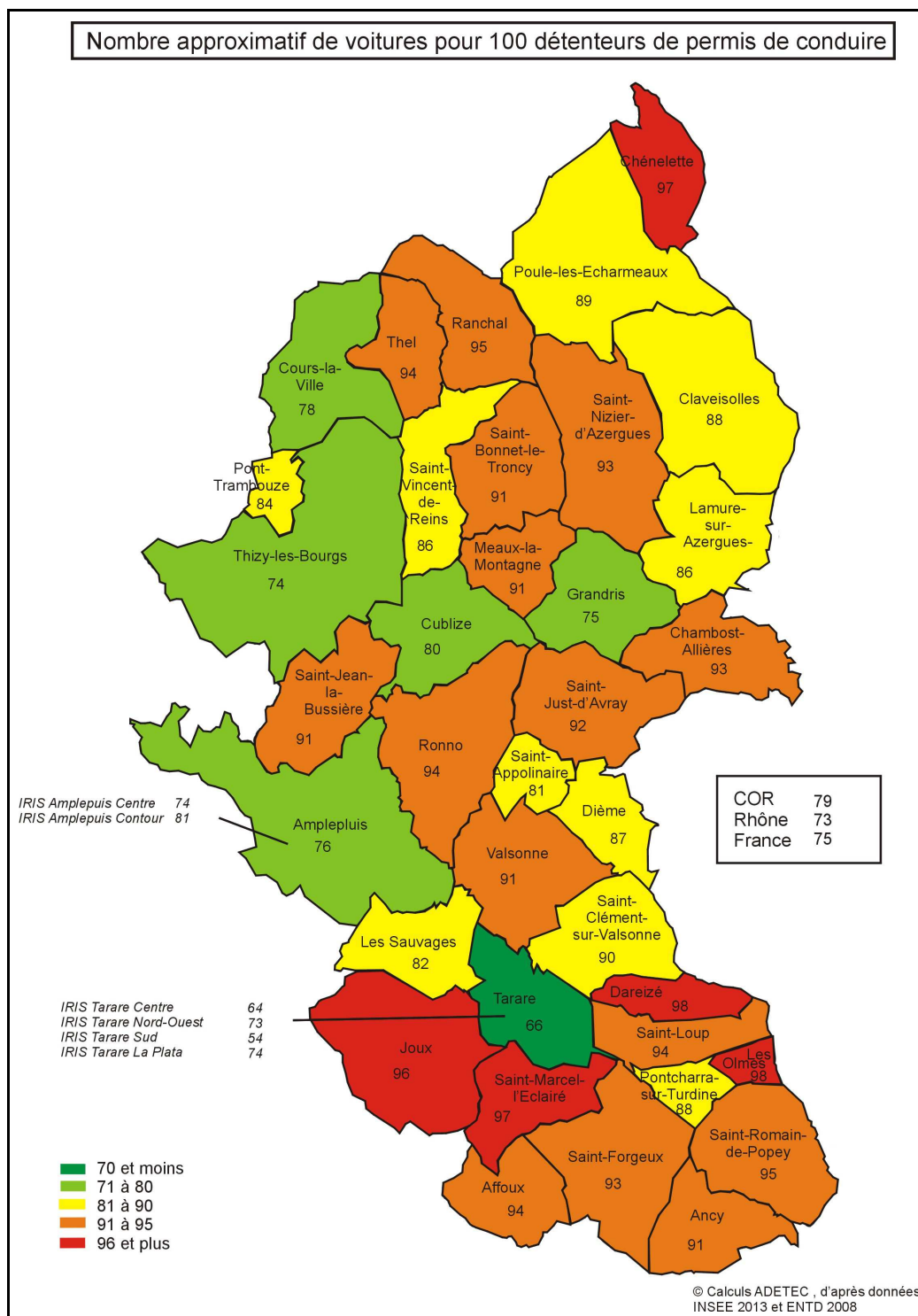
¹¹ Découpage infracommunal de l'INSEE.



En moyenne sur le territoire de la COR, 16 % des ménages n'ont pas de voiture. C'est moins que dans le Rhône (23 %) et qu'en France (19 %).

Les 4 principales communes de la COR (Tarare, Thizy-les-Bourgs, Amplepuis et Cours-la-Ville) dépassent la moyenne communautaire, avec 18 à 27 % de ménages sans voiture. [...]

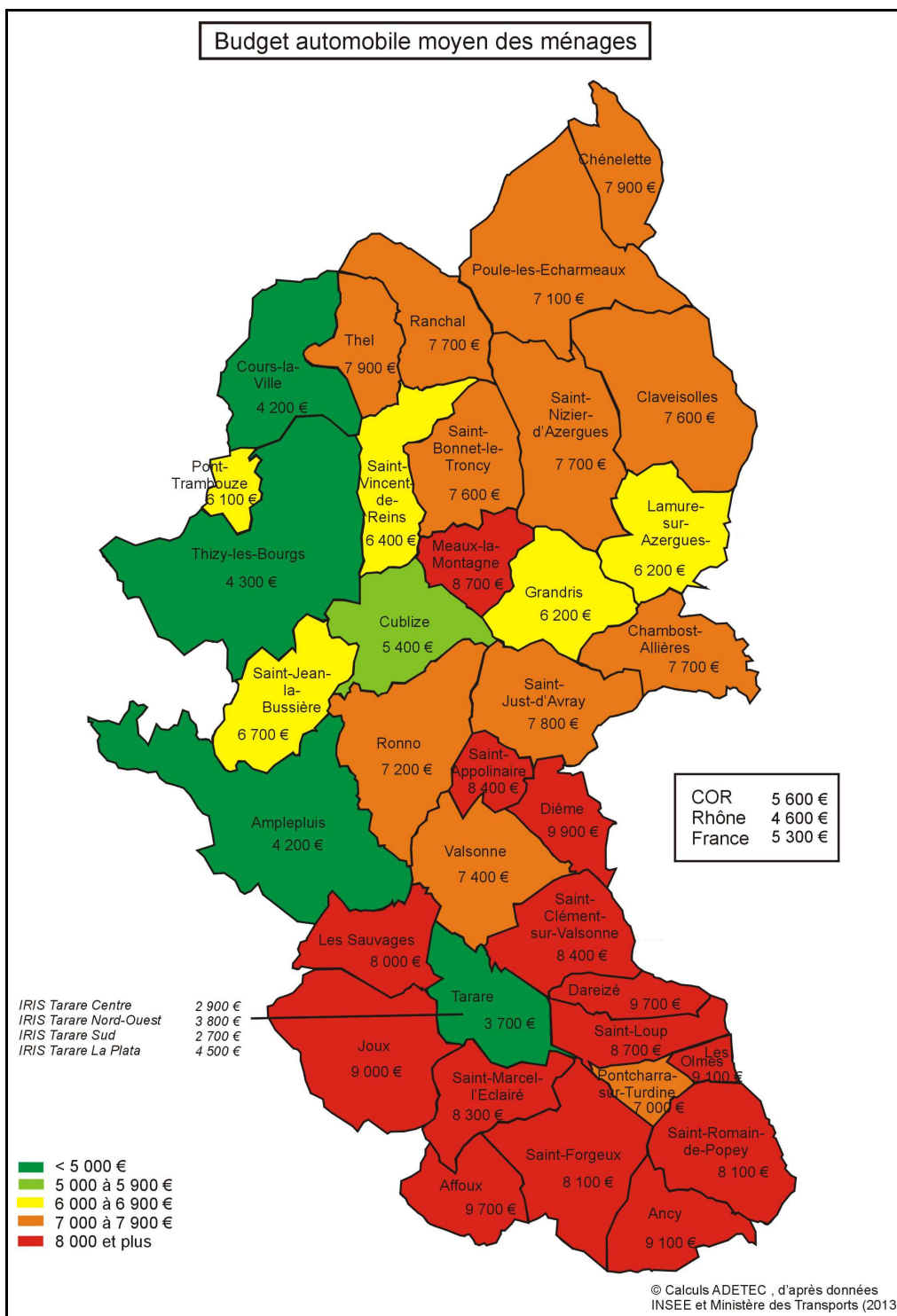
Les autres communes comptent entre 2 % (Dareizé) et 13 % (Cublize) de ménages sans voiture. Les chiffres les plus bas sont observés dans les communes peu dotées en commerces et services, particulièrement dans les communes périurbaines du sud du territoire : la voiture y est davantage nécessaire qu'ailleurs.



Sur le territoire de la COR, il y a en moyenne 79 voitures pour 100 titulaires du permis de conduire. C'est davantage que dans le Rhône (73) et qu'en France (75).

Les 4 principales communes de la COR se situent en dessous de la moyenne communautaire, avec 66 à 78 voitures pour 100 titulaires du permis. [...].

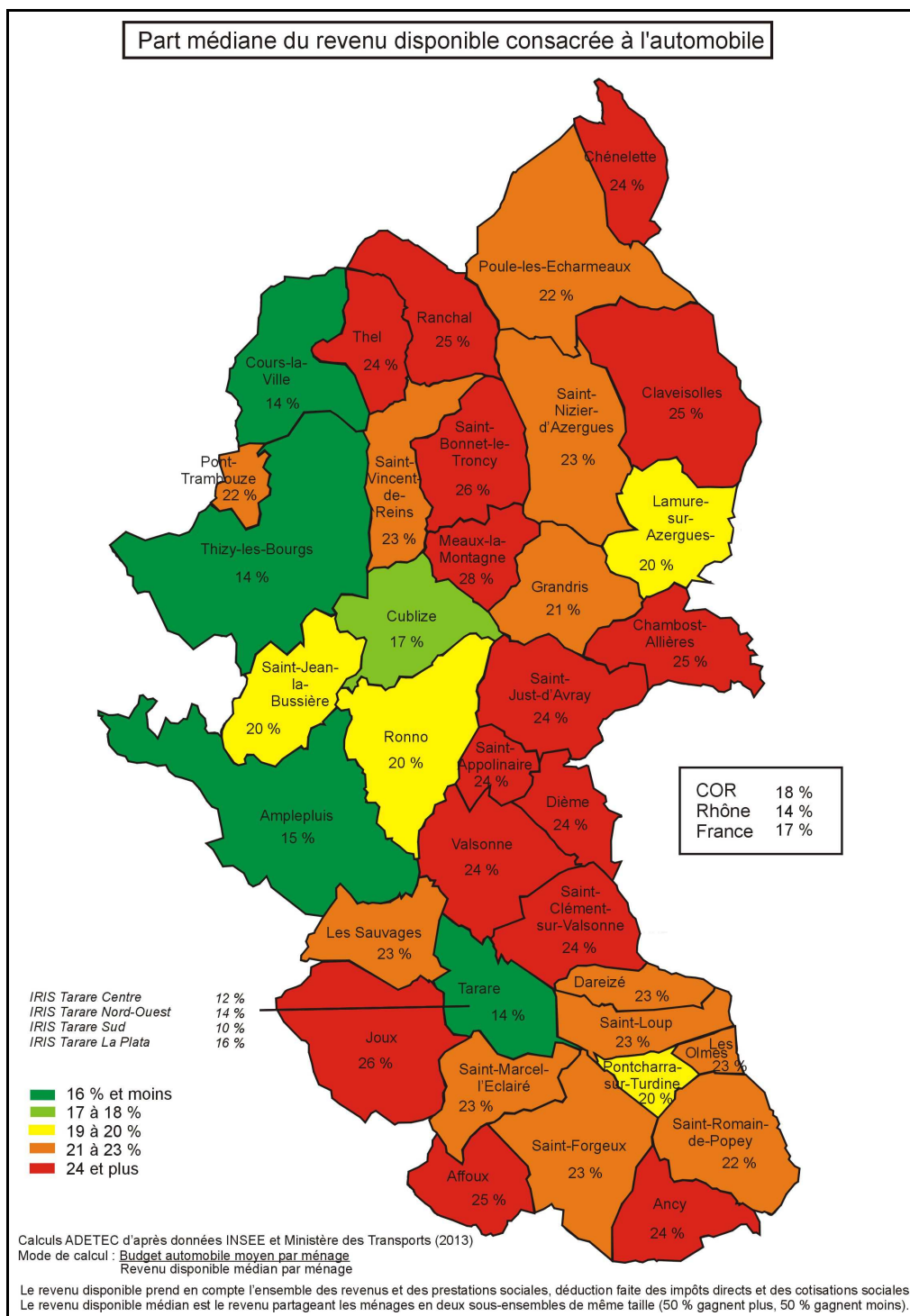
Les autres communes comptent entre 75 (Grandris) et 98 (Dareizé) voitures pour 100 titulaires du permis. Là encore, les chiffres les plus élevés sont observés dans les communes peu dotées en commerces et services, particulièrement dans les communes périurbaines du sud du territoire.



La voiture représente le 2^e poste budgétaire des habitants de la COR, derrière le logement mais devant l'alimentation. En moyenne, le budget automobile des ménages de la COR est de 5 600 € par an. Ce chiffre inclut les ménages sans voiture, qui font baisser la moyenne. Le budget automobile moyen est plus élevé que dans le Rhône (4 600 €) et en France (5 300 €).

Les 4 principales communes de la COR se situent en dessous de la moyenne communautaire, avec des budgets automobiles moyens compris entre 3 700 € et 4 300 €.

Dans les autres communes, le budget automobile moyen est compris entre 5 400 € (Cublize) et près de 10 000 € (Dième, Dareizé et Affoux). Là encore, les chiffres les plus élevés sont observés dans les communes périurbaines du sud du territoire.



En moyenne, les ménages de la COR consacrent 18 % de leur revenu disponible à leur(s) voiture(s). Ce chiffre inclut les ménages sans voiture, qui font baisser la moyenne. La part consacrée à la voiture peut être beaucoup plus élevée. Par exemple, un smicard avec une voiture lui consacre en moyenne 34 % de son revenu disponible.

Le territoire de la COR étant à la fois plus motorisé et moins aisé financièrement, la part moyenne du revenu disponible consacrée à la voiture est beaucoup plus élevée que dans le Rhône (14 %) et un peu plus qu'en France (17 %). Il en résulte une plus grande fragilité des ménages, notamment en cas d'accident de la vie (perte d'emploi, divorce, décès du conjoint...).

Malgré des revenus moindres que la moyenne de la COR et grâce à un taux de motorisation moins élevé, les 4 principales communes se situent en dessous de la moyenne communautaire, avec une

part médiane de l'automobile dans le budget des ménages comprise entre 14 et 15 %. [...]

Dans les autres communes, la part médiane de l'automobile dans le budget des ménages est comprise entre 17 % (Cublize) et 28 % (Meaux-la-Montagne). [...]

Ces cartes ont joué un grand rôle pédagogique, notamment vis-à-vis des élus, dont la plupart sous-estimaient d'une part le nombre de personnes sans voiture, d'autre part le poids de l'automobile dans le budget des ménages.

3.2. ASSURANCE

3.2.1. Un élément fondamental du projet

Trouver un contrat d'assurance adapté constituait une condition essentielle de réussite du projet. Cela a donc constitué l'une des premières tâches du projet.

En effet, comme cela a été dit plus haut, il n'existait pas de contrat d'assurance adapté à l'autopartage entre particuliers. Parmi les points faibles des contrats d'assurance existants, le principal était l'application du malus au conducteur principal (le propriétaire du véhicule, en général) en cas d'accident responsable de la part d'un autre conducteur. Ce problème n'était pas spécifique à l'autopartage, il concernait également le prêt de véhicule, y compris au sein de la famille.

Passer par les sites internet de location entre particuliers (Drivy¹², Ouicar...) permettait de résoudre la question du malus, mais pour un coût élevé, avec des conditions restrictives (notamment vis-à-vis des jeunes conducteurs) et diverses contraintes (en particulier l'obligation d'enregistrer chaque emprunt sur le site).

Ces questions sont détaillées dans le guide pratique de l'assurance, téléchargeable sur le site d'ADETEC www.adetec-deplacements.com/assurance-autopartage-entre-particuliers.pdf

3.2.2. Des propositions de deux assureurs

5 assureurs ont été consultés pour assurer les véhicules en autopartage dans le cadre du projet. Par ordre alphabétique, il s'agissait de Groupama Rhône-Alpes Auvergne¹³, la MACIF, la MAIF, MMA et SMACL Assurances.

2 d'entre eux ont remis une offre : Groupama et la MAIF.

3.2.3. Garanties et tarifs

Les offres de Groupama et de la MAIF étaient de très bonne qualité, avec notamment :

- la prise en compte des jeunes conducteurs dès 18 ans et dès le 1^{er} jour du permis,
- l'absence de contrainte d'enregistrement des emprunts auprès de l'assureur ; il suffit de les noter dans le carnet de bord du véhicule,
- une couverture complète, incluant même la garantie corporelle du conducteur,
- l'absence de malus en cas d'accident responsable, tant pour le conducteur fautif que pour le propriétaire du véhicule,
- des franchises raisonnables.

La différence s'est donc faite sur le prix. Groupama a été retenu. Son tarif annuel est calculé ainsi :

- 3 600 € TTC pour 80 véhicules,
- +/- 60 € par véhicule en plus ou en moins,
- minimum irréductible : 1 680 € TTC.

¹² Devenu Getaround fin 2019.

¹³ Que nous nommerons « Groupama » (tout court) dans la suite du rapport, pour alléger la rédaction.

Voici les tarifs pour quelques situations types :

Nombre de véhicules	10	20	30	40	48	50	60	70	80
Tarif TTC	1 680 €	1 680 €	1 680 €	1 680 €	1 680 €	1 800 €	2 400 €	3 000 €	3 600 €
Tarif moyen par véhicule	168 €	84 €	56 €	42 €	35 €	36 €	40 €	43 €	45 €

Le mode de calcul fait que le tarif minimum de 1 680 € est valable jusqu'à 48 véhicules. Avec 27 véhicules au maximum, il s'est donc appliqué sur toute la période de l'expérimentation.

On relève par ailleurs que le coût par véhicule décroît jusqu'à 48 véhicules pour atteindre 35 €, puis croît au-delà.

La prise en compte des déplacements professionnels était prévue au cas par cas. Dans la pratique, Groupama a accepté de les couvrir jusqu'à 5 000 km par an, avec une demande pour chaque cas.

Le contrat souscrit est un contrat dit « de flotte », comme pour les véhicules de service des collectivités et des entreprises. Dans le cas de l'autopartage, il s'agit d'une flotte fictive, dont la COR se porte garante auprès de Groupama.

Etant donné la longueur et la complexité des documents des assureurs (contrat, conditions générales, etc.), une synthèse pédagogique a été rédigée et remise aux autopartageurs.

Tous ces documents sont disponibles sur demande auprès de Bruno CORDIER, bcordier.adetec@orange.fr

Le conducteur principal garde son assurance pour ses propres usages de son véhicule. L'assurance de l'autopartage s'y substitue lorsque le véhicule est conduit par un emprunteur inscrit au contrat d'autopartage.

3.2.4. Une assurance prise en charge par la COR et le SMTC

En raison de son prix modéré et afin d'éviter tout frein auprès des autopartageurs, l'assurance est prise en charge financièrement par la COR et le SMTC.

La qualité de cette assurance et sa prise en charge ont constitué des arguments clés vis-à-vis des candidats autopartageurs.

3.2.5. Des conditions et une garantie meilleures que sur les sites de location entre particuliers

Quelques emprunteurs qui louaient des véhicules par internet sur Getaround / Drivy ou OuiCar ont fait la comparaison avec l'assurance souscrite auprès de Groupama et abandonné ce type de location, dont l'assurance comporte une franchise élevée, avec une option coûteuse pour l'amoinrir. Ce phénomène a été amplifié par la qualité de la relation et la confiance, plus aléatoires dans la location à des inconnus.

Par ailleurs, 5 emprunteurs (1 côté COR et 4 côté SMTC) avaient un permis datant de moins de 2 ans au début de l'autopartage, dont une venait juste de l'obtenir. L'assurance souscrite auprès de Groupama leur a permis de faire de l'autopartage sans restriction ni surcoût, ce qui n'aurait pas été possible sur Getaround / Drivy ou OuiCar.

3.3. COMMUNICATION ET ANIMATION

3.3.1. Le rôle clé de l'animation et de la pédagogie

Comme cela a été dit plus haut, l'autopartage entre particuliers est un sujet nouveau et peu connu. En outre, il se heurte à des freins, y compris auprès des personnes a priori intéressées (voir encadré ci-dessous), et suscite de nombreuses questions sur son fonctionnement. Enfin, on touche aux changements de comportement, domaine dans lequel une action de long terme et basée sur l'humain est indispensable.

Exemples de freins à l'autopartage chez les personnes intéressées

- Volonté de ne pas trop remettre en cause ses habitudes.
- Volonté de ne pas dépendre des autres.
- Souhait de garder sa voiture, pour l'avoir sous la main en cas d'urgence ou d'imprévu.
- Sous-estimation du coût de la voiture.
- Manque de temps pour s'en occuper (le sujet n'est pas « sur le dessus de la pile »).
- Etc.

La communication, au sens habituel du terme, est donc loin de suffire. Il était impératif de mener un travail explicatif et pédagogique.

3.3.2. Outils et actions

De nombreux outils ont été conçus par Bruno CORDIER, la COR et le SMTC :

- pages dédiées sur les sites internet du SMTC (www.smtc-clermont-agglo.fr/transports-en-commun-clermont/179_Autopartage.html) et de la COR (www.ouestrhodanien.fr/l-autopartage-entre-particuliers.html),
- réseaux sociaux,
- flyers,
- affiches,
- mails,
- courriers,
- articles dans la presse écrite,
- émissions de radio,
- autocollants...

Tous ces documents sont disponibles sur demande auprès de Bruno CORDIER bcordier.adetec@orange.fr

En voici quelques exemples :

ÉTUDES ET PROJETS

AUTOPARTAGE

- L'AUTOPARTAGE FONCTIONNE DÉJÀ
- ILS SONT AUTOPARTAGEURS ET TÉMOIGNENT
- PARTAGER UNE VOITURE : POURQUOI PAS VOUS ?
- COMMENT FONCTIONNE L'AUTOPARTAGE ENTRE PARTICULIERS ?
- LES CONDITIONS DE RÉUSSITE DE L'AUTOPARTAGE ENTRE PARTICULIERS
- UN PROJET EN 3 PHASES
- CONTACTS
- FOIRE AUX QUESTIONS
- POUR ALLER PLUS LOIN
- PARTENAIRES
- PÉRIMÈTRE DU PROJET
- COMMENT S'INSCRIRE ?

PARTAGER UNE VOITURE

Pourquoi pas vous ?



Renseignez-vous
Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération clermontoise
04 75 44 68 02
julie.dallazarnia@smtc-clermonttand.com

LE SMTC DÉVELOPPE L'AUTOPARTAGE entre particuliers.
Partagez une voiture et bénéficiez gratuitement d'un accompagnement personnalisé et d'une assurance sur mesure.

www.smtc-clermont-agglo.fr




QU'EST-CE QUE L'AUTOPARTAGE ENTRE PARTICULIERS ?

C'est la mise en commun d'un véhicule par des amis, des voisins ou des proches. Le véhicule appartient généralement à l'un d'entre eux mais il peut aussi être possédé en commun. Chacun l'utilise en fonction de ses besoins.

L'autopartage se distingue du covoiturage. Dans le cas de l'autopartage, le véhicule est utilisé pour des trajets différents à des moments différents. Dans le cas du covoiturage, les personnes effectuent ensemble le même trajet.

Sur le territoire du SMTCL, environ 500 personnes de profils très divers font de l'autopartage entre particuliers.

Page d'accueil de la rubrique autopartage sur le site du SMTCL



Flyer (recto)



Flyer (verso)

Ils ont choisi la voie de l'autopartage

Ce n'est ni de la location de voiture, ni du covoiturage mais de l'autopartage, un mode de déplacement alternatif qui allie sens pratique, économie, écologie, et lien social.

Géraldine Messina
geraldine.messina@centrefrance.com

Ils ne sont que quatorze pour l'instant à faire de l'autopartage sur le territoire du Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération clermontoise (SMTC). Avantages, inconvénients : ils racontent.

■ **François.** « Avec mon épouse, nous nous sommes débarrassés de notre combi Volkswagen lorsque nous sommes partis faire le tour de l'Amérique du Sud en famille et en tandems. Et nous n'avons pas racheté de voiture à notre retour car nous n'en avons besoin qu'à de très rares occasions. Pour aller voir des amis ou partir randonner. Lorsqu'on a demandé à nos voisins de nous prêter leur voiture, ils nous ont parlé de l'autopartage. On a signé une convention pour l'emprunt de leur Twingo. On remplit un carnet de bord avec le nombre de kilomètres parcourus et on précise où on a garé la voiture lorsqu'on rend les clés. L'avantage, c'est que ni eux ni nous n'avons le souci de l'assurance qui est prise en charge par le SMTC, mais je trouve le prix du kilomètre, 0,26 €, un peu élevé. »

■ **Jean-Philippe, 42 ans.** « Dans la famille, nous avons deux voitures pour aller travailler, mais le



CONFIANCE. Avec les contrats d'autopartage promus par le SMTC, propriétaires et emprunteurs de voiture se passent les clés en confiance... En cas de pépin, c'est l'assurance du SMTC qui joue. Sans malus pour aucune des parties. PHOTO FRANCIS CAMPAGNONI.

week-end, nous en avons une de trop. Cette voiture, on veut bien la prêter, mais pas supporter de malus en cas d'accident. La solution de l'autopartage avec l'assurance de flotte du SMTC est parfaite pour ça et puis ADETEC définit le prix du kilomètre ce qui est bien car on a tous du mal à estimer le vrai coût kilométrique d'une voiture. C'est une solution idéale entre voisins, mais il faut une bonne jonction des planètes pour que les usages des uns et des autres s'accordent. »

■ **Jérémie, 30 ans.** « Ma femme et moi habitons

près du centre-ville de Clermont-Ferrand depuis trois ans et nous ne souhaitons pas acheter de voiture pour des raisons écologiques et économiques. Car nous n'avons besoin d'une voiture qu'un à deux week-ends par mois pour rendre visite à nos familles dans la région lyonnaise.

Au début nous avons loué des voitures à des entreprises classiques (europcar...) puis testé les plateformes type Drivy, mais c'était onéreux et compliqué notamment pour récupérer la voiture (état des lieux systématique + voiture loin de notre domici-

le). Depuis que nous avons entendu parler du système d'autopartage du SMTC, nous sommes emprunteurs de deux véhicules avec un contrat pour chacun.

Des raisons écologiques et économiques

Pour le moment, nous sommes très satisfaits. Nous allons récupérer les voitures en vélo pliant (il tient dans un coffre), mais l'idéal serait d'avoir plus de person-

nes impliquées dans ce système, car cela permettrait d'avoir plus de véhicules disponibles, et plus proches de chez nous. »

■ **Ariane, 47 ans.** « Lorsqu'un accident a transformé ma voiture en épave, j'ai décidé de ne pas la remplacer car je n'en ai pas besoin tous les jours. Je vais à mon travail à pied. C'est quand j'ai mes enfants, une semaine sur deux, que je dois les conduire à leurs activités ou quand nous partons en vacances que j'en ai besoin. Jean-Philippe était dans la même configuration que moi, en plus

j'avais une place de parking qui lui n'avait pas et nous nous sommes lancés dans l'autopartage comme ça, de manière tout à fait informelle.

Ce n'est que récemment que nous avons signé une convention avec le SMTC pour donner plus de visibilité à ce système. On se fiche un peu des kilomètres parcourus, mais je remplis le carnet de bord, même si, au début, c'était une contrainte pour moi.

Il est arrivé que nous ayons besoin de la voiture au même moment, dans ces cas-là, j'ai fait preuve de créativité et changé mes plans. J'ai depuis signé un deuxième contrat avec une autre propriétaire mais je n'ai pas encore eu besoin d'y avoir recours. »

■ **Carole.** Avec mon conjoint, nous pratiquons l'autopartage depuis le mois de mars, suite à une panne de voiture. Comme nous ne l'utilisons que par mauvais temps pour nous rendre au travail et le week-end pour nous évader, nous nous sommes questionnés sur l'utilité de reprendre une voiture. C'est un collègue qui m'a vanté cette nouvelle forme de partage de voiture (lui-même mettait la sienne à disposition). Nous avons contacté Bruno Cordier et depuis nous avons fait des emprunts assez réguliers.

Nous venons de signer notre deuxième contrat, ce qui nous laissera plus de flexibilité, si la première voiture est déjà prise. Nous espérons passer l'hiver ainsi et poursuivre l'aventure. ■

Une solution qui trace sa route doucement mais sûrement

Bruno Cordier travaille à ADETEC, un bureau d'études au service des politiques alternatives de déplacement. Il est en charge du dossier de l'autopartage sur le territoire du SMTC qui regroupe vingt-quatre communes, dont Clermont-Ferrand.

■ **Quelle est la différence entre auto-partage et covoiturage ?** « Le covoiturage consiste à partager un véhicule avec des personnes qui effectuent le même trajet. L'autopartage est la mise à disposition d'un véhicule que plusieurs personnes utilisent successivement, pour une durée limitée, moyennant un paiement. »

■ **Quel est votre rôle ?** « Dans un premier temps, ce fut de trouver un assureur, Groupama pour ne pas le nommer, car il n'existe pas de solution adaptée pour les particuliers. Le fait qu'il s'agisse

d'un projet collectif, porté par le SMTC, a aidé. Je rédige aussi les documents qui formalisent l'engagement du propriétaire et de l'emprunteur, éventuellement je mets en relation un emprunteur potentiel avec un propriétaire. Mais en général, ils se connaissent et font la démarche ensemble. Et j'accompagne les autopartageurs pendant le fonctionnement de l'autopartage (réponses à leurs questions, conseils, points réguliers...) »

■ **Combien de personnes ont signé des conventions d'autopartage dans le Puy-de-Dôme ?** « Nous avons lancé le dispositif début 2018 sur le territoire du SMTC. Nous avons dix groupes qui fonctionnent avec quatorze emprunteurs, certains ayant signé des conventions avec deux propriétaires pour plus de souplesse et huit groupes



BRUNO CORDIER. « L'objectif est d'atteindre une voiture en autopartage sur cent. »

sont actuellement en cours de constitution. »

■ **Quelles sont les motivations des gens ?** « Elles peuvent être économiques, environnementales, utilitaires, solidaires... Il arrive qu'on rentre dans le système avec une motivation,

et qu'on prenne goût aux autres. Le moteur, c'est la confiance et ça fait la différence avec la location d'une voiture via un site Internet. »

■ **Y a-t-il un profil type de l'autopartageur ?** « Non, c'est très varié, comme les motivations. Nous avons des autopartageurs qui ont la trentaine et d'autres qui sont retraités. Il y a toutes les catégories sociales et peut-être un peu plus de femmes. »

■ **Quels sont les freins à l'autopartage ?** « Actuellement, il y a en France 20.000 voitures en autopartage sur 30 millions de véhicules en circulation, soit moins de 1 sur 1.000. L'objectif est d'atteindre 1 voiture en auto partage sur 100. Mais, il y a des gens pour qui leur voiture est plus qu'un moyen de locomotion et qui n'iront jamais vers l'autopartage.

Et puis nous avons eu le cas d'une emprunteuse qui a arrêté parce que c'était compliqué pour elle d'avoir la responsabilité d'une voiture qui n'était pas la sienne et qu'elle empruntait à quelqu'un qu'elle ne connaissait pas. Elle n'arrivait pas gérer cela, malgré notre assurance qui est très bonne. »

■ **Comment cela se passe-t-il en cas d'accident ?** « D'abord, il faut rappeler que le propriétaire conserve son assurance, et que celle souscrite par le SMTC se substitue à la sienne lorsque la voiture est conduite par l'emprunteur. En cas d'accident responsable, il n'y a de malus ni pour l'emprunteur, ni pour le propriétaire, car nous bénéficions d'une assurance de flotte, comme lorsque vous conduisez une voiture de votre entreprise. Les dommages corporels du

conducteur sont très bien indemnisés. Pour les amendes de stationnement et autres, chacun paye ce qu'il doit. »

■ **L'autopartage est-il réservé aux habitants du territoire du SMTC ?** « Pour l'instant oui, mais l'objectif est bien d'essaimer. D'autres territoires sont intéressés, en particulier la Com'Com Thiers Dore et Montagne. Mais avec l'autopartage, on peut sortir du territoire de la SMTC, se rendre à son travail (dans la limite de 5.000 km par an) ou bien aller à l'étranger. C'est vraiment une solution de mobilité intéressante. » ■

INFO PLUS

Contact. ADETEC - Bureau d'Études en Transports et Déplacements. 86 quai Férion - 63150 La Bourboule. Tél. 04.73.65.94.24. bcordier.adetec@orange.fr.

Article paru dans le journal La Montagne (2 novembre 2019)

Outre les vecteurs classiques (medias, internet...), le travail pédagogique et d'information s'est organisé autour d'un réseau d'acteurs relais construit pour l'occasion. Ces acteurs relais ont été choisis pour leur lien direct ou indirect avec l'un ou l'autre des thèmes liés à l'autopartage : action publique (notamment les mairies), environnement, solidarité (CCAS, associations...), transport, citoyenneté (associations de quartier...), projets collectifs (AMAP...), animation locale (MJC...), etc.

Environ 550 acteurs relais ont été sollicités, dont 100 pour la COR et 450 pour le SMTC. Des réunions ont été organisées, mais elles ont assez peu mobilisé (3 à 15 personnes par réunion, soit une quarantaine au total) car le thème de l'autopartage était trop pointu et/ou insuffisamment connu. En revanche, les résultats ont été meilleurs quand nous nous sommes greffés sur des réunions existantes ; même si le temps consacré à l'autopartage était plus limité, le public était présent et il s'est à chaque fois montré très intéressé par le sujet.

La diffusion de l'information a été relativement bonne, puisque les candidats qui nous ont contactés l'ont eue par des canaux très variés. Cela s'est avéré d'autant plus important que nombre d'entre eux ont eu besoin d'avoir plusieurs fois l'information avant de faire la démarche.

4. PHASES 2 ET 3 - MISE EN PLACE ET SUIVI DES GROUPES D'AUTOPARTAGE

4.1. MOTIVATIONS DES CANDIDATS A L'AUTOPARTAGE

Les personnes souhaitant faire de l'autopartage ont, dans des proportions variables, les motivations suivantes :

- **La protection de l'environnement et du cadre de vie :**
 - réduction du nombre de voitures, entraînant des économies de matières premières (moins de voitures à fabriquer) et d'espace public (baisse de la demande de stationnement),
 - réduction du trafic automobile et de ses impacts : gaz à effet de serre, pollution, bruit...
- **Le lien social et la solidarité :**
 - rendre service aux autres,
 - créer du lien.
- **Les économies budgétaires :**
 - pour les propriétaires : partage des frais fixes liés à la possession d'un véhicule (principalement la décote). Cela représente une économie de 500 à 1 500 € par an suivant le nombre d'emprunteurs et la taille du véhicule.
 - pour les emprunteurs : éviter l'achat d'un véhicule et les frais qui y sont liés. Cela représente une économie de 500 à 5 000 € par an suivant le niveau d'usage et la taille du véhicule.
- **L'optimisation de l'usage du véhicule :**
 - l'utiliser davantage plutôt que de le laisser garée 96 à 99 % du temps,
 - le faire rouler régulièrement pour qu'il ne s'abîme pas et démarre sans problème.

On retrouve les mêmes motivations que pour les autopartages étudiés auparavant par ADETEC, y compris pour les candidats à l'autopartage souhaitant une mise en relation avec un(e) inconnu(e).

4.2. CANDIDATURE ET INFORMATION

Merci de compléter les informations ci-dessous. Nous vous recontacterons rapidement.

Prénom : _____ Nom : _____

Adresse : _____

Téléphone : _____ Adresse mail : _____

L'autopartage et vous : ☐ vous souhaitez en faire ☐ vous pratiquez déjà

Vous souhaitez partager : ☐ votre voiture ☐ la voiture de quelqu'un d'autre

Souhaitez-vous une aide pour trouver des personnes avec qui faire de l'autopartage : ☐ oui ☐ non

Les personnes intéressées par l'autopartage peuvent demander des renseignements et faire acte de candidature par plusieurs canaux : site internet, mail, téléphone...



Leur interlocuteur au sein de la COR (Etienne SEGUIN) ou du SMTC (Julie DALLA-ZANNA) transmet alors leur candidature à Bruno CORDIER.

Celui-ci les contacte rapidement par téléphone pour :

- leur présenter l'autopartage,
- répondre à leurs questions,
- définir leurs usages, leurs besoins et la compatibilité de ceux-ci avec l'autopartage,
- si elles n'ont personne dans leur entourage avec qui autopartager, leur trouver un ou des partenaires compatibles.

Cet entretien dure environ 30 minutes.

Le guide pratique de l'autopartage leur est ensuite envoyé par mail ou courrier. Ce guide, complet et pédagogique (29 pages), donne toutes les explications concrètes sur l'autopartage et son fonctionnement. En voici la table des matières :

 PARTAGER UNE VOITURE Pourquoi pas vous ?	
TABLE DES MATIERES	
Introduction.....	4
Qu'est-ce que l'autopartage entre particuliers ?.....	5
Les différences entre l'autopartage et le covoiturage.....	5
Les trois formes d'autopartage.....	5
Exemples d'autopartages entre particuliers.....	5
Concrètement, comment marche l'autopartage entre particuliers ?.....	6
Quels sont ses atouts ?.....	7
De nombreux avantages.....	7
Un potentiel très élevé.....	7
Pour qui l'autopartage entre particuliers est-il fait ?.....	8
Des profils très divers.....	8
Avec qui peut-on faire de l'autopartage ?.....	8
Les conditions de réussite.....	8
Quelle forme juridique adopter ?.....	9
Quelle forme pour la propriété du ou des véhicules ?.....	9
Quelle forme pour le fonctionnement de l'autopartage ?.....	10
Conseils pour un bon fonctionnement.....	11
Contrat.....	11
Réservation du véhicule.....	11
Lieu de stationnement du véhicule.....	12
Clé.....	12
Papiers.....	12
Gestion du véhicule et de l'autopartage.....	13
Carburant.....	13
Amendes et retraits de points de permis.....	13
Calcul et partage des frais.....	14
Résumé de cette partie.....	14
Frais à la charge du conducteur concerné.....	14
Comment partager les autres frais ?.....	14
Barème kilométrique : quel mode de calcul ?.....	16
A quelle fréquence calculer les frais ?.....	18
Assurance.....	19
Rôle de l'assurance de l'autopartage.....	19
Tarif de cette assurance.....	19
Conditions sur le véhicule, les conducteurs et les trajets.....	19
Garanties incluses dans le contrat d'assurance.....	20
Conditions d'application de l'assurance de l'autopartage.....	21
Que faire en cas de problème ?.....	21
Exemple de contrat d'autopartage.....	22
Article 1 – Objet.....	22
Article 2 – Véhicule.....	22
Article 3 – Conducteurs.....	22
Article 4 – Entretien du véhicule.....	23
Article 5 – Réservation du véhicule.....	23
Article 6 – Stationnement du véhicule.....	24
Article 7 – Carnet de bord.....	24
Article 8 – Carburant.....	24
Article 9 – Clé et papiers du véhicule.....	25
Article 10 – Calcul et partage des frais.....	25
Article 11 – Dépôt de garantie.....	25
Article 12 – Infractions.....	26
Article 13 – Accidents responsables et incidents divers.....	26
Article 14 – Suivi du contrat.....	26
Article 15 – Fin du contrat.....	27
Témoignages d'autopartageurs.....	28
Glossaire.....	29
Coordonnées utiles.....	29

4.3. CONSTITUTION D'UN GROUPE D'AUTOPARTAGE

Un groupe d'autopartage est constitué d'un véhicule, de son propriétaire et d'un ou plusieurs emprunteurs.

Deux cas de figure se sont présentés.

Certains candidats sont arrivés avec un groupe déjà constitué, formé d'un(e) propriétaire et d'un ou plusieurs emprunteur(se)s se connaissant déjà. Dans ce cas, il est possible de passer directement à la mise en place de l'autopartage.

D'autres candidats n'avaient personne dans son entourage avec qui faire de l'autopartage. Nous avons alors essayé de les mettre en relation avec des personnes résidant à proximité et complémentaires en termes d'usage de la voiture. Pour augmenter leurs chances, nous les avons également encouragés à chercher des personnes de leur entourage direct (voisins, amis, collègues...) ou indirect (amis d'amis, voisins d'amis...) et leur avons fourni les outils à cet effet (flyer, guide pratique...).

Un bilan chiffré est présenté au chapitre suivant.

L'inscription d'un même emprunteur sur plusieurs véhicules a été encouragée, afin d'offrir une solution de secours en cas d'indisponibilité du premier véhicule. Cela a permis d'apporter une sécurité non seulement matérielle mais aussi psychologique à la fois aux emprunteurs et aux propriétaires. Cela a pu également permettre, dans certains cas, de disposer de véhicules de taille différente suivant les besoins.

4.4. MISE EN PLACE DE L'AUTOPARTAGE

Une fois qu'un groupe est constitué, la mise en place de l'autopartage se fait à travers les documents suivants :

- Rédaction d'un contrat entre le propriétaire et le ou les emprunteurs. Le contrat fixe les règles de l'autopartage (usages réguliers éventuels, modalités de réservation pour les usages ponctuels, barème kilométrique, gestion des clés...). A cet effet, une trame* leur est fournie. La rédaction des articles est adaptée au cas par cas, avec l'aide de Bruno CORDIER.
Le barème kilométrique inclut l'ensemble des frais (décote, réparations, essence...), hormis les éventuels péages et stationnement qui sont pris en charge par l'emprunteur. En France, le coût moyen d'une voiture est de 0,33 €/km hors péage et stationnement (cf. adetec-deplacements.com/cout-reel-voiture-2018-5pages.pdf). Sachant que la voiture moyenne fait 6 CV, une fourchette est proposée au propriétaire en fonction de la taille du véhicule : 0,25 à 0,28 €/km pour une petite voiture, 0,28 à 0,32 €/km pour une voiture petite à moyenne, 0,32 à 0,36 €/km pour une voiture moyenne à grosse, etc. Le propriétaire choisit dans la fourchette proposée et les emprunteurs valident ensuite ce choix.
- Signature d'une charte* avec la COR ou le SMTC. Cette charte présente les engagements respectifs de la COR ou du SMTC (accompagner les autopartageurs par l'entremise de Bruno CORDIER, payer l'assurance...) et des autopartageurs (respecter les règles, notamment pour l'assurance, transmettre le carnet de bord à intervalles réguliers, participer au suivi...).
- Signature de la synthèse de l'assurance*.
- Transmission d'un scan, d'une photo ou d'une copie des pièces suivantes : carte grise et certificat d'assurance du véhicule, permis de conduire de tous les conducteurs inscrits au contrat.

* Ces documents sont disponibles sur demande auprès de Bruno CORDIER
bcordier.adetec@orange.fr

Il est possible d'ajouter ultérieurement une ou plusieurs personnes au groupe, moyennant la remise des mêmes documents.

4.5. SUIVI DES AUTOPARTAGEURS

Le suivi des groupes d'autopartage se fait de plusieurs manières complémentaires :

- A la demande, aussi souvent que nécessaire et en fonction des besoins. Les thèmes abordés sont très divers : fréquence d'utilisation, barème kilométrique, assurance, déplacements particuliers, etc.
- Transmission du carnet de bord tous les 2 mois. Cela permet de faire un suivi statistique des emprunts et de disposer des infos en vue de l'échange téléphonique qui suit.
- Après analyse du carnet de bord, entretien téléphonique individuel avec chaque autopartageur. Ces entretiens téléphoniques durent 15 à 30 minutes et ont les objectifs suivants :
 - faire le point sur le fonctionnement de l'autopartage,
 - connaître les impacts de l'autopartage sur la mobilité,
 - connaître les éléments extérieurs pouvant avoir un impact sur l'autopartage (ex : déménagement, arrivée d'un enfant...),
 - encourager les échanges oraux entre le propriétaire et le ou les emprunteurs,
 - si nécessaire, ajuster certaines modalités,
 - dans certains cas, régler des problèmes mineurs qui auraient pu devenir plus importants sinon.
- Rencontre collective des autopartageurs et candidats autopartageurs de la COR (respectivement du SMTC) tous les 6 mois. Ces rencontres ont plusieurs objectifs :
 - favoriser les échanges entre tous les acteurs : autopartageurs, candidats autopartageurs, COR ou SMTC, Bruno CORDIER,
 - informer les autopartageurs sur l'avancement du projet,
 - si nécessaire, ajuster certaines modalités,
 - renforcer le sentiment d'appartenance à un projet collectif,
 - renforcer le rôle d'ambassadeurs des autopartageurs (ils sont les mieux placés pour en parler concrètement à leur entourage),
 - favoriser la rencontre entre certains candidats,
 - communiquer dans les médias.

5. BILAN DE L'EXPERIMENTATION

5.1. LES CANDIDATS ET LES MISES EN RELATION

5.1.1. 85 candidats

Sur l'ensemble de l'expérimentation (janvier 2017 - mars 2019), il y a eu 85 candidats à l'autopartage, c'est-à-dire des personnes ayant rempli un bulletin papier ou en ligne (voir ci-dessous) ou appelé la COR ou le SMTC.

5.1.2. 66 candidats « sérieux »

19 candidats ont abandonné en cours de route pour des raisons diverses :

- Après l'entretien avec Bruno CORDIER, la personne pense que l'autopartage risque de ne pas être compatible avec son usage de la voiture.
- L'autopartage était une piste envisagée parmi d'autres et la personne a trouvé d'autres solutions.
- La personne était insuffisamment motivée ou n'avait pas de besoin réel et est passée à autre chose.
- La personne a changé de situation (déménagement, changement d'emploi, achat d'une voiture).
- Raison inconnue (personne n'ayant pas donné suite à nos relances).

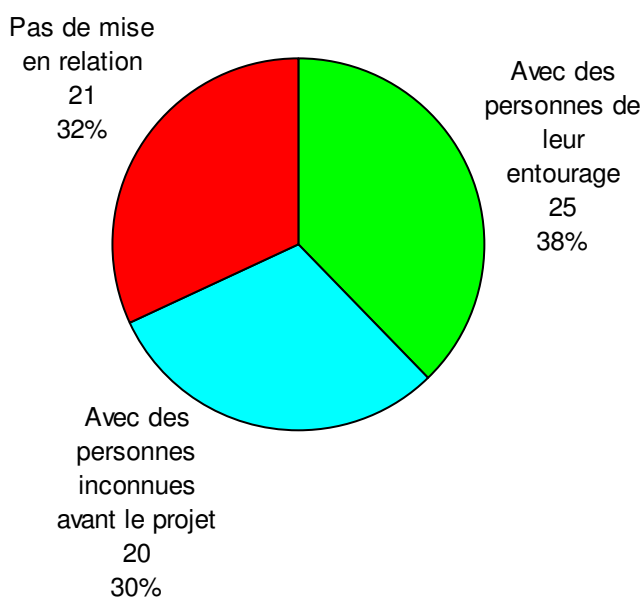
Il y a donc eu 66 candidats que l'on pourrait qualifier de « sérieux ».

Ceux-ci se trouvent majoritairement sur le territoire du SMTC (37) et un peu moins sur la COR (29), ce qui est logique car celui-ci est moins peuplé. Le total de la COR est constitué pour plus du tiers (11) de personnes se connaissant et impliquées dans des démarches collectives dans leur commune, Lamure-sur-Azergues (espace de coworking, association socioculturelle...).

5.1.3. 45 candidats sur 66 ont pu autopartager

A la date de rédaction de ce rapport, 2 groupes d'autopartage sont en cours de constitution sur le territoire du SMTC. Ces groupes auraient pu se concrétiser en mars, mais le confinement lié à l'épidémie de coronavirus les a obligés à différer les choses. Les chiffres présentés ci-dessous les prennent en compte.

Répartition des 66 candidats selon le type de mise en relation



Pour simplifier, on peut retenir les chiffres suivants : **un tiers des candidats arrivent avec un groupe déjà constitué, un tiers ont trouvé des autopartageurs par notre intermédiaire, un tiers n'ont pas trouvé de partenaire.**

A la date du 31 mars 2020, 45 candidats sur 66 (68 %) ont pu constituer un groupe d'autopartage, ce qui constitue un résultat très satisfaisant au vu de l'étendue des territoires de la COR et du SMTc.

Seulement 25 candidats à l'autopartage, soit 38 %, faisaient partie d'un groupe déjà constitué avec des personnes de leur entourage (voisin, ami, famille, collègue...). Certains d'entre eux faisaient déjà de l'autopartage de manière informelle. Leur entrée dans le projet a été motivée par deux avantages majeurs : bénéficier d'une assurance adaptée et permettre aux emprunteurs de payer le vrai coût de la voiture et donc de l'emprunter plus fréquemment¹⁴. Elle a permis de conforter ces autopartages et de les installer dans la durée. L'un de ces 25 propriétaires a d'abord partagé sa voiture avec une amie, puis, quelques mois plus tard, avec des personnes connues par notre intermédiaire.

Les 41 autres, soit 62 %, arrivaient sans partenaire et attendaient donc que nous les mettions en relation avec des personnes compatibles. Cette mise en relation a pu se faire dans la moitié des cas (20).

Si l'on se place cette fois-ci du point de vue des 45 personnes ayant pu faire de l'autopartage, quasiment la moitié (20) n'auraient pas pu faire d'autopartage sans le projet.

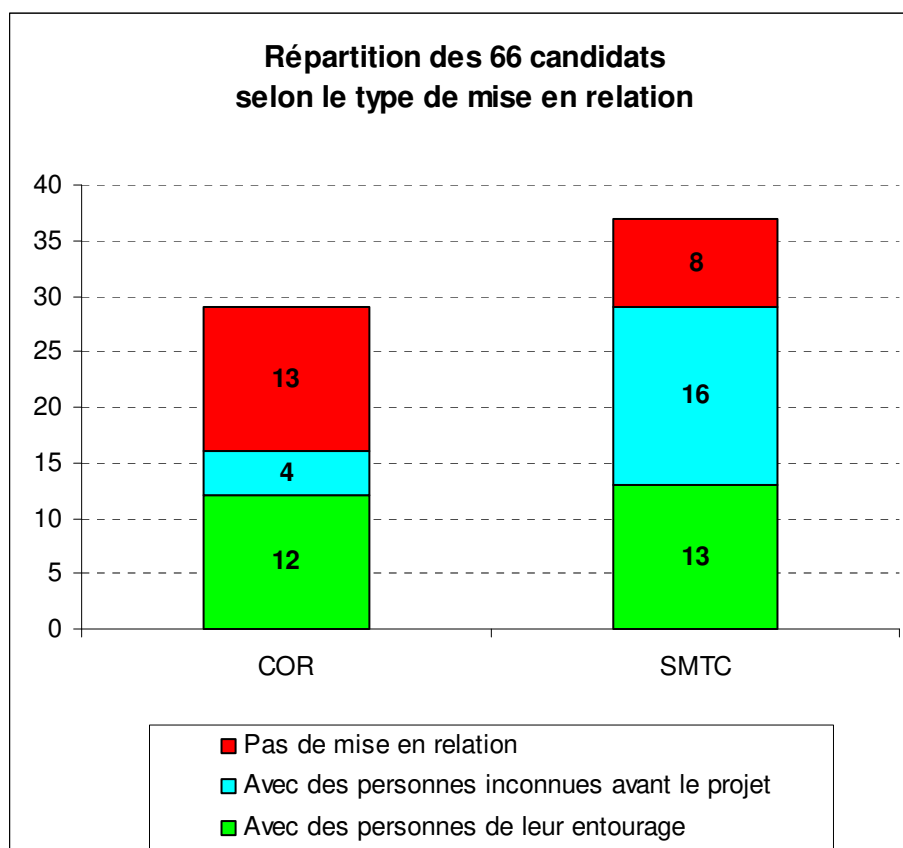
Parmi ces 20 personnes, on trouve 4 emprunteurs qui ont, chacun de son côté, commencé par partager une voiture avec une personne connue par notre intermédiaire, puis ont réussi à trouver (ou convaincre) une personne de leur entourage de partager également sa voiture avec eux.

Pour les 21 candidats restant sans autopartageur au 31 mars 2020, l'absence mise en relation

¹⁴ Faute d'avoir fixé un barème kilométrique avec le(la) propriétaire du véhicule, certains emprunteurs hésitaient à emprunter la voiture car ils se sentaient débiteurs à son égard.

s'explique pour partie par l'absence d'autre candidature à une distance raisonnable. Il s'agit principalement des propriétaires de véhicules, ce qui traduit également le relatif déficit de candidats emprunteurs (16 propriétaires / 5 emprunteurs). Enfin, 3 mises en relation n'ont pas débouché sur un groupe d'autopartage, la première pour un problème de caution (personne non solvable), les deux autres en raison d'une incompatibilité des usages et/ou des personnes.

Comme le montre le graphique ci-dessous, le taux de concrétisation de l'autopartage est plus élevé pour le SMTC (29 sur 37, soit 78 %) que pour la COR (16 sur 29, soit 55 %), en raison du caractère plus urbain de son territoire qui assure davantage de proximité géographique entre offres et demandes.



La mise en relation a nécessité un investissement important de Bruno CORDIER. En effet, une fois la compatibilité des usages établie, il ne suffisait pas de communiquer à chacun les coordonnées de l'autre et de laisser les personnes se débrouiller. Dans certains cas, il était important de les accompagner, quasiment de leur prendre la main. Au début de l'expérimentation, dans les quelques cas où cela n'a pas été fait, certaines personnes ne sont jamais entrées en relation, y compris deux femmes d'Amplepuis (COR) qui s'étaient pourtant déjà rencontrées dans un cadre professionnel.

L'absence de mise en relation n'est pas définitive. En effet, l'autopartage peut se concrétiser si un candidat compatible se présente quelques mois plus tard, ce qui s'est déjà produit dans plusieurs cas.

5.2. LES VEHICULES PARTAGES

Dans cette partie et jusqu'à la fin du chapitre, les chiffres prennent en compte uniquement les groupes effectivement constitués au 31 mars 2020.

5.2.1. 27 véhicules

A la date du 31 mars 2020, 27 groupes d'autopartage ont été constitués, dont 12 sur le territoire de la COR et 15 sur celui du SMTC. Pour rappel, un groupe d'autopartage est constitué d'un véhicule, de son propriétaire et d'un ou plusieurs emprunteurs.

5.2.2. Caractéristiques des véhicules partagés

Le contrat d'assurance souscrit auprès de Groupama prend en charge les véhicules particuliers de moins de 3,5 tonnes. Les camping-cars et les voitures sans permis ne sont pas assurés.

25 des 27 véhicules partagés sont des voitures, dont 20 petites ou moyennes (Renault Twingo, Renault Clio...), 2 breaks et 3 monospaces. Les 2 derniers sont des utilitaires de moins de 3,5 tonnes (Fiat Ducato, Citroën Jumper).

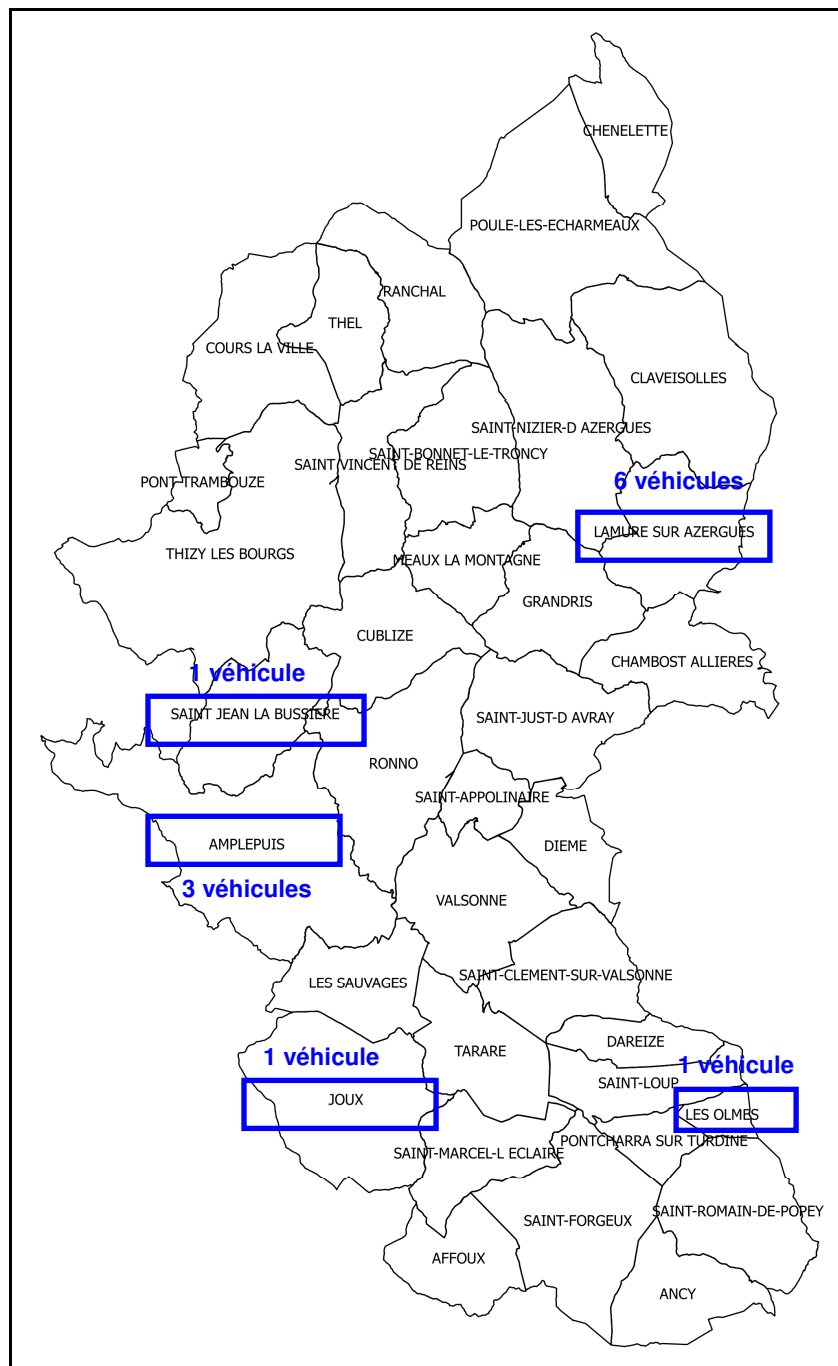
A la date de signature du contrat, l'âge moyen de ces véhicules est de 12 ans, chiffre supérieur à la moyenne du parc automobile des particuliers français (9,5 ans). Cet écart s'explique par les caractéristiques de l'autopartage : ces véhicules roulent généralement moins que la moyenne et leurs propriétaires sont peu attachés à avoir des véhicules récents ou onéreux.

3 véhicules utilisent des carburants alternatifs, dont 2 mixtes essence / GPL et 1 hybride essence / électricité.

5.2.3. COR : des véhicules répartis sur 5 communes

Les 12 véhicules partagés sur le territoire de la COR sont répartis sur 5 communes.

6 d'entre eux se trouvent à Lamure-sur-Azergues, déjà mentionnée un peu plus haut, et 3 à Amplepuis.



Ces communes présentent les caractéristiques suivantes :

Commune	Population	Type de commune	Niveau de motorisation des ménages
Lamure-sur-Azergues	1 100 habitants	Bourg-centre	Assez élevé (86 voitures pour 100 détenteurs du permis)
Amplepuis	5 000 habitants	Petite ville	Modéré (76 voitures pour 100 détenteurs du permis)
Saint-Jean-la-Bussière	1 200 habitants	Périphérie d'Amplepuis	Elevé (91 voitures pour 100 détenteurs du permis)
Joux	700 habitants	Périphérie de Tarare	Très élevé (96 voitures pour 100 détenteurs du permis)
Les Olmes ¹⁵	800 habitants	Périurbain	Très élevé (98 voitures pour 100 détenteurs du permis)

On relève que, mis à part Amplepuis, les groupes ne se sont pas formés dans les communes présentant le plus fort potentiel en termes de population et de motorisation des ménages (Tarare, Amplepuis, Thizy-les-Bourgs et Cours, cf. cartes pages 25 à 28). En particulier, aucun groupe n'a pu se constituer à Tarare, malgré plusieurs candidatures, parce que celles-ci étaient décalées dans le temps et que les situations individuelles avaient évolué dans l'intervalle.

Trois véhicules partagés se trouvent dans des communes relativement peu peuplées et très motorisées, où le potentiel apparaissait a priori faible. Le groupe de Joux s'est même formé dans un hameau d'une dizaine de maisons où tous les ménages ont autant de voitures que d'adultes. La voiture partagée a permis de remplacer celle d'un voisin tombée en panne.

Cela montre tout l'intérêt de **cibler l'ensemble d'un territoire et tous les publics**.

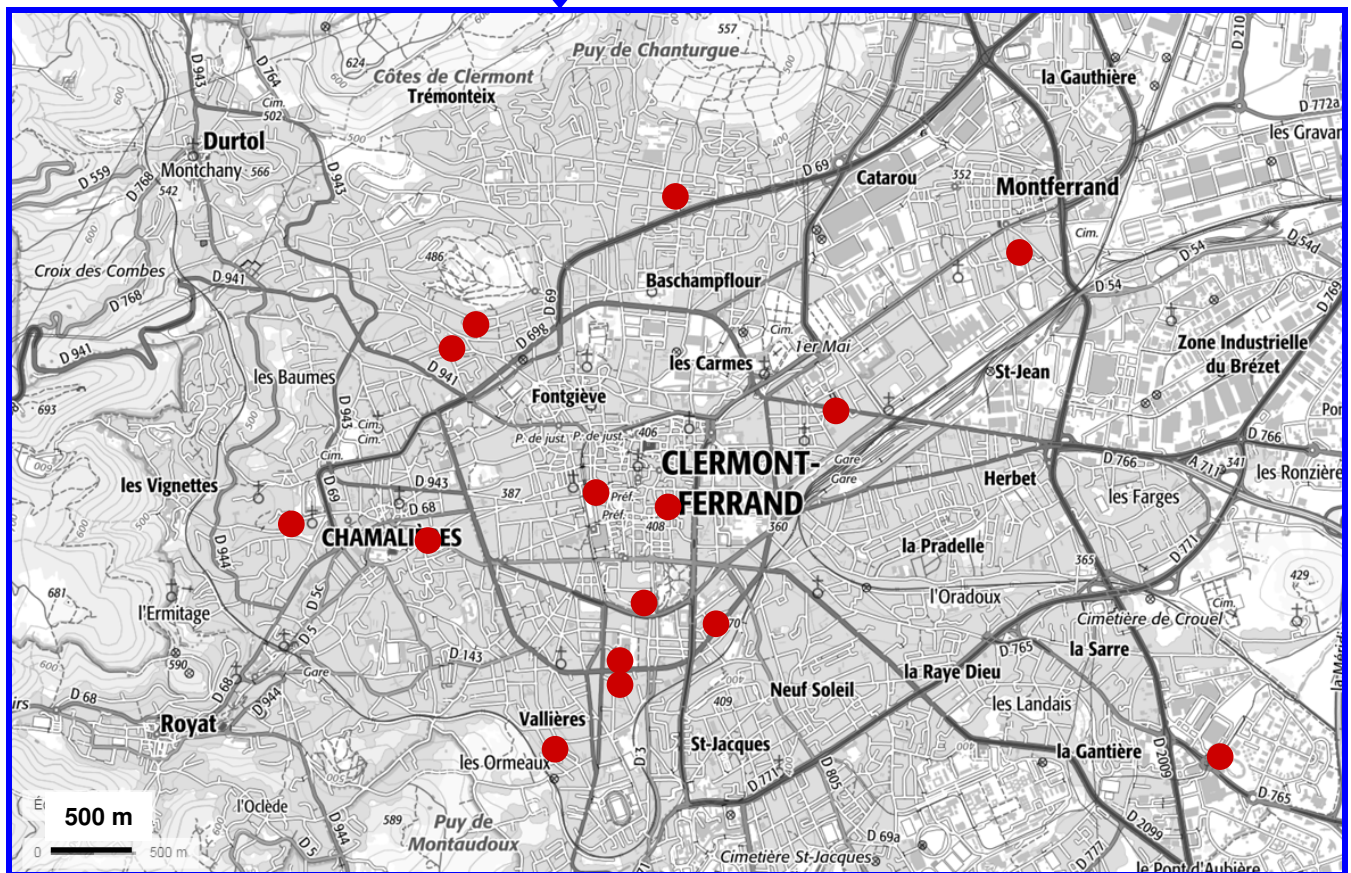
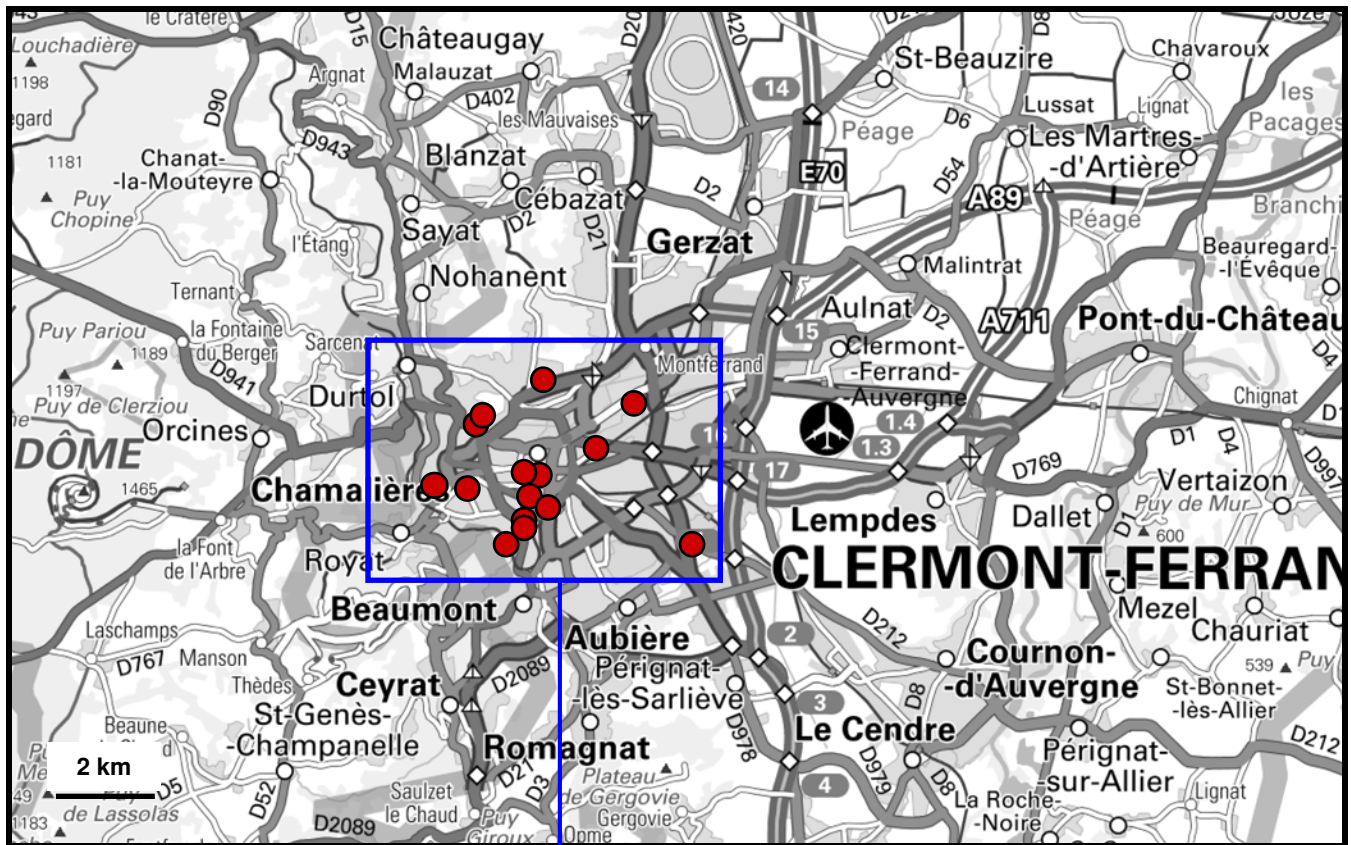
5.2.4. SMTC : des véhicules concentrés à Clermont et Chamalières

Les 15 véhicules partagés sur le territoire du SMTC sont concentrés sur les communes de Clermont-Ferrand et Chamalières, qui constituent le cœur de l'agglomération. 13 d'entre eux se trouvent à Clermont et 2 à Chamalières.

Les deux cartes de la page suivante montrent que les véhicules se trouvent presque tous dans ou à proximité du centre-ville de Clermont ou de celui de Chamalières, qui lui est contigu.

Il y a eu des candidatures isolées dans quelques communes limitrophes (Beaumont, Cébazat, Ceyrat, Lempdes) et certains quartiers périphériques de Clermont-Ferrand, sans partenaire à ce jour.

¹⁵ Les Olmes fait désormais partie de la commune nouvelle de Vindry-sur-Turdine.



5.2.5. Ne pas concentrer le projet sur des territoires ou des publics spécifiques

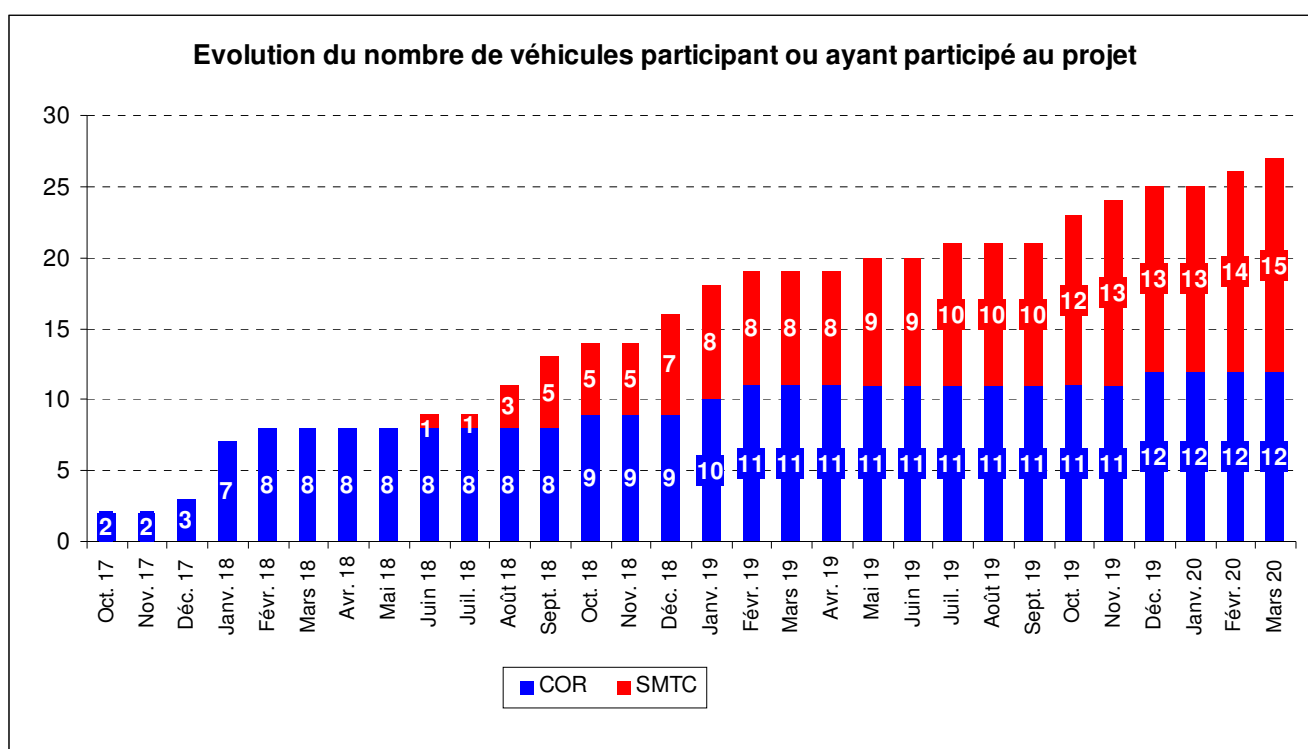
Sur le territoire du SMTC, l'échec du projet sur son périmètre initial (quartiers inscrits au Contrat de Ville, cf. chapitre 2) montre qu'il n'est pas opportun de cibler des publics spécifiques, a fortiori s'ils sont a priori moins ouverts à des usages différents de la voiture.

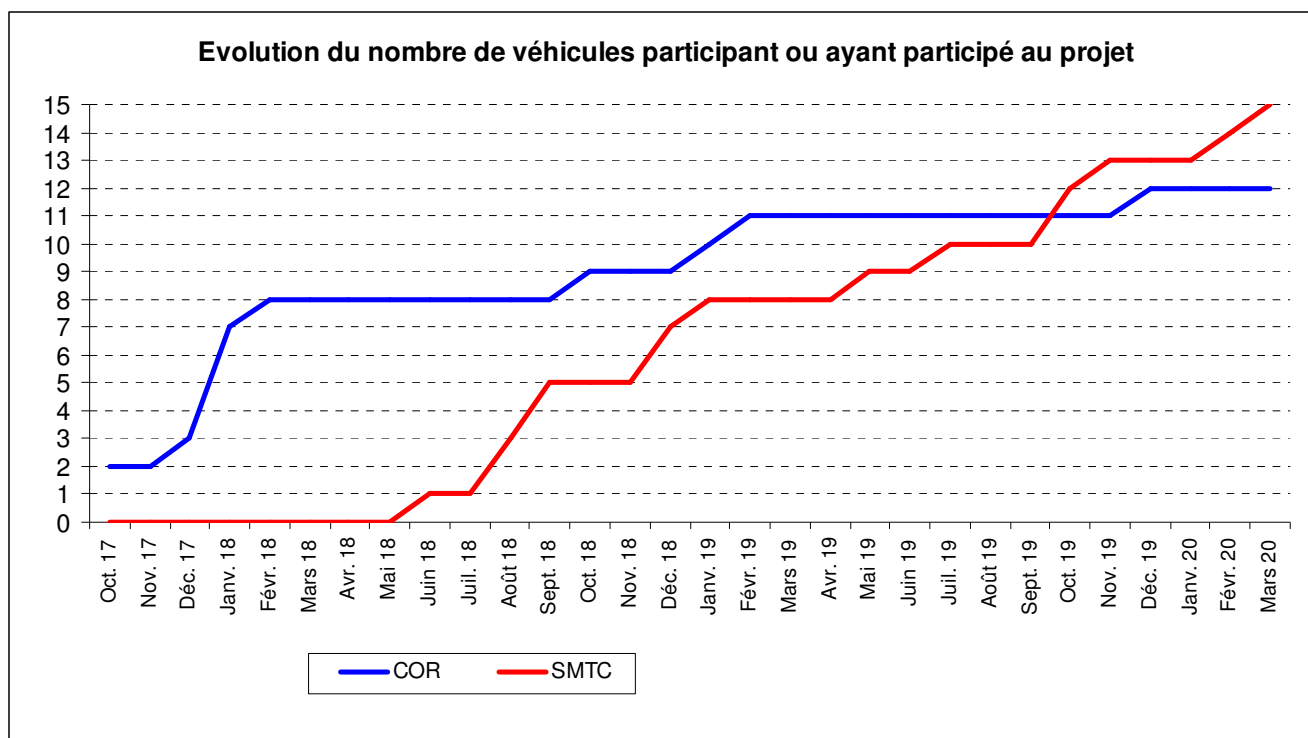
La COR a connu une expérience un peu similaire vis-à-vis des jeunes conducteurs. En sus de la communication générale sur le projet, des actions spécifiques ont été menées auprès de différents acteurs, notamment les auto-écoles, sans déboucher sur aucune candidature à l'autopartage.

Même en ciblant l'action sur des publics a priori plus favorables, il n'y aucune garantie de réussite, comme cela a pu se voir sur le plan territorial avec l'absence de groupe à Tarare.

Cela est dû au caractère encore très marginal de l'autopartage entre particuliers. Comme cela est indiqué plus haut, seulement 1 voiture sur 1 000 est autopartagée et l'objectif est, à terme, de passer à 1 sur 100. Pour prendre une image, on pourrait dire qu'on cherche quelques dizaines d'aiguilles dans une immense botte de foin. Si l'on remue seulement un peu de foin, on en trouvera peu voire aucune. Et celles que l'on trouvera ne seront pas forcément compatibles. Il est donc préférable de remuer le maximum de foin pour trouver le maximum d'aiguilles, y compris dans les endroits où on ne s'attendait pas forcément à en trouver.

5.2.6. Evolution dans le temps





Les deux premiers groupes ont été constitués en octobre 2017 sur le territoire de la COR.

Le premier graphique ci-dessus montre une montée en puissance progressive, bien répartie dans le temps. Le second fait apparaître des évolutions très contrastées entre les deux territoires.

Sur celui de la COR, les deux tiers des groupes (8 sur 12) se sont formés en 5 mois (octobre 2017 - février 2018). On trouve parmi eux 5 des 6 groupes de Lamure-sur-Azergues. Inversement, un seul groupe s'est formé au cours des 12 derniers mois, ce qui traduit un relatif essoufflement.

Pour le SMTC, le premier groupe s'est formé en juin 2018, seulement 3 mois après l'extension du périmètre du projet à l'ensemble de son territoire. On observe depuis cette date une progression régulière, que les deux nouveaux groupes en formation devraient confirmer. Le SMTC a doublé la COR en octobre 2019.

5.2.7. Quelques autopartages se sont arrêtés

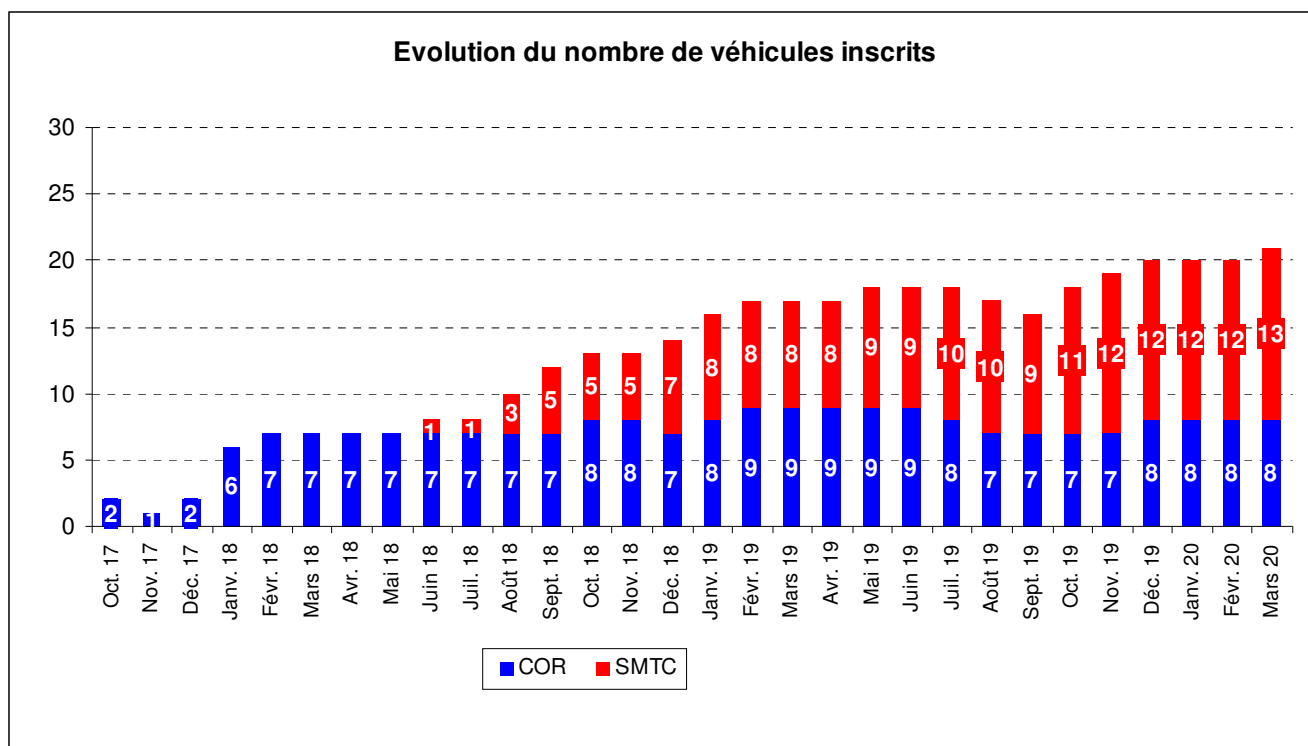
5 groupes d'autopartage se sont arrêtés pour des raisons sans lien avec l'autopartage :

- Novembre 2017 : déménagement de la propriétaire d'un véhicule d'Amplepuis. L'emprunteur du véhicule a pu basculer sur un véhicule nouvellement entré dans le projet.
- Décembre 2018 : déménagement des propriétaires du véhicule de Joux. L'emprunteur n'a pas été pénalisé car l'autopartage lui avait permis de remplacer sa voiture en panne, réparée dans l'intervalle.
- Juillet 2019 : fin de vie d'un des véhicules de Lamure. Les emprunteurs ont pu se reporter sur les 5 autres véhicules partagés.
- Août 2019 : l'un des véhicules de Lamure est récupéré par son propriétaire (habitant dans le Tarn), qui l'avait prêté temporairement à son fils (habitant à Lamure).
- Février 2020 : fin de vie d'un des véhicules de Clermont. Amie du propriétaire, l'emprunteuse prévoit de se reporter sur le véhicule d'autres amis.

Un seul groupe d'autopartage, localisé à Clermont, s'est arrêté pour un motif lié à l'autopartage. Après

son premier emprunt, le couple d'emprunteurs a trouvé le barème kilométrique (0,26 €/km pour une Renault Clio) trop élevé, alors que celui-ci était pourtant nettement inférieur au prix de revient moyen d'une voiture (0,33 €/km hors péage et stationnement, cf. adetec-deplacements.com/cout-reel-voiture-2018-5pages.pdf) et se situait dans le bas de la fourchette proposée par Bruno CORDIER pour un véhicule de cette taille (0,25 à 0,28 €/km). Il faut souligner qu'il s'agit d'un cas isolé, tous les autres emprunteurs trouvant le prix payé très raisonnable voire avantageux, y compris quand il s'agit d'une voiture de taille supérieure à leurs besoins et donc de prix relativement élevé.

Au 3 mars 2020, il y a donc 21 véhicules inscrits, dont 8 sur le territoire de la COR et 13 sur celui du SMTC. Le graphique ci-dessous présente l'évolution :



5.3. LES PROPRIETAIRES

5.3.1. Caractéristiques démographiques

Les propriétaires présentent des caractéristiques très proches des moyennes nationales en termes de sexe, d'âge et d'âge d'obtention du permis.

Sexe

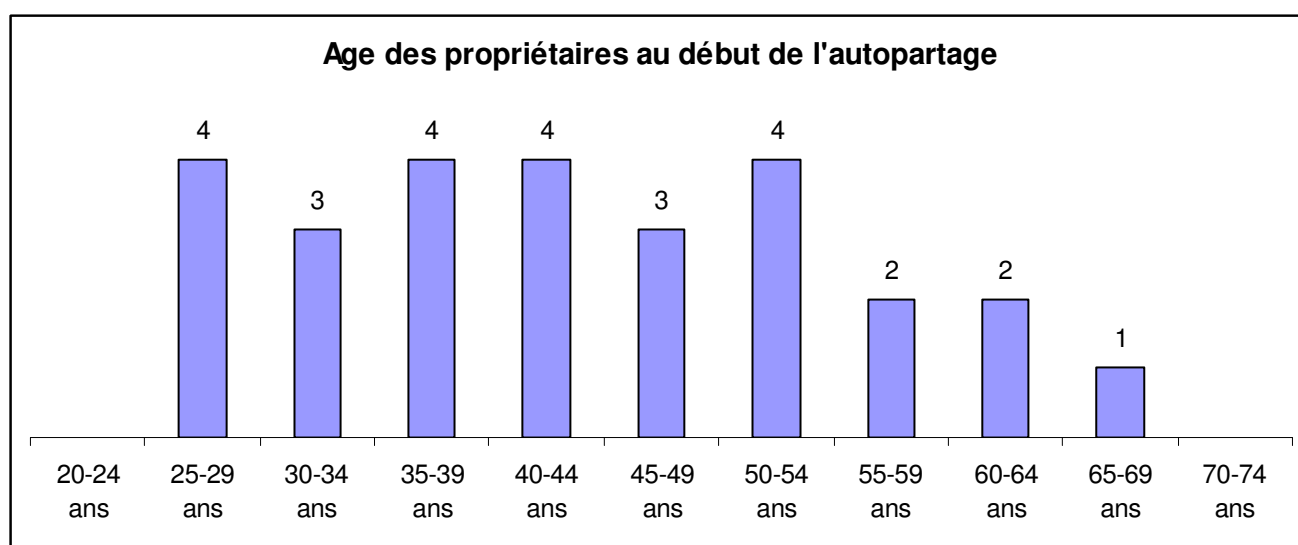
La répartition est équilibrée avec 13 femmes et 14 hommes.

Age

A la signature du contrat d'autopartage, l'âge moyen des propriétaires est de 46 ans. Il est identique à l'âge moyen des Français ayant le permis et conduisant encore.

L'âge moyen est quasiment le même sur les deux territoires (45 ans pour la COR, 47 pour le SMTc).

Le plus jeune propriétaire autopartageur a 25 ans et la plus âgée 65 ans. La répartition par tranches de 5 ans montre une répartition très équilibrée entre 25 et 55 ans :



Composition des ménages

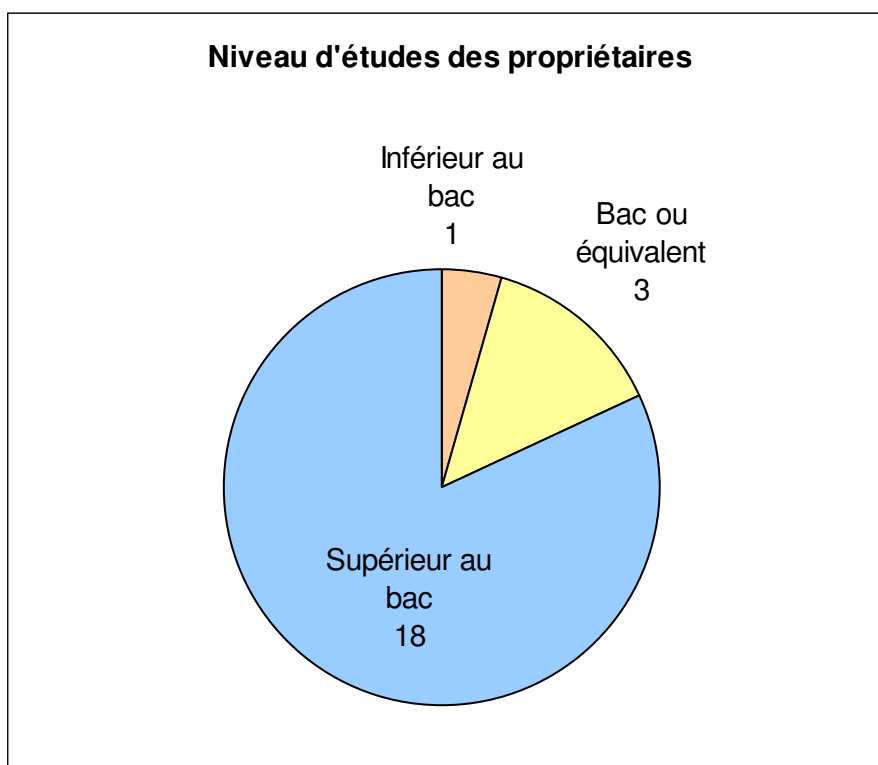
L'analyse porte sur les 19 personnes ou couples inscrits uniquement comme propriétaires (ce qui exclut certains autopartageurs de Lamure également inscrits comme emprunteurs) et dont la composition du ménage nous a été communiquée.

Composition du ménage	Nombre de ménages	
1 adulte	5	5 adultes vivant seuls
1 adulte + 1 enfant	3	4 familles monoparentales
1 adulte + 2 enfants	1	
2 adultes	1	1 couple sans enfant
2 adultes + 1 enfant	4	8 couples avec enfant(s)
2 adultes + 2 enfants	4	
3 adultes + 1 enfant	1	1 ménage avec 3 adultes + enfant
Total	19	19

Au moment de l'entrée des propriétaires dans l'autopartage, 5 ménages étaient composés d'un adulte vivant seul, 4 étaient des familles monoparentales, 1 était un couple sans enfant, 8 des couples avec enfant(s) et 1 un ménage avec 3 adultes et 1 enfant.

Niveau d'études et profession

Le niveau de diplôme et la profession sont connus pour 22 propriétaires.



Comme beaucoup d'autres pratiques nouvelles dans le domaine de la mobilité, l'autopartage touche pour l'instant essentiellement les personnes ayant fait des études supérieures. Nous verrons que le phénomène est encore plus marqué pour les emprunteurs.

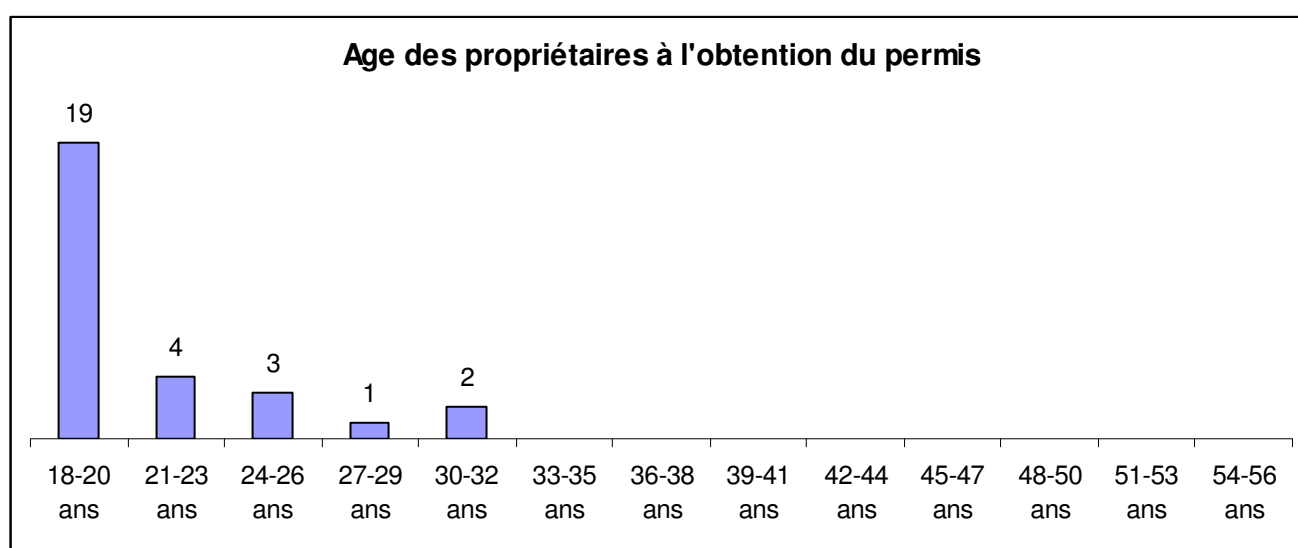
Les professions sont très variées. Les voici, par ordre alphabétique : agent de maîtrise, aide à domicile, attachée territoriale, auto-entrepreneur en ressources territoriales, bijoutier, brasseur-cuisinier, chargé d'affaires, coordinatrice de recherche, cuisinier-conservateur, enseignant, enseignante-chercheuse, gestionnaire administratif, gestionnaire technique, ingénieurs, maître de conférence, médiateur numérique, notaire, orthoptiste, vétérinaire.

Il y a par ailleurs une personne au foyer et 2 retraités.

Age d'obtention du permis

Les propriétaires ont obtenu leur permis à 21 ans ½ en moyenne. En lien avec le caractère plus rural du territoire, cet âge est logiquement un peu plus bas pour la COR (21 ans) que pour le SMTC (22 ans), mais les écarts sont faibles. Ces chiffres sont très proches de la moyenne nationale, qui est de 21 ans¹⁶.

La répartition par tranches de 3 ans montre la prépondérance des permis obtenus entre 18 et 20 ans :



Enfin, l'âge médian (19 ans) est identique à l'âge médian national.

¹⁶ Source : *Bilan des examens du permis de conduire - Année 2018* (Ministère de l'Intérieur). Le chiffre circulant sur internet (19 ans) correspond à la médiane (voir glossaire) et non à la moyenne.

5.3.2. Motorisation

L'analyse porte sur les 19 personnes ou couples inscrits uniquement comme propriétaires dont la motorisation nous a été communiquée.

A l'entrée dans l'autopartage

Composition du ménage	1 voiture	2 voitures	3 voitures	Total
1 adulte sans enfant	5	0	0	5
1 adulte avec enfant(s)	4	0	0	4
2 adultes sans enfant	0	1	0	1
2 adultes avec enfant(s)	4	3	1	8
3 adultes avec enfant	0	1	0	1
Total	13	5	1	19

13 ménages de propriétaires (9 adultes + 4 couples) avaient une seule voiture. Leur participation à l'autopartage pouvait donc présenter certaines contraintes et était donc particulièrement méritoire.

4 couples et le ménage avec 3 adultes avaient deux voitures. 1 en avait trois, dont une ancienne gardée en réserve en cas de panne. Dans ces 5 cas, l'autopartage concernait une seule voiture du ménage.

Le 31 mars 2020

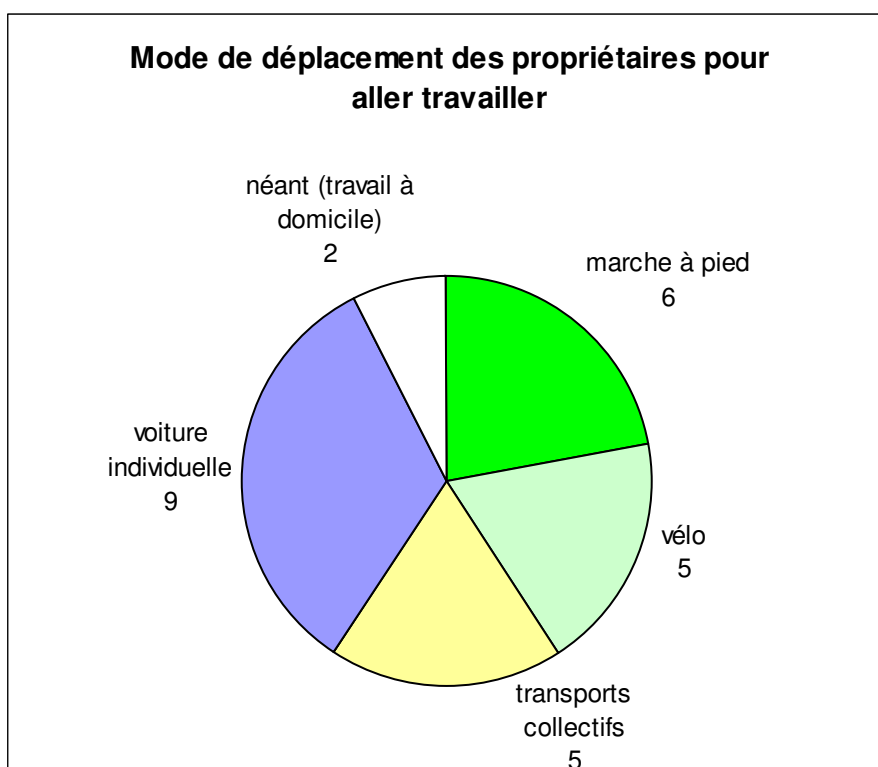
Composition du ménage	0 voiture	1 voiture	2 voitures	3 voitures	Total
1 adulte sans enfant	0	5	0	0	5
1 adulte avec enfant(s)	10	3	0	0	4
2 adultes sans enfant	0	0	1	0	1
2 adultes avec enfant(s)	0	4	3	1	8
3 adultes avec enfant	0	0	1	0	1
Total	1	12	5	1	19

Un propriétaire a vu sa voiture rendre l'âme en février 2020 et a donc cessé l'autopartage. Il ne l'avait pas remplacée à la date de bouclage de ce rapport (mai 2020).

Tous les autres propriétaires ont gardé le même nombre de véhicules.

5.3.3. Mode(s) de déplacement pour aller travailler

Le mode de déplacement pour aller travailler est connu pour 18 propriétaires. Le total des réponses est supérieur à 18, certains propriétaires utilisant des modes différents selon les jours (ex. : marche ou vélo) ou en intermodalité (ex. : voiture puis train).



Près de la moitié des propriétaires vont travailler en voiture. Celle-ci est alors disponible uniquement le soir et le week-end.

L'usage de la marche¹⁷, du vélo et des transports collectifs est nettement supérieur aux moyennes nationales et locales.

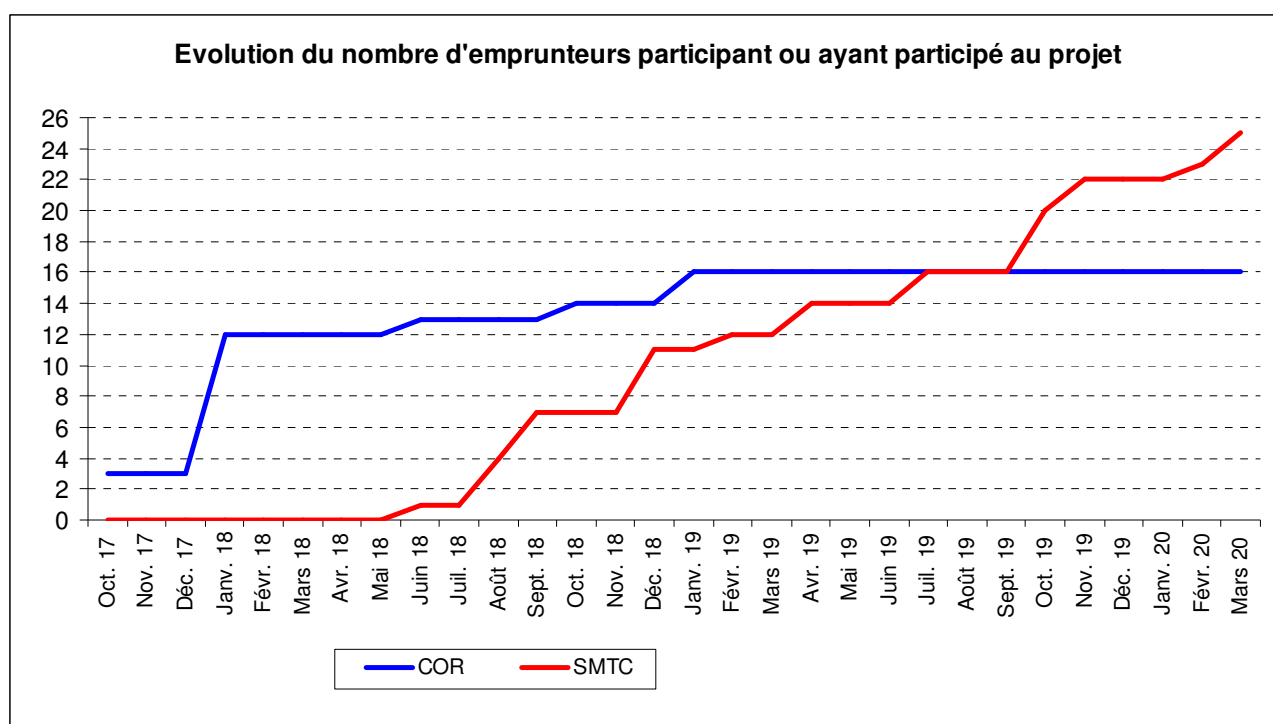
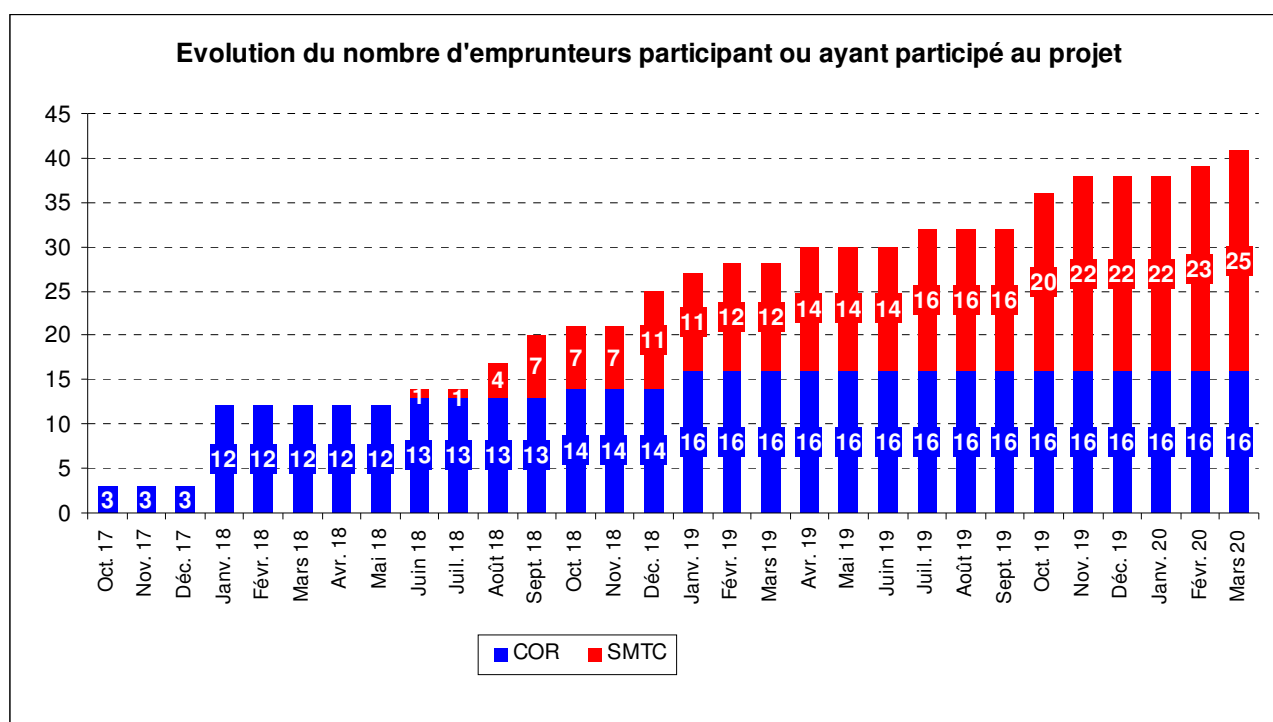
¹⁷ L'item « trottinette » (2 réponses) a été classé dans « marche à pied ».

5.4. LES EMPRUNTEURS

5.4.1. 41 emprunteurs

Il y a au total 41 emprunteurs, dont 16 pour la COR (39 %) et 25 pour le SMTC (61 %).

5.4.2. Evolution dans le temps



Fort logiquement, l'évolution du nombre d'emprunteurs est comparable à celle des véhicules partagés.

Sur le territoire de la COR, les trois quarts des emprunteurs (12 sur 16) sont arrivés en 4 mois (octobre 2017 - janvier 2018). On trouve parmi eux 9 des 11 emprunteurs de Lamure-sur-Azergues.

Sur celui du SMTc, on observe depuis juin 2018 (contractualisation du premier groupe) une progression régulière, que les deux nouveaux groupes en formation devraient confirmer. Le SMTc a rattrapé la COR en juillet 2019 et l'a doublée en octobre 2019.

Quelques emprunteurs ont cessé l'autopartage, suite à un déménagement ou à l'acquisition d'une voiture. Une emprunteuse a renoncé à l'autopartage après son premier emprunt ; titulaire du permis depuis peu, elle n'était pas prête psychologiquement à assumer la responsabilité de conduire la voiture d'une personne qu'elle ne connaissait pas.

5.4.3. Caractéristiques démographiques

Sexe

Les hommes sont majoritaires sur le territoire de la COR (4 femmes, 12 hommes), les femmes sur celui du SMTc (16 femmes, 9 hommes).

Au total, les deux sexes sont quasiment à égalité (20 femmes, 21 hommes).

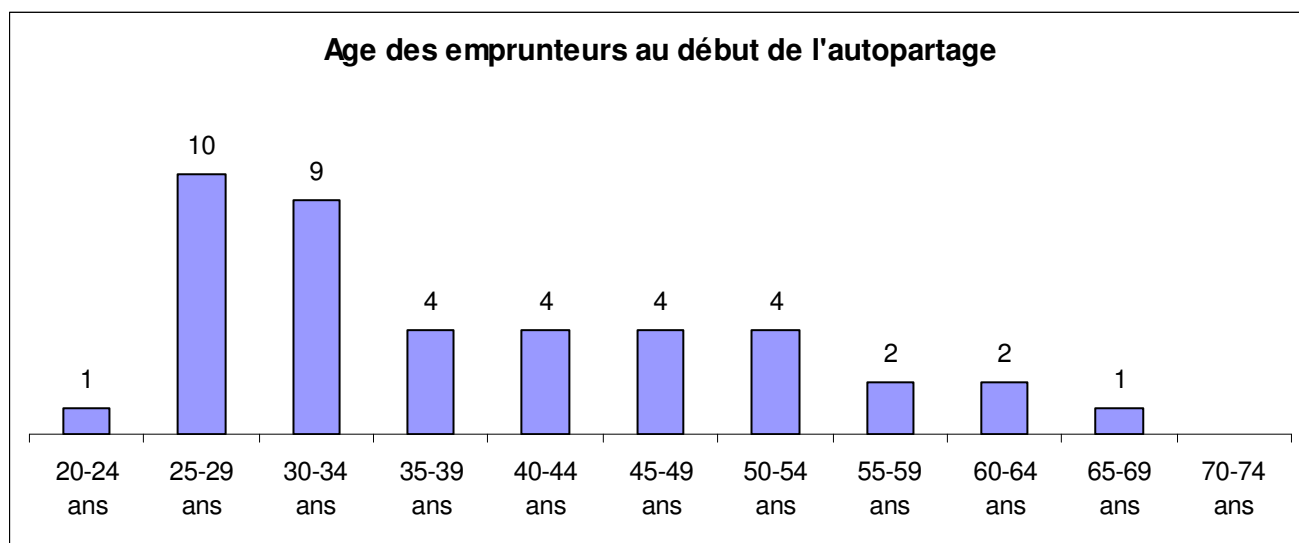
Age

A la signature du contrat d'autopartage, l'âge moyen des emprunteurs est de 39 ans, soit 7 ans de moins que les propriétaires et que les Français ayant le permis et conduisant encore.

L'âge moyen est le même sur les deux territoires.

Le plus jeune emprunteur a 24 ans et la plus âgée 67 ans.

La répartition par tranches de 5 ans montre un fort recours à l'autopartage entre 25 et 34 ans, puisque près de la moitié des emprunteurs (19 sur 41) se situent dans cette fourchette :



Les sexagénaires font tous les trois partie des autopartageurs de Lamure. Ils recourent très peu à

l'autopartage (respectivement 0, 1 et 2 emprunts sur toute la période), parce qu'ils ont leur propre voiture pour deux d'entre eux et sa résidence principale à Lyon pour le troisième.

Composition des ménages

L'analyse porte sur les 25 personnes ou couples inscrits uniquement comme emprunteurs (ce qui exclut certains autopartageurs de Lamure également inscrits comme propriétaires) et dont la composition du ménage nous a été communiquée.

Composition du ménage	Nombre de ménages (situation au début de l'autopartage)		Nombre de ménages (situation au 31/03/2020)	
1 adulte	8	8 adultes vivant seuls	6	6 adultes vivant seuls
1 adulte + 1 enfant	0	2 familles monoparentales	0	2 familles monoparentales
1 adulte + 2 enfants	1		1	
1 adulte + 3 enfants	1		1	
2 adultes	7	7 couples sans enfant	6	6 couples sans enfant
2 adultes + 1 enfant	4	7 couples avec enfant(s)	6	9 couples avec enfant(s)
2 adultes + 2 enfants	1		1	
2 adultes + 3 enfants	1		0	
2 adultes + 4 enfants	1		2	
4 adultes ¹⁸	1	1 couple avec enfants majeurs	1	1 couple avec enfants majeurs
Total	25		24	

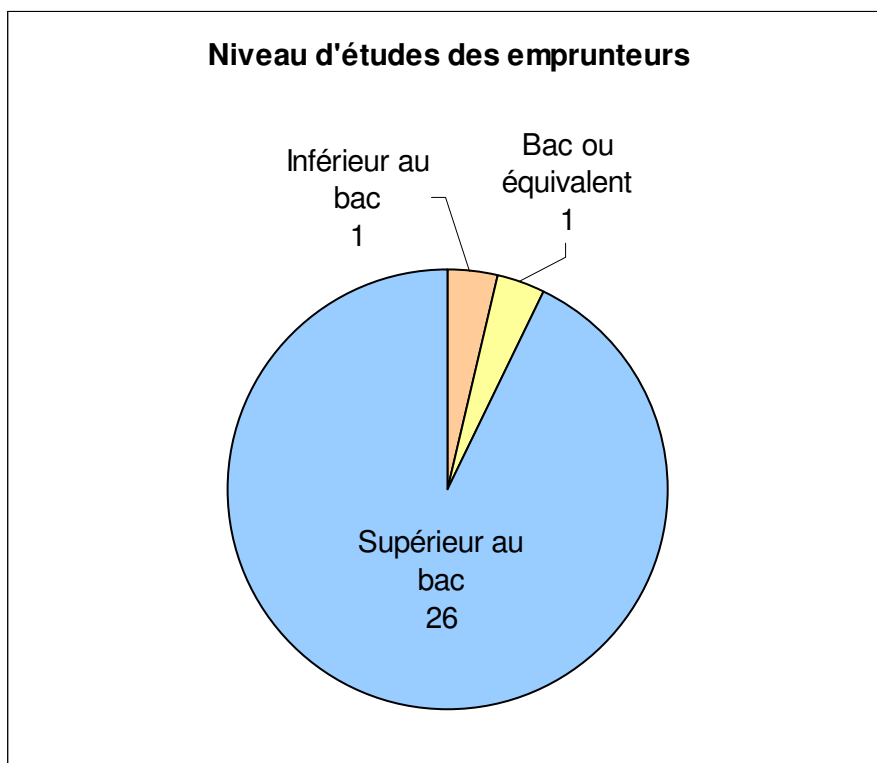
Au moment de l'entrée des emprunteurs dans l'autopartage, 8 ménages étaient composés d'un adulte vivant seul, 2 étaient des familles monoparentales, 7 étaient des couples sans enfant, 8 des couples avec enfants et 1 un couple avec enfants majeurs.

3 bébés sont nés pendant l'autopartage. Deux couples ont eu leur premier enfant et un son quatrième. Par ailleurs, un couple est passé de deux domiciles à un domicile commun.

¹⁸ Couple avec 2 enfants majeurs.

Niveau d'études et profession

Le niveau de diplôme et la profession sont connus pour 28 emprunteurs.



Plus encore que les propriétaires, les emprunteurs sont presque tous diplômés de l'enseignement supérieur.

Les professions sont très variées. Les voici, par ordre alphabétique : analyste fonctionnelle, bijoutier, brasseur-cuisinier, chargée de communication, comptable, consultante en environnement, cuisinier-conserveur, développeur web, enseignant, enseignante-chercheuse, enseignante référente, formateur en police technique et scientifique, illustratrice, infirmière, infographiste, ingénieur énergie, ingénieurs énergie environnement (2), ingénieur informatique (2), ingénieur territorial, pâtissier, paysagiste, professeur, professeur + chef d'orchestre, professeur des écoles, sage-femme, sophrologue-consultante, technicienne de laboratoire, vendeuse en boulangerie.

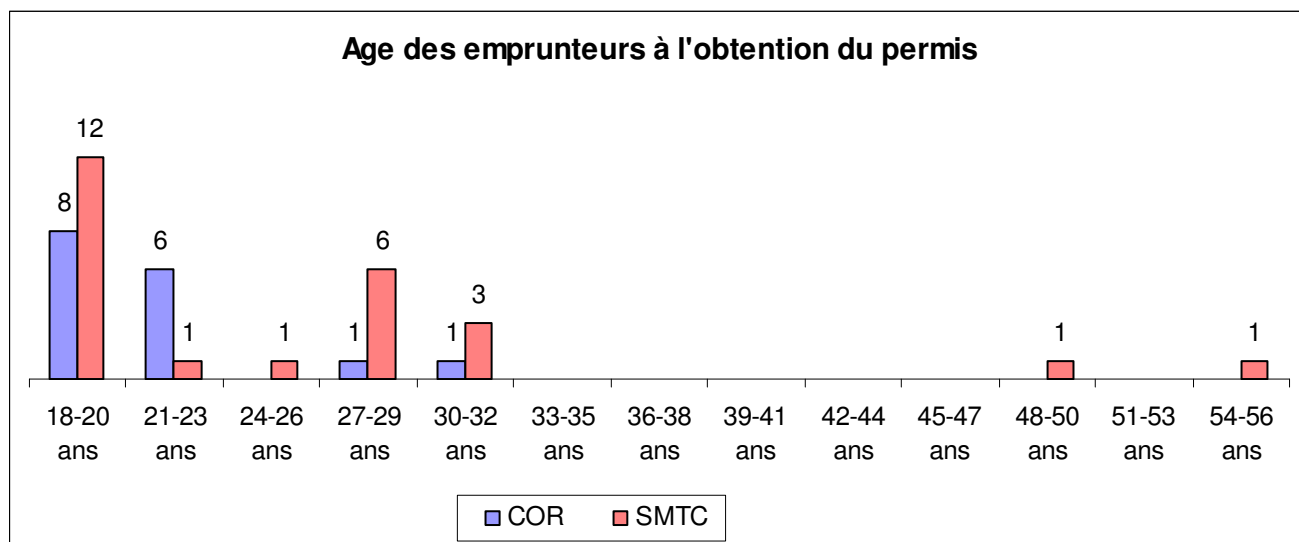
Age d'obtention du permis

Les emprunteurs ont obtenu leur permis à 24 ans en moyenne, soit 4 ans $\frac{1}{2}$ de plus que les propriétaires et 5 de plus que la moyenne nationale.

Cet écart est dû aux emprunteurs résidant sur le territoire du SMTc, qui ont eu leur permis à 26 ans en moyenne. Ce chiffre est tiré vers le haut par un nombre élevé de passage du permis après 26 ans (11 sur 25), dont 2 à 50 et 55 ans.

Pour la COR, la moyenne (21 ans) est identique à celle des propriétaires et à la moyenne nationale.

Dans le détail, la répartition par tranches de 3 ans est la suivante :



Il est intéressant de noter que 5 emprunteurs (1 sur la COR et 4 sur le SMTC) avaient un permis datant de moins de 2 ans au début de l'autopartage, dont une venait juste de l'obtenir. L'assurance souscrite auprès de Groupama leur a permis de faire de l'autopartage sans restriction ni surcoût, ce qui n'aurait pas été possible avec la location de véhicule entre particuliers via des sites internet tels que Getaround (anciennement Drivy) ou OuiCar.

Motorisation

L'analyse porte sur les 22 personnes ou couples inscrits uniquement comme emprunteurs dont la motorisation nous a été communiquée.

A l'entrée dans l'autopartage

Composition du ménage	0 voiture	1 voiture	2 voitures	Total
1 adulte sans enfant	6	0	0	6
1 adulte avec enfant(s)	2	0	0	2
2 adultes sans enfant	6	0	0	6
2 adultes avec enfant(s)	2	5	0	7
4 adultes	0	0	1	1
Total	16	5	1	22

A l'entrée dans l'autopartage, la motorisation des emprunteurs était faible. Il y avait au total 7 voitures pour 38 adultes, soit un ratio de $7/38 = 0,18$ voiture par adulte, quatre fois plus bas que la moyenne nationale (0,65 voiture par adulte).

16 ménages (8 adultes + 8 couples) n'avaient aucune voiture. La voiture partagée permettait de pallier l'absence de voiture du ménage. On trouvait parmi eux tous les ménages sans enfant et 4 familles avec enfants, dont 2 monoparentales et 2 biparentales.

5 couples avec enfants avaient une seule voiture. L'autopartage permettait de compléter la voiture du ménage quand celle-ci était utilisée par le conjoint (4 couples) ou avec une voiture plus grande pour partir en week-end en famille (1 couple). Enfin, le couple avec 2 enfants majeurs avait 2 voitures pour 4 adultes.

Le 31 mars 2020

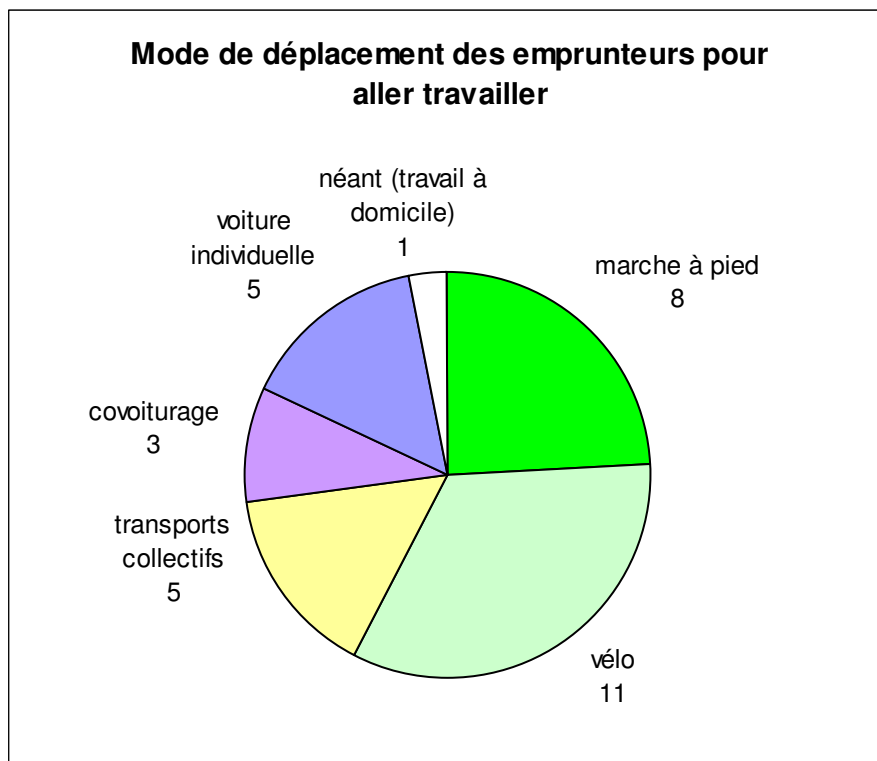
Composition du ménage	0 voiture	1 voiture	2 voitures	Total
1 adulte sans enfant	6	0	0	6
1 adulte avec enfant(s)	2	0	0	2
2 adultes sans enfant	3	1	0	4
2 adultes avec enfant(s)	3	6	0	9
4 adultes	0	0	1	1
Total	14	7	1	22

A deux exceptions près, la motorisation des emprunteurs est inchangée, notamment pour ceux ayant eu un bébé. Les 2 couples ayant eu leur premier enfant pendant l'autopartage n'ont pas acheté de voiture, la ou les voitures empruntées suffisant à leurs besoins. Le couple ayant eu son 4^e enfant continue de fonctionner avec la petite voiture familiale et l'autopartage.

Seuls deux couples ont acheté une voiture. L'autopartage leur a permis de différer cet achat de 18 mois pour l'un, de 2 mois pour l'autre.

Mode(s) de déplacement pour aller travailler

Le mode de déplacement pour aller travailler est connu pour 27 emprunteurs. Le total des réponses est supérieur à 27, certains emprunteurs utilisant des modes différents selon les jours (ex. : vélo ou covoiturage) ou en intermodalité (ex. : voiture puis train).



Fort logiquement puisqu'il s'agit de ménages peu ou non motorisés, l'usage du vélo, de la marche, des transports collectifs et du covoiturage est très nettement supérieur aux moyennes nationales et

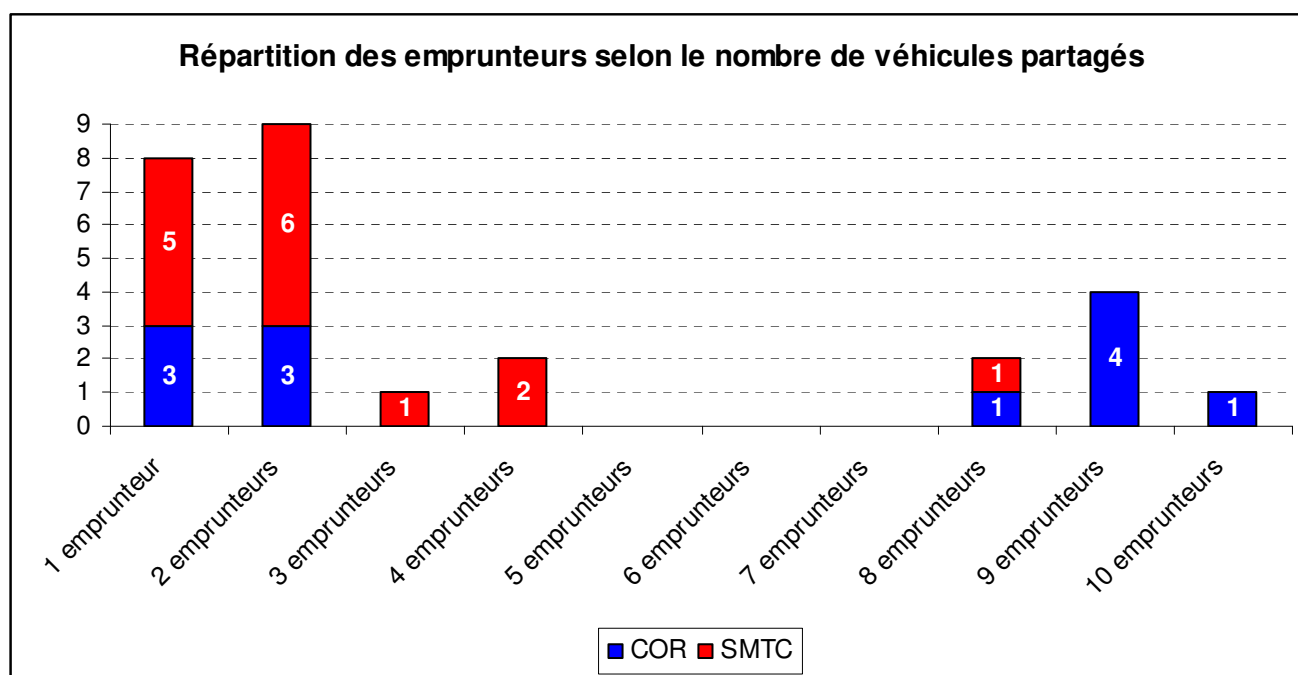
locales. L'écart est particulièrement marqué pour le vélo, en lien avec la sociologie des emprunteurs.

L'autopartage permet de compléter ces modes pour des déplacements infaisables autrement.

Il a par ailleurs contribué à rendre certaines pratiques plus vertueuses pour les déplacements domicile-travail. Ainsi, un couple a remplacé la voiture individuelle par le covoiturage. De son côté, une emprunteuse ayant une activité à la pause méridienne peut désormais utiliser la voiture d'une collègue et venir travailler tous les jours en transports collectifs.

5.4.4. Nombre d'emprunteurs par véhicule

Répartition détaillée

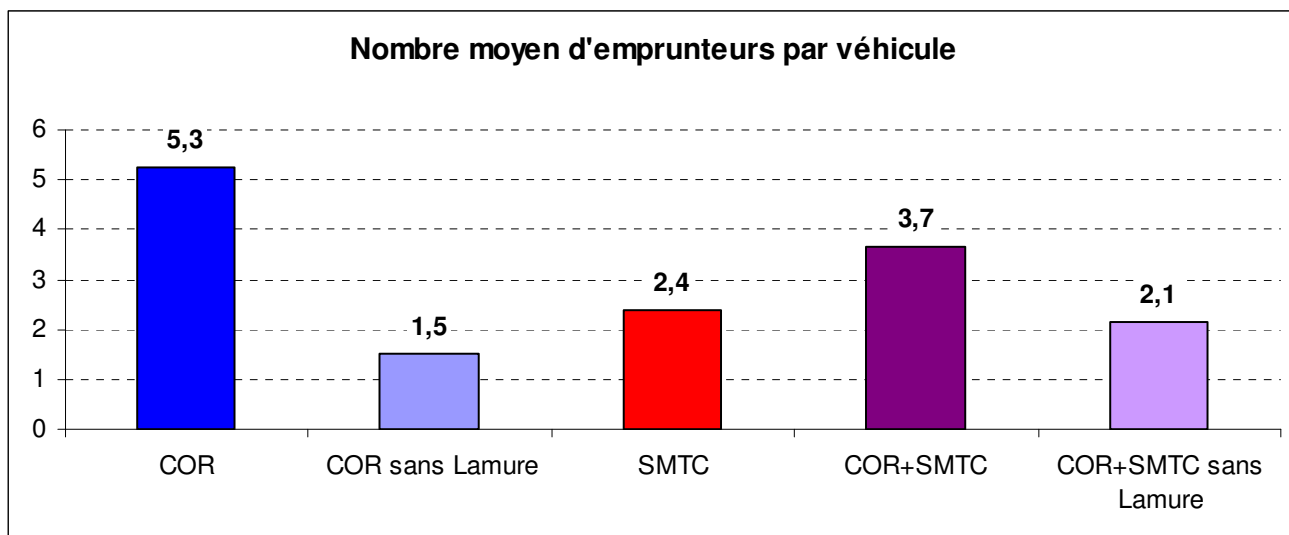


Les groupes peuvent être répartis en trois tiers quasi équivalents : 1/3 avec un seul emprunteur, 1/3 avec 2 emprunteurs, 1/3 avec 3 emprunteurs et plus.

Il faut noter que les 3 groupes les plus nombreux situés sur le territoire du SMTC (4, 4 et 8 emprunteurs) ont été mis en relation par notre intermédiaire. Cela montre une bonne disponibilité de la voiture mais aussi une grande ouverture d'esprit de leurs propriétaires vis-à-vis de l'autopartage et de personnes inconnues auparavant.

Il y a souvent un couple dans les groupes avec plusieurs emprunteurs et même deux ou trois dans les groupes les plus nombreux.

Moyennes

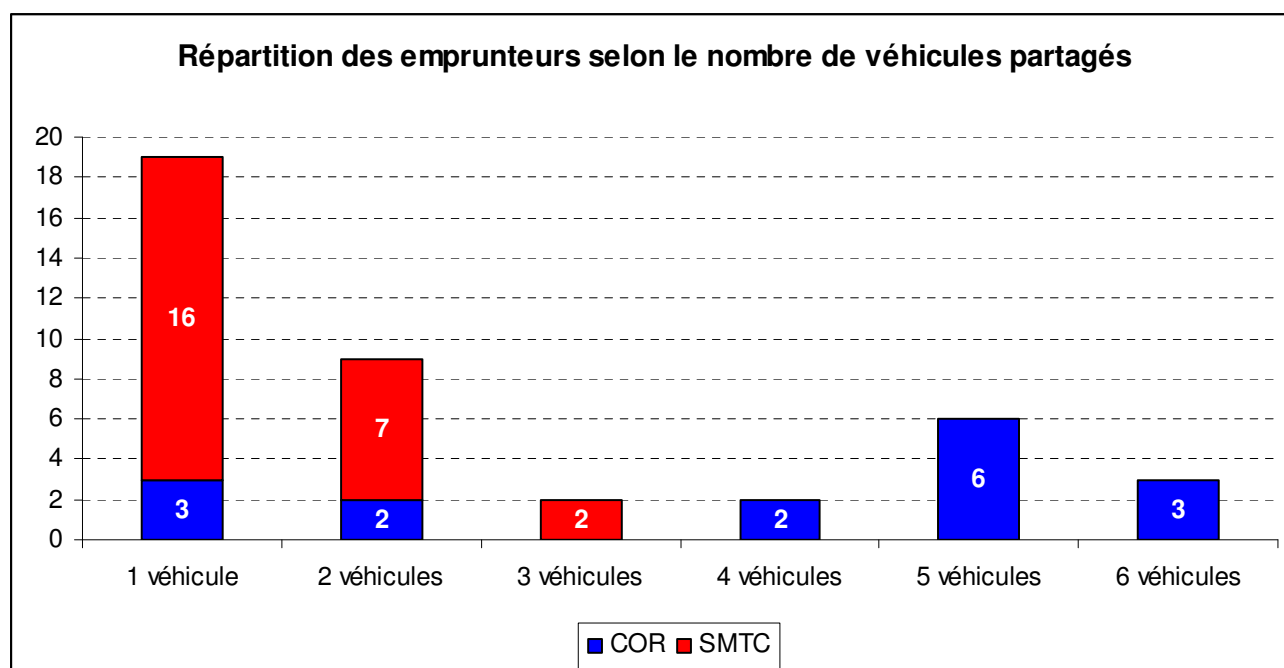


Chaque véhicule a en moyenne 3,7 emprunteurs (2,1 sans les groupes de Lamure). Sur le territoire de la COR, la moyenne est de 5,3 emprunteurs par véhicule (1,5 sans Lamure). Sur celui du SMTc, elle est de 2,4 emprunteurs par véhicule.

5.4.5. Nombre de véhicules par emprunteur

Comme indiqué plus haut, l'inscription d'un même emprunteur sur plusieurs véhicules a été encouragée, afin d'offrir une solution de secours en cas d'indisponibilité du premier véhicule. Cela a permis d'apporter une sécurité non seulement matérielle mais aussi psychologique, à la fois aux emprunteurs et aux propriétaires. Cela a pu également permettre, dans certains cas, de disposer de véhicules de taille différente suivant les besoins.

Répartition détaillée



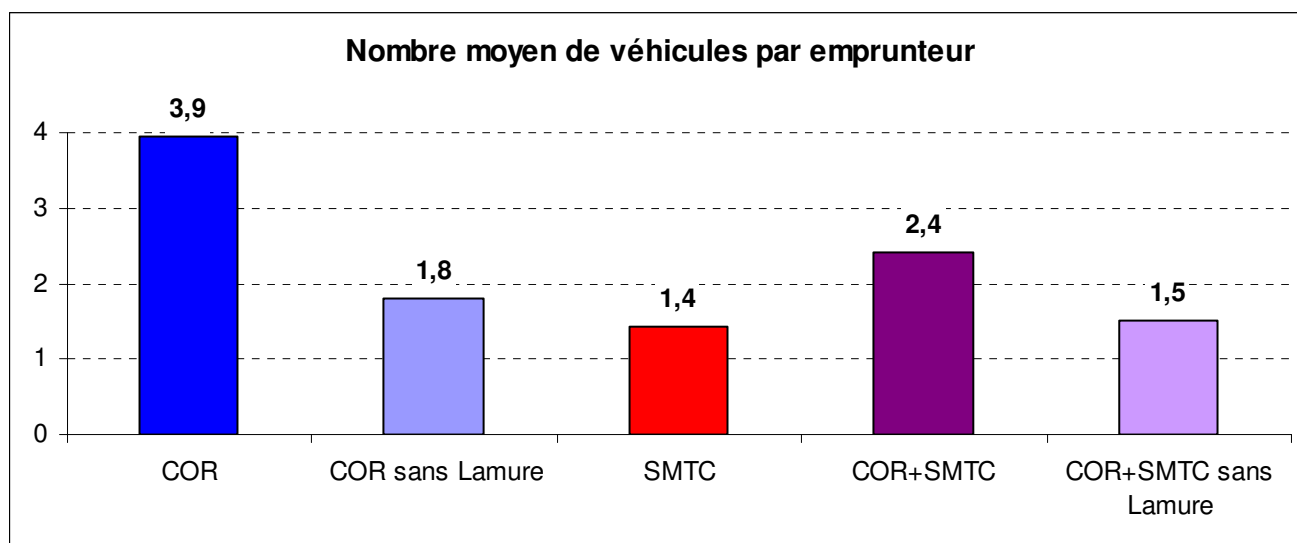
19 emprunteurs sur 41, soit quasiment la moitié, sont inscrits sur un seul véhicule, 9 sur deux véhicules et 13 sur 3 ou plus. Les autopartageurs inscrits sur 5 ou 6 véhicules sont tous à Lamure.

L'inscription sur plusieurs véhicules peut se faire progressivement. Ainsi, un couple d'emprunteurs de Chamalières (SMTc) a d'abord trouvé par notre intermédiaire une voiture à partager à 3,2 km de chez lui (septembre 2018), puis, toujours par notre intermédiaire, une 2^e voiture plus proche (2,1 km) et davantage disponible (décembre 2018). Il a récemment réussi à convaincre une voisine de partager la sienne (février 2020). Il utilise désormais principalement la 2^e et la 3^e, en choisissant l'une ou l'autre selon les disponibilités et les besoins : la 1^e est plus proche, la 2^e plus grosse et donc plus adaptée aux départs en week-end en famille.

L'appartenance à plusieurs groupes n'est pas forcément simultanée. Ainsi, un emprunteur d'Amplepuis (COR) référencé sur 4 véhicules a d'abord été inscrit sur 1 véhicule (octobre-novembre 2017), puis sur 1 autre après le déménagement de la propriétaire (décembre 2017). Se sont ajoutés un 2^e véhicule (février 2019), puis un 3^e (décembre 2019). Au 31 mars 2020, cet emprunteur a donc été inscrit sur 1 véhicule pendant la majeure partie du temps (16 mois), sur 2 moins longtemps (10 mois), sur 3 encore moins longtemps (4 mois) et jamais sur 4 simultanément.

Comme dans les deux exemples ci-dessus, un emprunteur inscrit sur plusieurs véhicules ne les emprunte pas forcément tous ou pas tous avec la même fréquence. Il y a souvent un véhicule principal, généralement le plus proche ou celui dont le contrat a été signé en premier¹⁹, et un véhicule de réserve, quand le premier n'est pas disponible ou pour des besoins particuliers (volume important à transporter, par exemple).

Moyennes



Chaque emprunteur est inscrit en moyenne sur 2,4 véhicules. Sans les groupes de Lamure, cette moyenne est de 1,5.

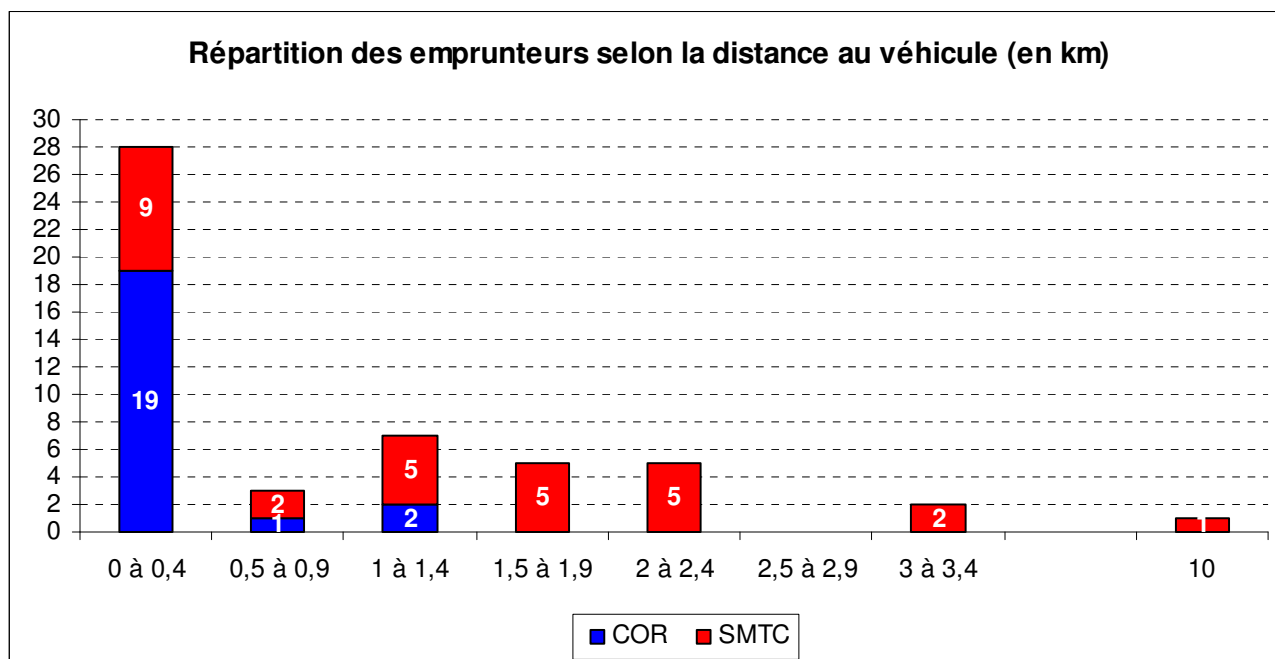
Sur le territoire de la COR, chaque emprunteur est inscrit en moyenne sur 3,9 véhicules (1,8 sans les groupes de Lamure).

Sur celui du SMTc, chaque emprunteur est inscrit en moyenne sur 1,4 véhicule.

¹⁹ Par fidélité au propriétaire du premier véhicule, certains emprunteurs continuent de l'emprunter, même quand cela est moins commode pour eux.

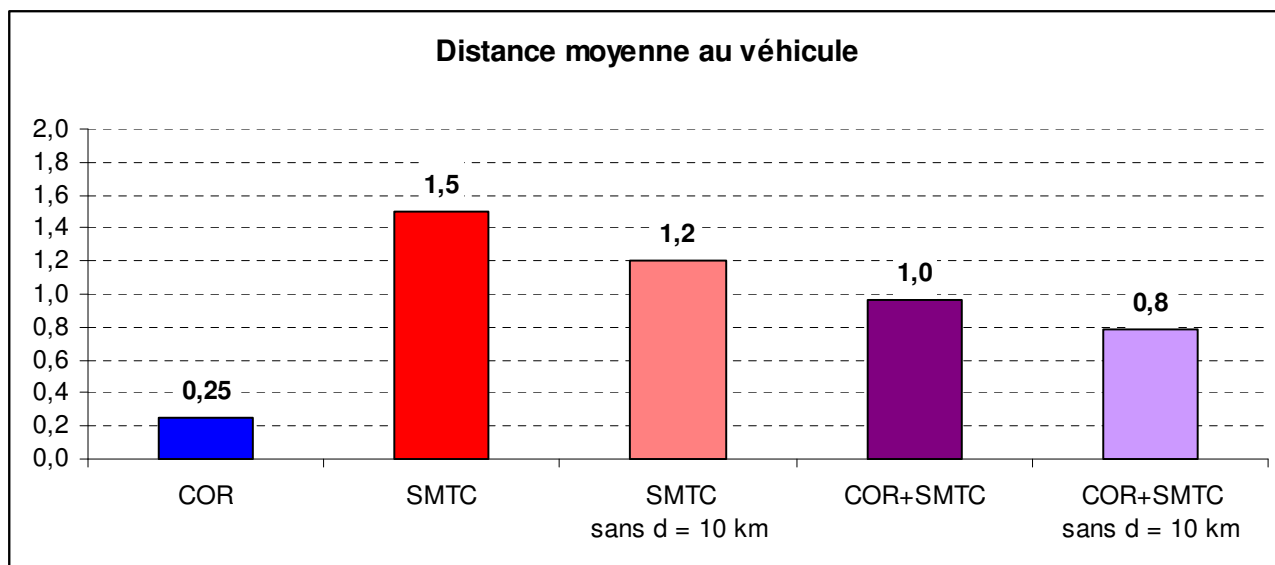
5.4.6. Distance au véhicule

La distance est calculée pour chaque véhicule emprunté au moins une fois par un emprunteur actif.



Les emprunteurs de la COR habitent quasiment tous à moins de 500 mètres du ou des véhicules empruntés. Le plus éloigné est à 1,3 km et s'y rend à vélo.

La situation est très différente sur le territoire du SMTC, où près des deux tiers des emprunteurs (18 sur 29) habitent à 1 km ou plus. A Clermont et Chamalières, comme dans beaucoup de grandes villes, les emprunteurs sont prêts à marcher un peu ou à prendre leur vélo pour récupérer une voiture. Seule l'emprunteuse habitant à 10 km de la voiture empruntée se fait emmener en voiture par son conjoint (la voiture empruntée, plus grande, sert à partir en week-end). Cette souplesse explique pour partie le bon taux de réussite dans la mise en place des groupes d'autopartage.



La distance moyenne est très faible pour la COR (250 m), plus élevée pour le SMTC (1,5 km). Si l'on exclut l'emprunteuse la plus éloignée, la distance moyenne reste nettement plus élevée pour le SMTC (1,2 km), que pour la COR.

5.5. LES EMPRUNTS

5.5.1. Préambule

Lors de l'emprunt du véhicule partagé, l'emprunteur complète le carnet de bord en indiquant la date, l'heure et le kilométrage au départ et au retour. La bonne tenue du carnet de bord est impérative pour que le ou les emprunteurs soient couverts par l'assurance de l'autopartage (Groupama).

Un emprunt peut durer plusieurs jours et donc inclure plusieurs déplacements. Le détail des déplacements lors de chaque emprunt n'est pas connu, car cela aurait constitué une contrainte trop importante pour les emprunteurs.

5.5.2. Les véhicules actifs

Au 31 mars 2020, 24 véhicules sur 27 ont déjà été empruntés.

Les 3 véhicules non encore empruntés se répartissent ainsi :

- Une voiture à Clermont-Ferrand, dont le contrat a été signé juste avant le confinement lié au coronavirus (17 mars - 10 mai 2020) et qui sera empruntée dès le déconfinement,
- Une voiture à Amplepuis, dont le contrat a été signé en décembre 2019, servant de solution de secours à ses emprunteurs, dont le premier emprunte deux autres voitures et le second une autre.
- Une camionnette (Fiat Ducato) à Lamure. Cette camionnette est toutefois utilisée par les membres du groupe d'autopartage pour les besoins de l'association dont ils font partie par ailleurs, donc hors autopartage stricto sensu. Une autre camionnette (Citroën Jumper) a été partagée de janvier à août 2019 et un monospace (Renault Kangoo) l'est encore à ce jour.

Nous présentons un peu plus loin le niveau d'emprunt moyen des 24 autres véhicules.

5.5.3. Les emprunteurs actifs

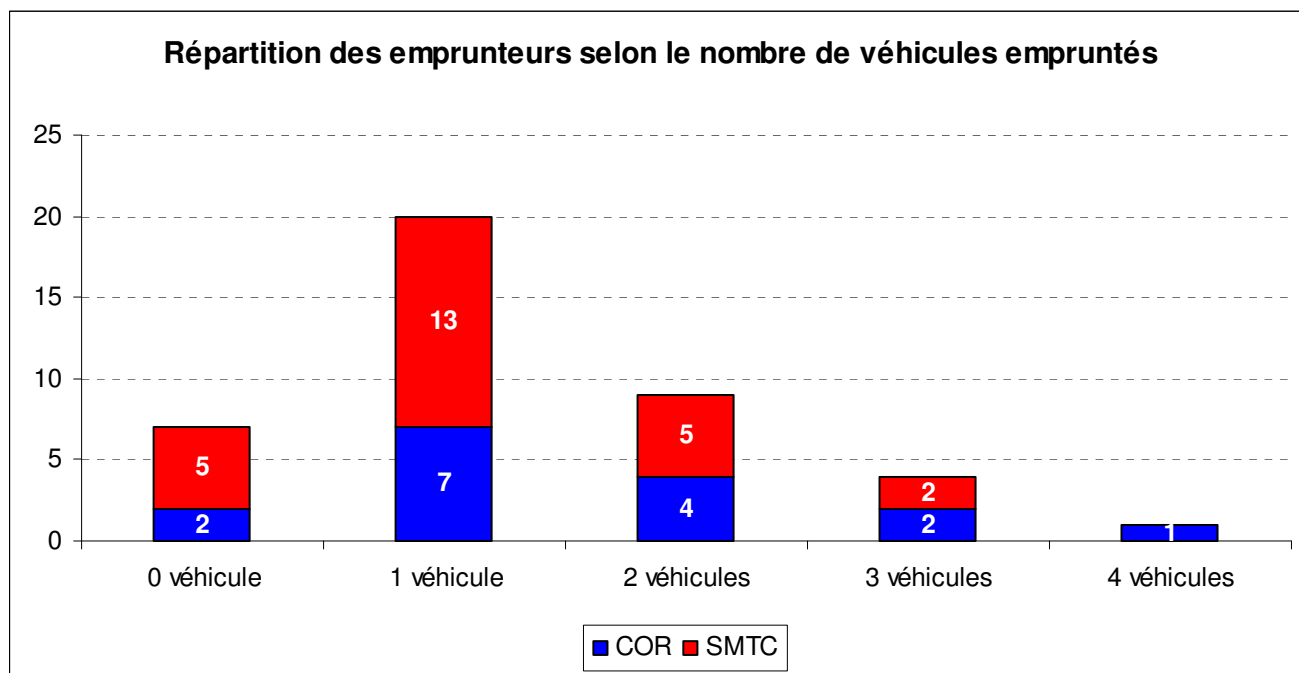
Au 31 mars 2020, 34 emprunteurs sur 41 ont emprunté au moins un véhicule

Au 31 mars 2020, 34 emprunteurs sur 41 ont emprunté au moins un véhicule.

Les 7 emprunteurs n'ayant pas encore emprunté un véhicule se répartissent ainsi :

- 5 sur le territoire du SMTC :
 - 2 emprunteurs ayant signé un contrat d'autopartage juste avant le confinement lié au coronavirus et qui n'ont de ce fait pas eu le temps d'emprunter les voitures concernées,
 - 2 emprunteurs dont le conjoint, également inscrit sur le contrat, a emprunté la voiture,
 - 1 emprunteuse n'ayant jamais eu besoin d'une voiture.
- 2 sur celui de la COR :
 - 2 emprunteuses de Lamure ayant leur propre voiture et n'ayant donc pas eu besoin d'emprunter celles des autres.

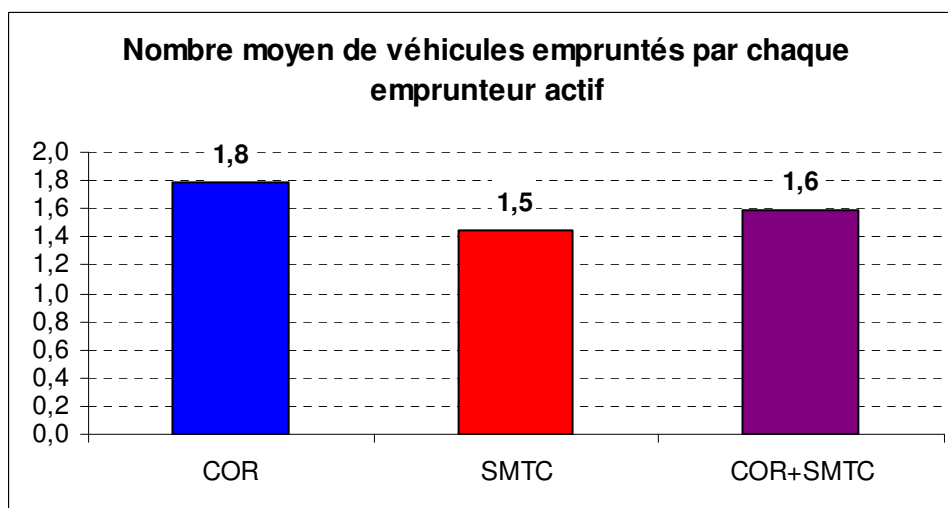
Nombre de véhicules empruntés par chaque emprunteur



20 emprunteurs sur 41, soit la moitié, ont emprunté un seul véhicule.

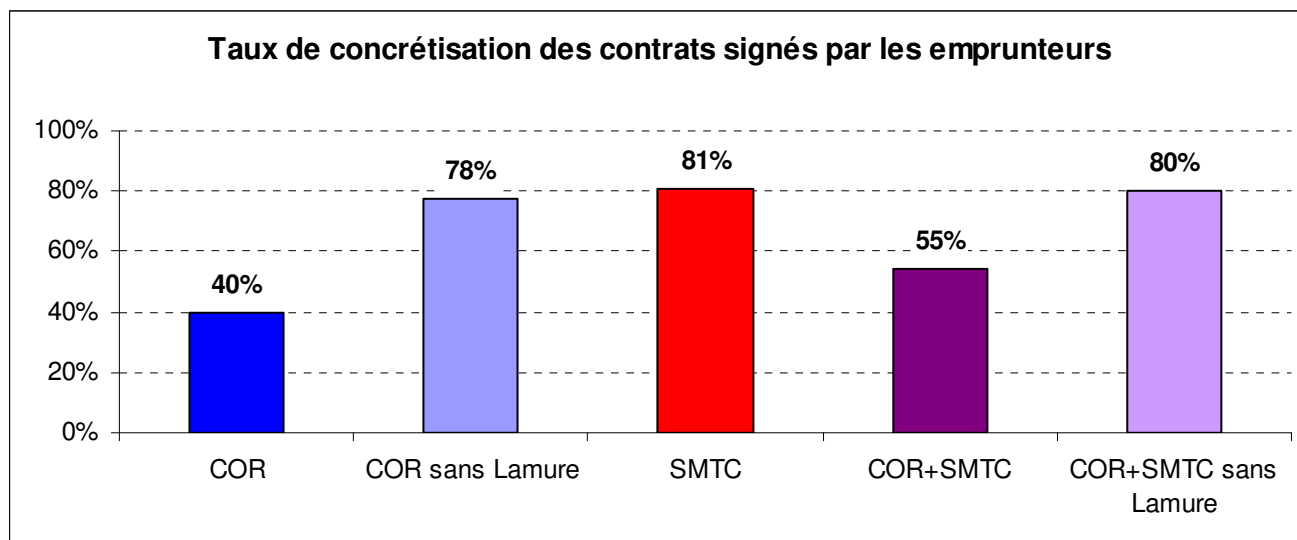
14, soit le tiers, en ont emprunté 2 ou plus. Cela confirme l'intérêt d'inscrire les emprunteurs sur plusieurs véhicules, quand cela est possible. Dans quelques cas, il s'agit, comme évoqué plus haut, de véhicules utilisés successivement.

5 emprunteurs ont emprunté 3 véhicules ou plus. On trouve parmi eux 2 personnes de Lamure (COR) où, rappelons-le, il y a eu jusqu'à 6 véhicules partagés, un couple de Chamalières (SMTC) et un emprunteur d'Amplepuis qui atteint le record avec 4 véhicules empruntés.



Comme le montre le graphique ci-dessus, chaque emprunteur actif a emprunté en moyenne 1,6 véhicule. Ce ratio est un peu plus élevé sur le territoire que la COR (1,8) que sur celui du SMTC (1,5).

Taux de concrétisation des contrats signés par les emprunteurs



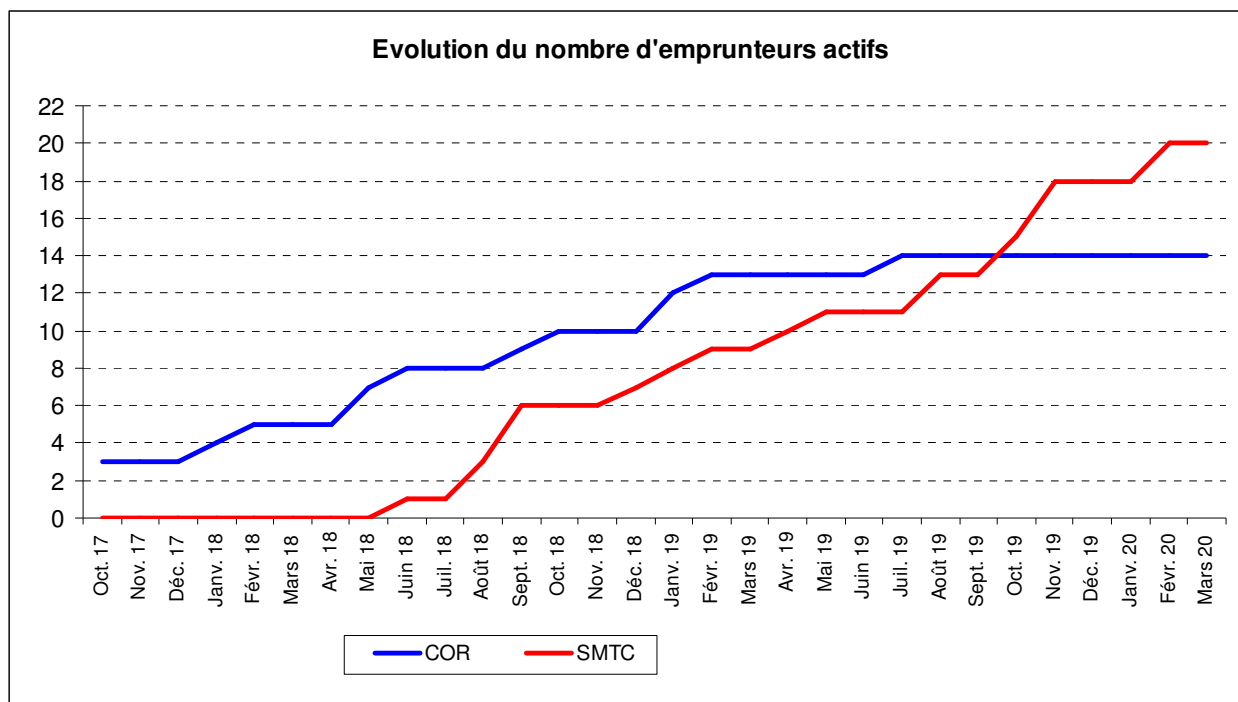
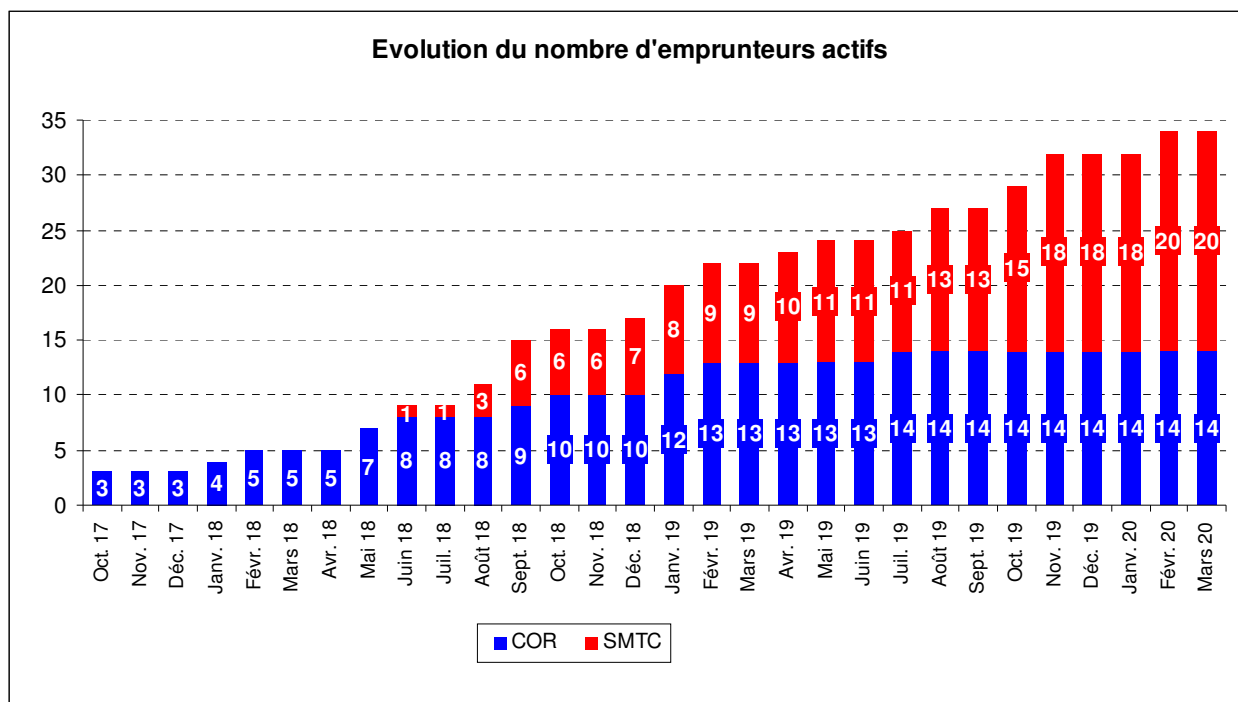
Si l'on exclut les autopartageurs de Lamure, qui se sont inscrits par commodité et sécurité sur les 6 véhicules partagés, le taux de concrétisation des contrats signés par les emprunteurs est de 80 %. Cela signifie que, quand un emprunteur signe un contrat d'autopartage, il emprunte effectivement le véhicule concerné dans 80 % des cas. Il y a donc peu de contrats « de confort », signés au cas où.

Le taux de concrétisation est même proche de 90 % si l'on exclut les contrats signés peu avant le 31 mars 2020, qui se concrétiseront après la rédaction de ce rapport, et les personnes dont le conjoint a emprunté le véhicule concerné.

Evolution dans le temps

Emprunteurs avec simple compte

Dans ce paragraphe, chaque emprunteur est compté une seule fois, quel que soit le nombre de véhicules qu'il a empruntés.

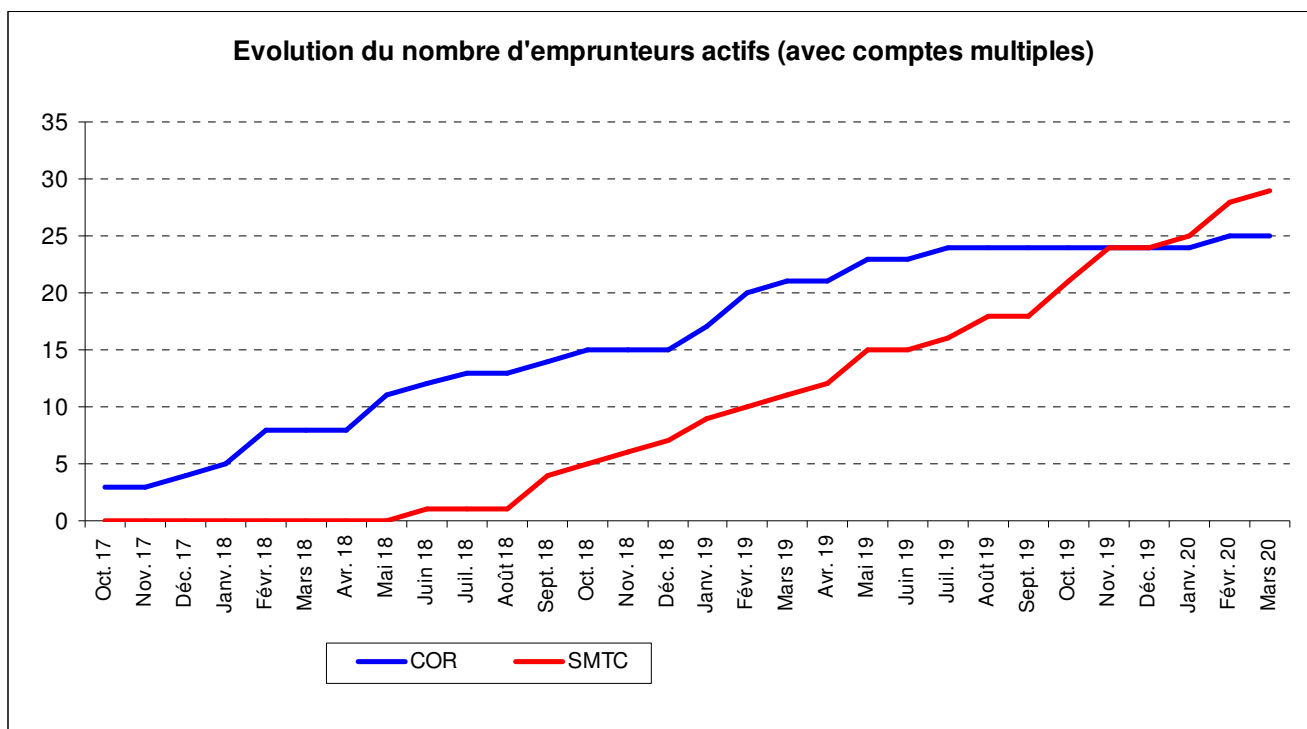
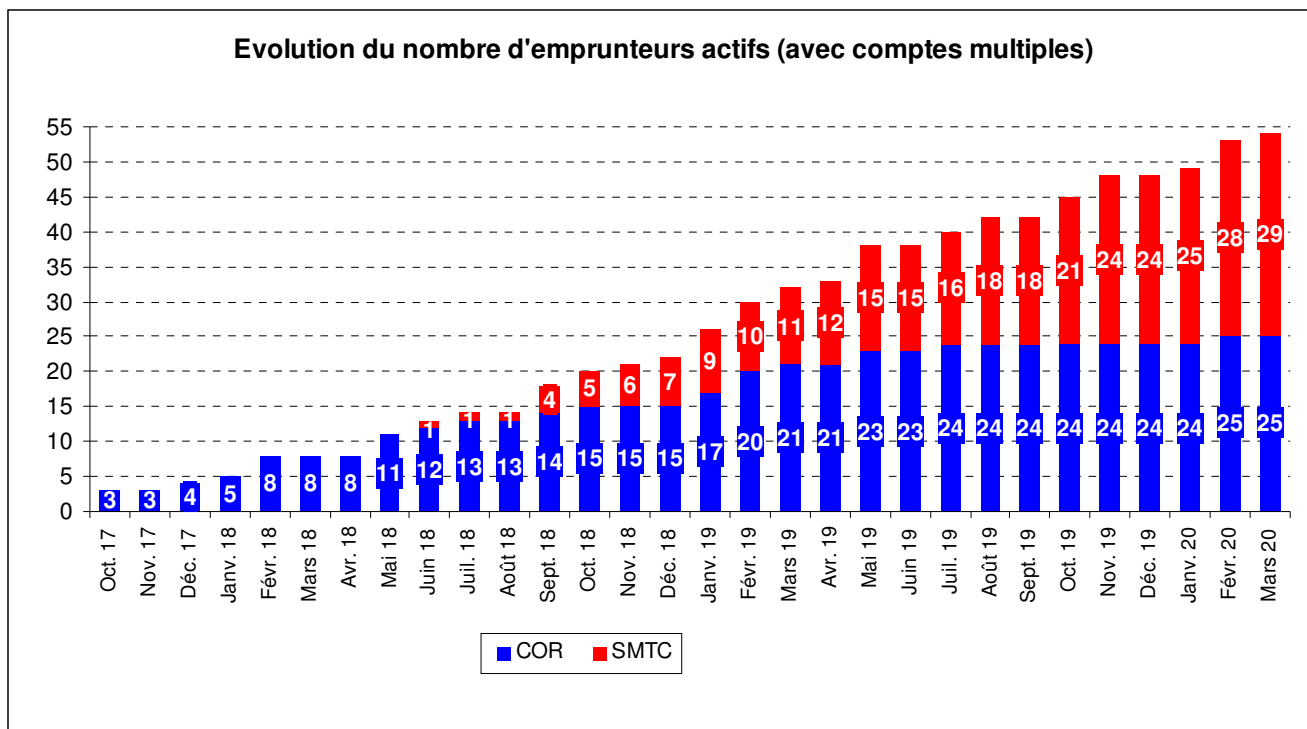


Sur le territoire de la COR, le nombre d'emprunteurs actifs a crû régulièrement jusqu'en février 2019. Depuis cette date, il a tendance à stagner, avec un seul nouvel emprunteur actif en 13 mois.

Sur le territoire du SMTc, le nombre d'emprunteurs actifs augmente régulièrement. Le SMTc a dépassé la COR en octobre 2019.

Emprunteurs avec comptes multiples

Dans ce paragraphe, chaque emprunteur est compté autant de fois que de véhicules qu'il a empruntés. Par exemple, si un emprunteur a emprunté 2 véhicules, il est compté 2 fois.

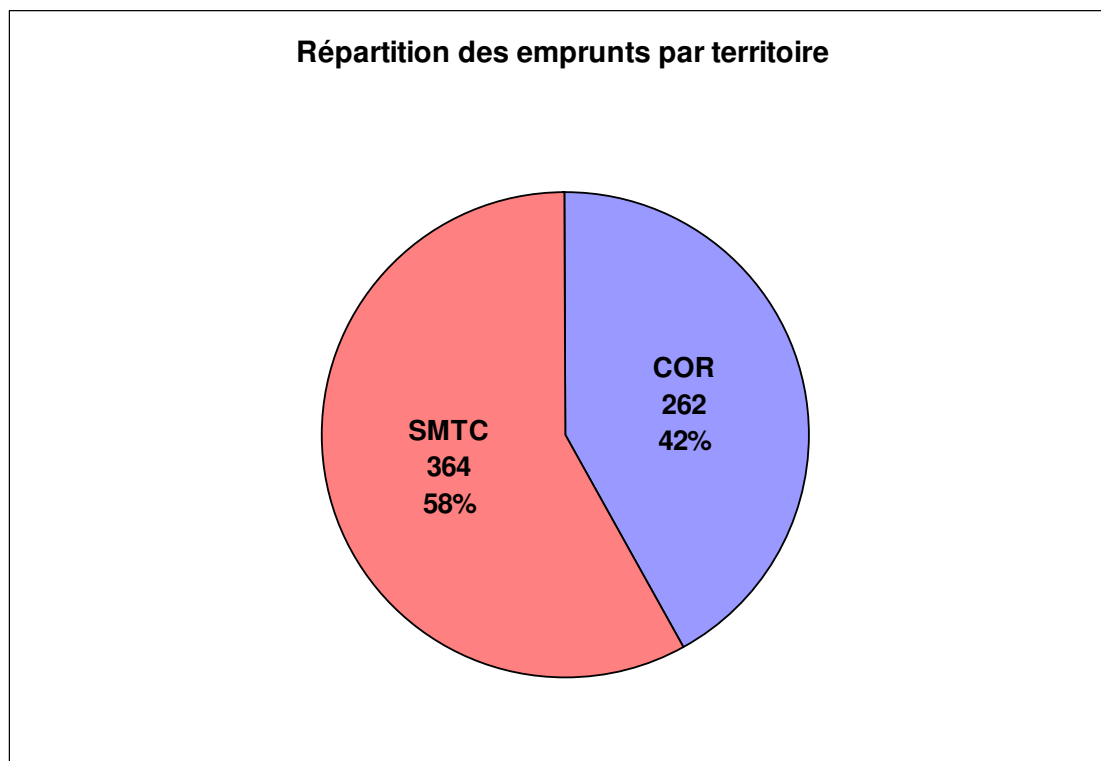


En comptant chaque nouveau véhicule emprunté par chaque emprunteur, les tendances sont à peu près les mêmes que sur les graphiques précédents.

La stagnation de la COR est toutefois un peu plus tardive (après juillet 2019 vs février 2019) et son dépassement par le SMTc également (janvier 2020 vs octobre 2019).

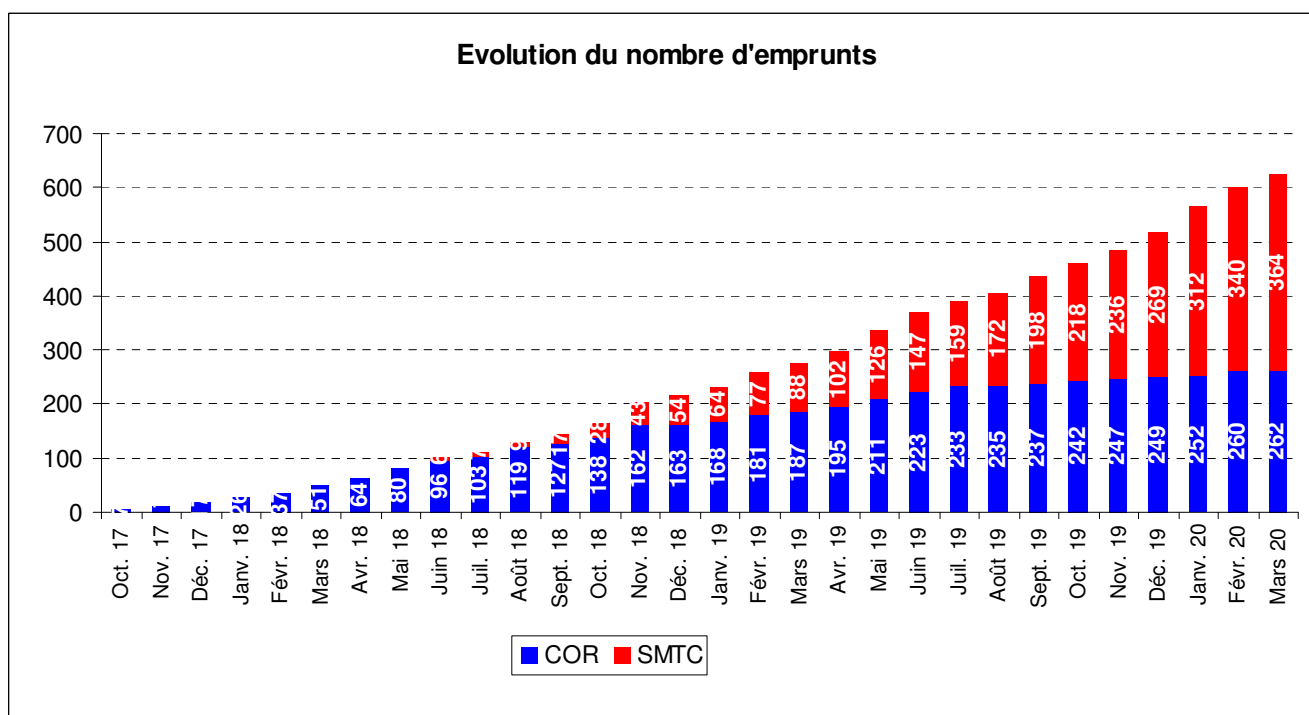
5.5.4. Nombre d'emprunts

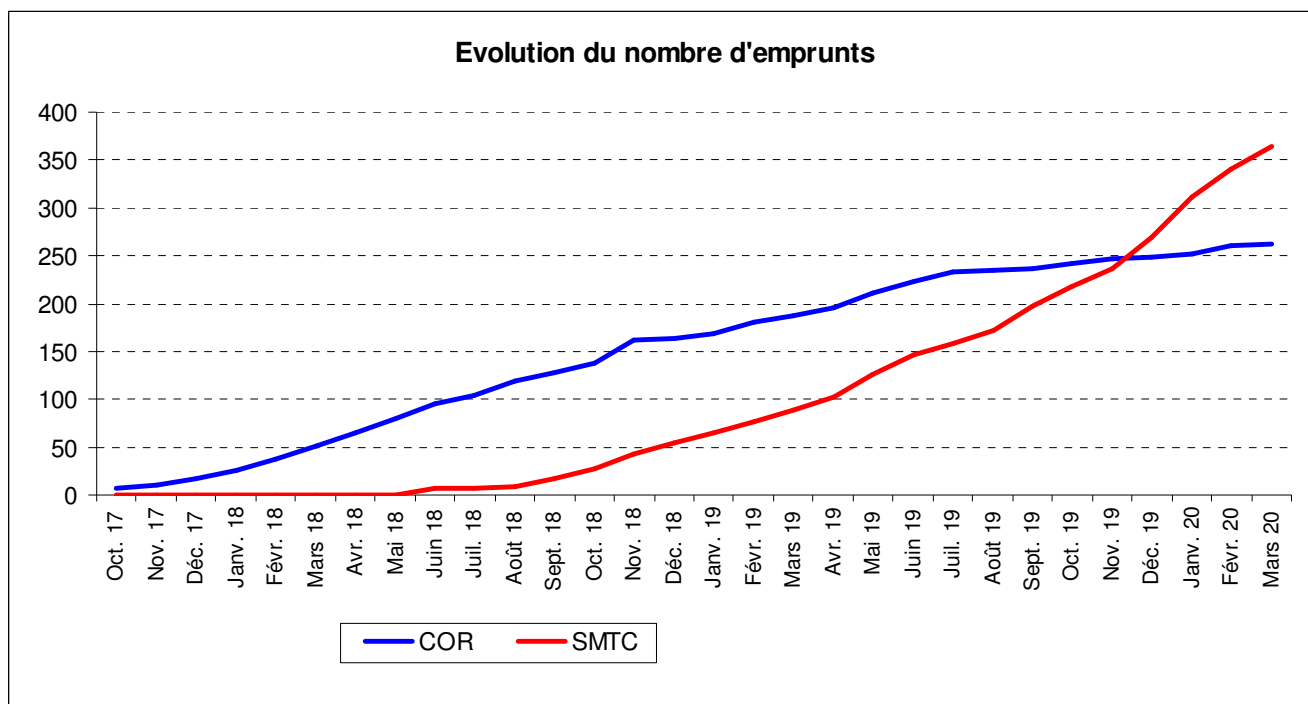
Au 31 mars 2020, il y a eu 626 emprunts



Au 31 mars 2020, il y a eu 626 emprunts, dont 364 sur le territoire du SMTC (58 %) et 262 sur celui de la COR (42 %). Une voiture de Clermont-Ferrand concentre 132 emprunts sur 626, soit 21 % du total.

Evolution dans le temps



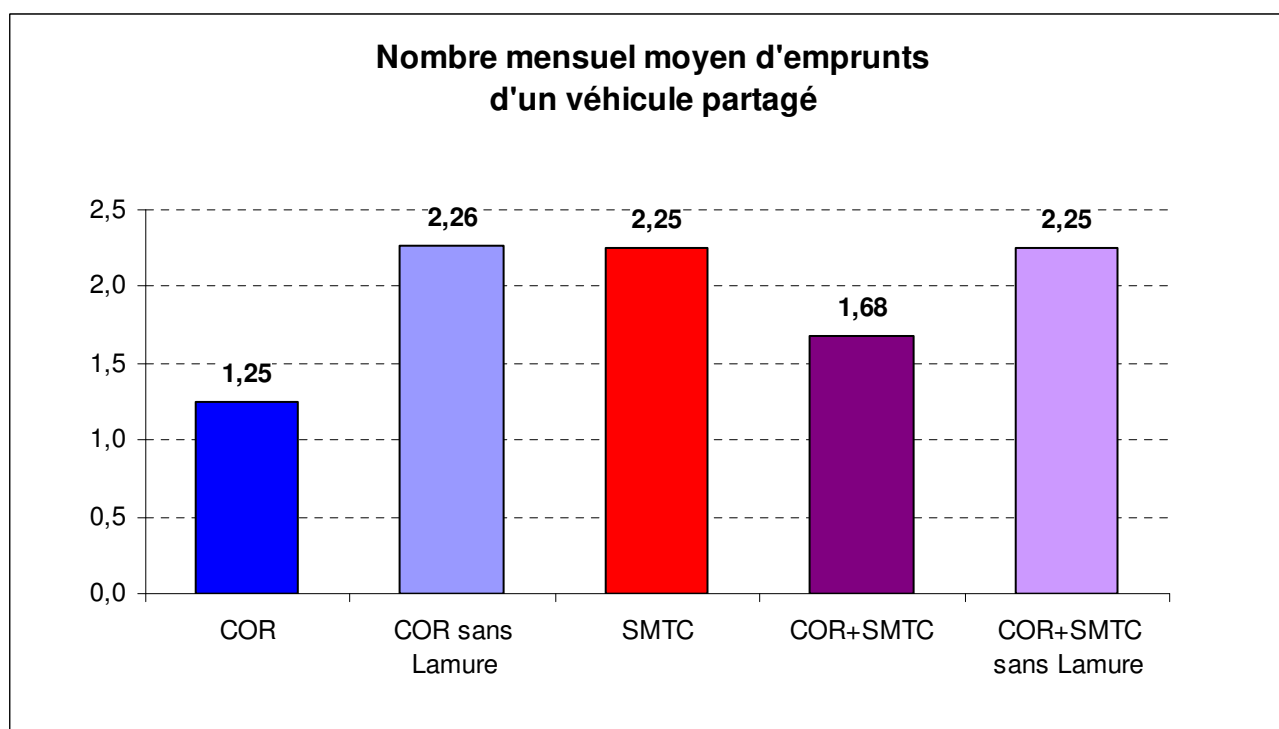


On observe une hausse régulière du nombre d'emprunts.

Le 100^e emprunt a été effectué en juin 2018, le 200^e en novembre 2018 et le 500^e en décembre 2019.

Le SMTC a dépassé la COR en décembre 2019. Les courbes des deux territoires ont des profils très différents. Sur celui de la COR, le nombre d'emprunts croît lentement depuis l'été 2019. Sur celui du SMTC, la croissance s'accélère, avec toutefois un ralentissement en mars 2020 lié au confinement.

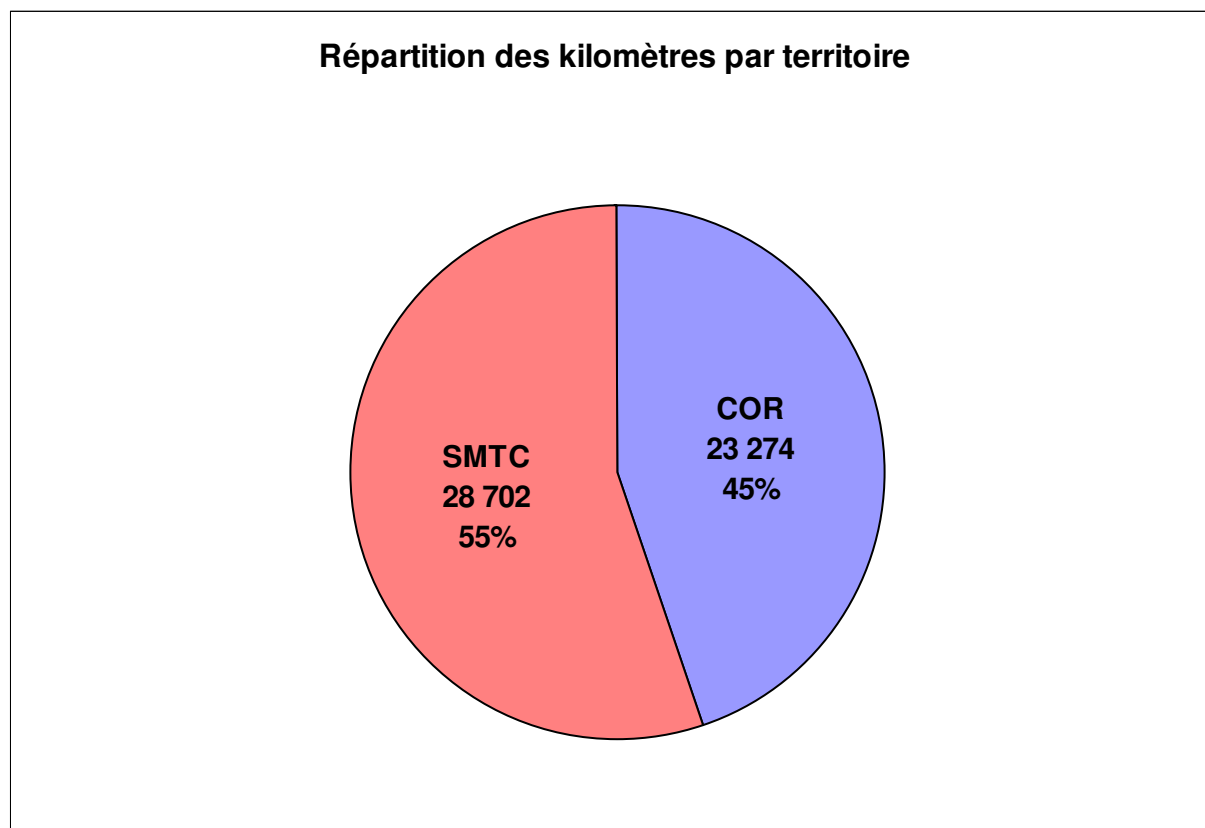
Nombre mensuel d'emprunts par véhicule



Chaque véhicule est emprunté en moyenne 1,7 fois par mois. Ce ratio est beaucoup plus élevé sur le territoire du SMTC (2,25) que sur celui de la COR (1,25). Si l'on exclut les véhicules de Lamure, peu empruntés, le ratio de la COR rejoint celui du SMTC.

5.5.5. Kilométrage

Au 31 mars 2020, il y a eu 52 000 km en autopartage

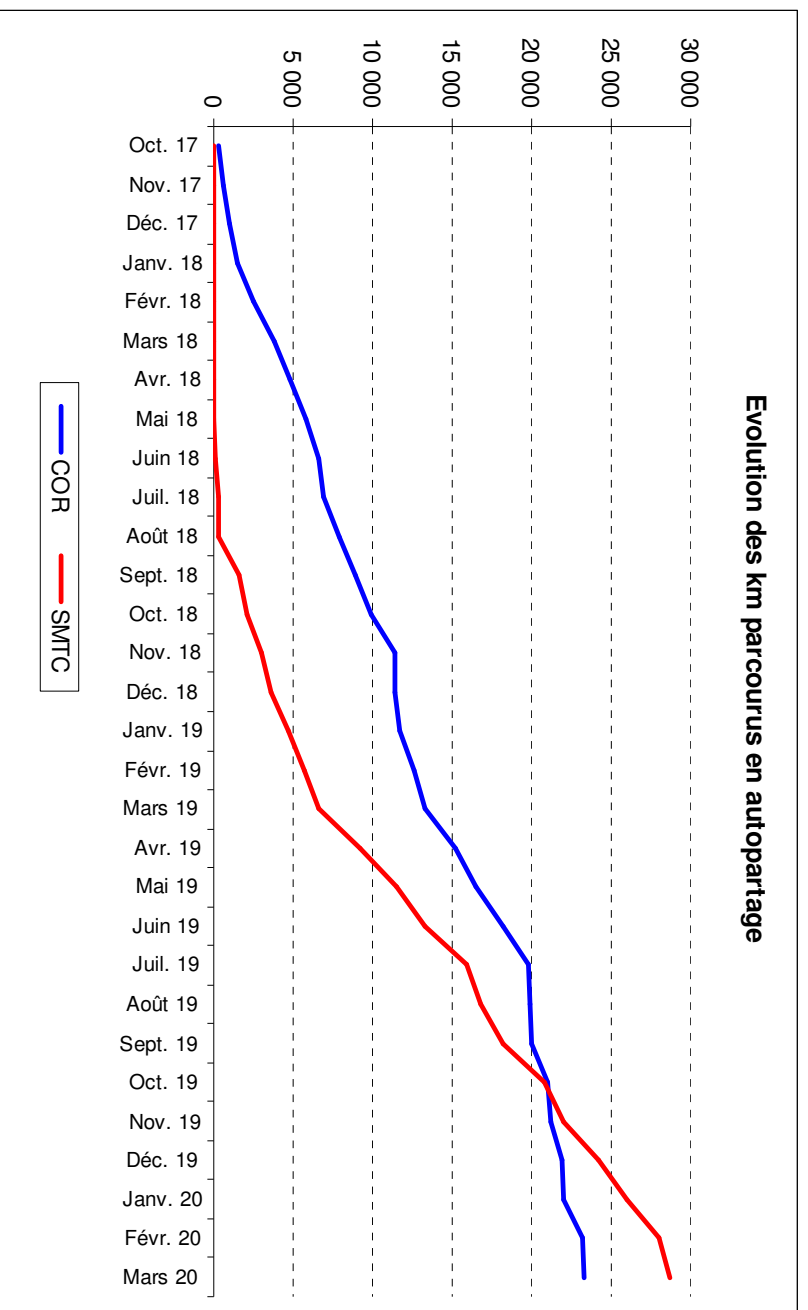
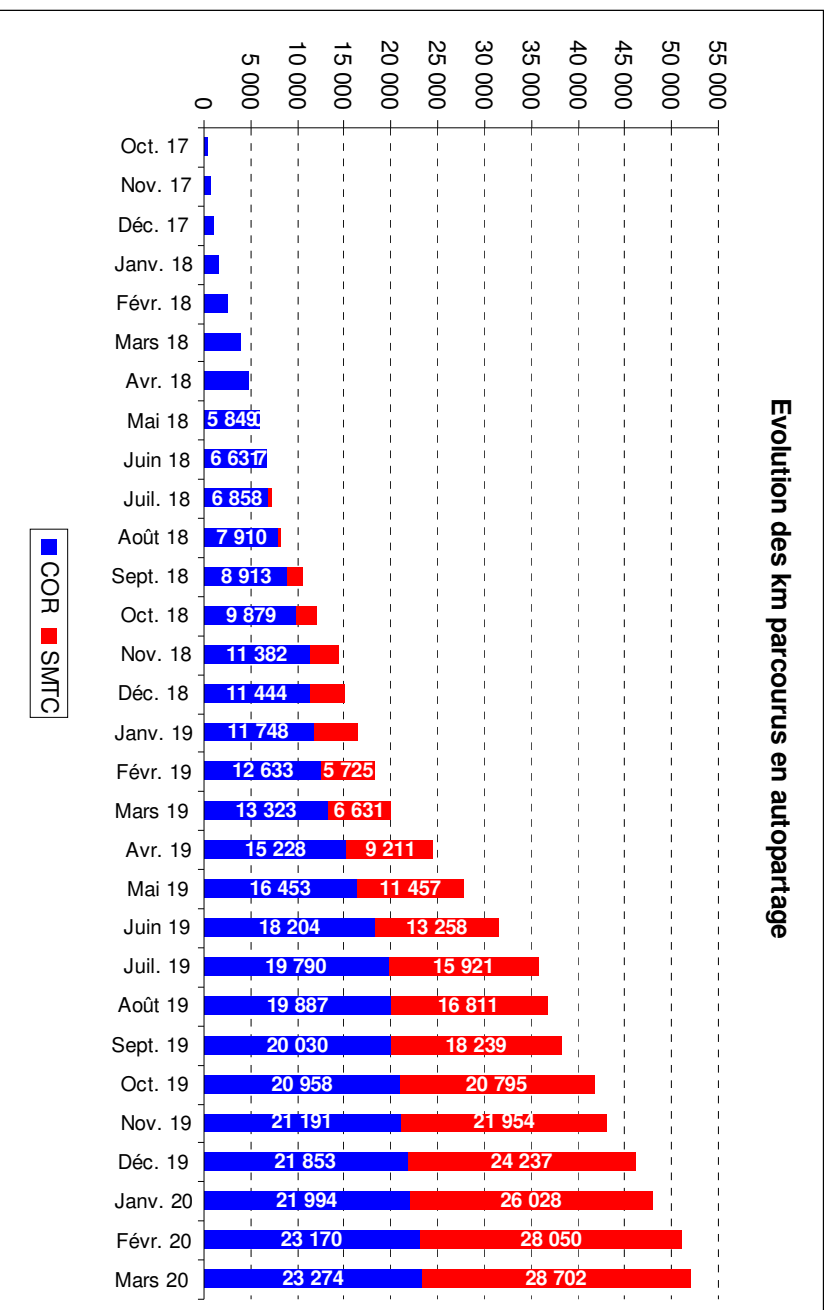


Au 31 mars 2020, il y a eu 52 000 km en autopartage, dont environ 29 000 sur le territoire du SMTC (55 %) et 23 000 sur celui de la COR (45 %).

La voiture de Clermont-Ferrand concentrant 21 % des emprunts a parcouru 5 567 km en autopartage, soit seulement 11 % du total. Cet écart provient du fait qu'elle est utilisée presque exclusivement pour des déplacements courts.

Le kilométrage maximal est atteint par une autre voiture clermontoise, empruntée essentiellement pour des départs en week-end, qui totalise 8 667 km (17 % du total) en seulement 17 emprunts (3 %).

Evolution dans le temps



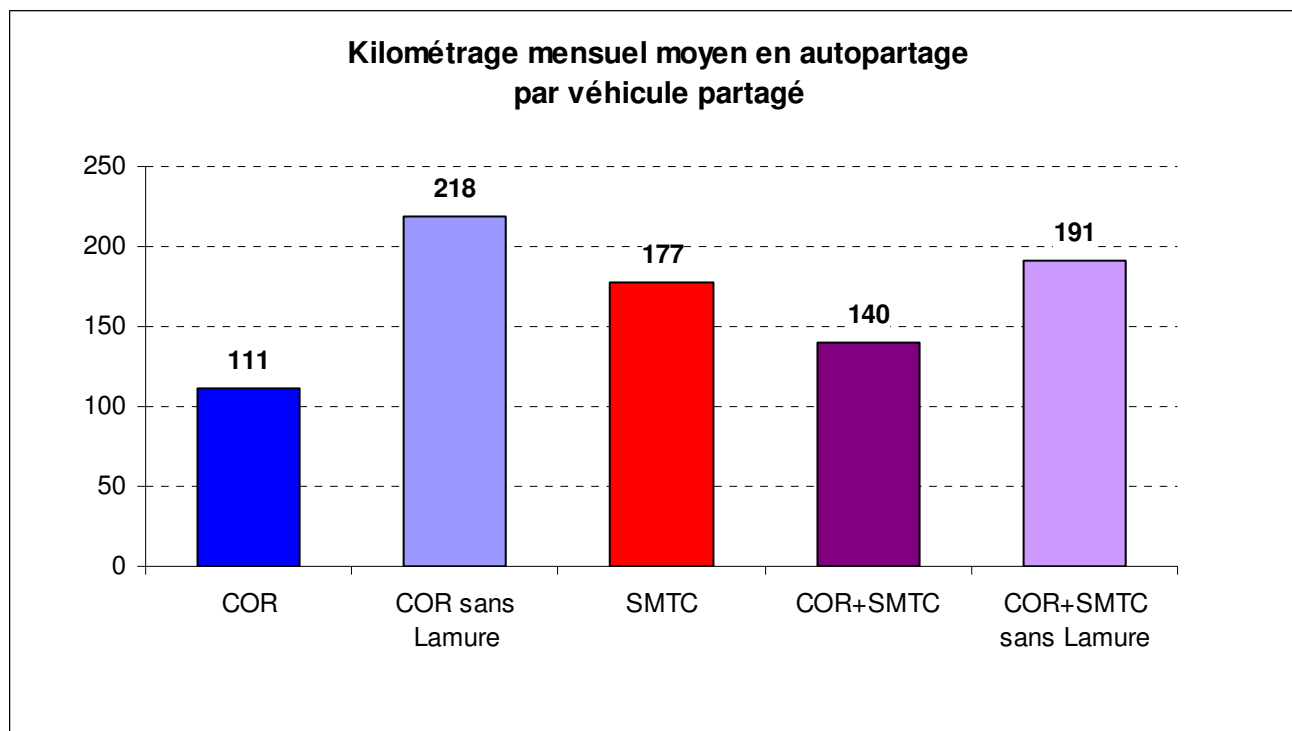
En cumulant les chiffres de la COR et du SMTc (1^{er} graphique), le kilométrage a connu 3 périodes différentes : hausse modérée jusqu'en janvier 2019, forte hausse de février à juillet 2019, léger

ralentissement depuis août 2019.

Le 10 000^e km a été atteint en septembre 2018, le 20 000^e en avril 2019 et le 50 000^e en février 2020.

Le SMTc a dépassé la COR en novembre 2019 (2^e graphique). Les courbes des deux territoires ont des profils différents. Sur celui de la COR, le kilométrage croît plus lentement depuis l'été 2019. Sur celui du SMTc, la croissance s'est accélérée en avril 2019 et se maintient depuis à un niveau élevé.

Kilométrage mensuel par véhicule



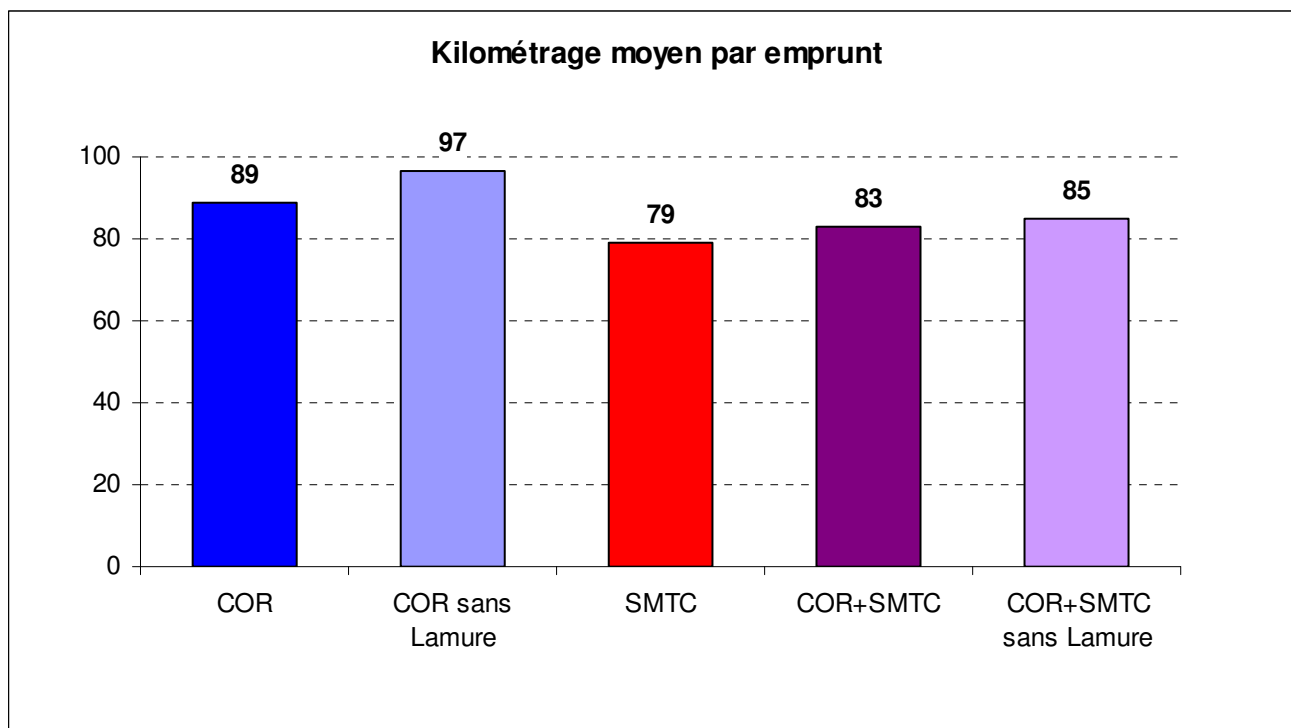
Chaque véhicule effectue en moyenne 140 km mensuels en autopartage. Ce ratio est beaucoup plus élevé sur le territoire du SMTc (177 km) que sur celui de la COR (111 km). Si l'on exclut les véhicules de Lamure, peu empruntés, le ratio de la COR passe à 218 km et le ratio général à 191 km.

En multipliant ces chiffres par 12, on obtient une moyenne annuelle de 1 680 km d'autopartage par véhicule, dont 2 120 km pour le SMTc et 1 330 km pour la COR. Cela représente 10 à 16 % du kilométrage annuel moyen d'une voiture en France (13 000 km). L'autopartage constitue donc un complément intéressant.

Les 3 véhicules les plus empruntés ont parcouru respectivement 6 900 km/an (Clermont-Ferrand), 6 100 km/an (Clermont-Ferrand) et 5 700 km/an (Saint-Jean-la-Bussière, COR), ce qui représente 44 à 53 % du kilométrage annuel moyen d'une voiture en France.

Kilométrage mensuel moyen par emprunt

Comme indiqué plus haut, un emprunt peut durer plusieurs jours et correspondre à plusieurs déplacements. Le kilométrage moyen par emprunt ne doit donc pas être regardé comme un indicateur très significatif. Nous le donnons juste à titre indicatif.



En moyenne, 83 km sont effectués à chaque emprunt. Les moyennes de la COR (89 km) et du SMTc (79 km) sont proches. Les véhicules de Lamure influent peu.

Ces moyennes recouvrent des emprunts appartenant à deux catégories très contrastées : une majorité d'emprunts pour des déplacements courts (moins de 40 km aller-retour) et une minorité pour des départs en week-end ou en vacances (plus de 300 km).

5.6. IMPACTS SUR LA MOTORISATION ET LA MOBILITE

5.6.1. Impacts sur la motorisation des emprunteurs

Le rôle de l'autopartage s'inscrit dans les parcours de vie des individus et des ménages et dans l'approche globale de leur mobilité.

Tout d'abord, il doit arriver au bon moment, quand un ménage s'interroge sur l'achat d'une voiture, quand sa voiture tombe en panne et que se pose la question de la remplacer ou quand un nouveau besoin de déplacement apparaît. Ensuite, il est complémentaire des autres modes de déplacements : marche à pied, vélo (personnel ou loué), transports collectifs, transport à la demande, covoiturage. La complémentarité de toutes ces offres permet d'apporter une réponse complète aux besoins de mobilité des intéressés.

L'autopartage a évité à 7 ménages d'acheter une voiture (ou une seconde voiture) et à 5 autres de différer cet achat. En voici le détail :

	COR	SMTC	Total
Achat évité	3	4	7
Achat différé	1	4	5
Total	4	8	12

Dans 7 cas sur 12, il s'agit de personnes ayant trouvé une voiture à partager par notre intermédiaire, qui n'auraient donc pas autopartagé sinon.

5.6.2. Impacts sur la mobilité

En termes de mobilité, l'autopartage permet aux emprunteurs d'effectuer des déplacements infaisables autrement. Il s'agit pour l'essentiel de déplacements privés mais aussi, dans quatre cas, de déplacements professionnels.

Certains emprunteurs ont toutefois réduit leur usage de la voiture, par rapport à la situation antérieure (anciens propriétaires d'une voiture) ou par rapport ce qu'ils auraient fait sans l'autopartage (personnes qui, sinon, auraient acheté leur propre voiture). De leur côté, certains propriétaires ont réduit leur usage de la voiture, puisque celle-ci n'est plus disponible 24h/24.

L'autopartage renforce et pérennise les pratiques multimodales, complétant la « boîte à outils » des solutions alternatives à l'automobile (transports collectifs, vélo, marche à pied, covoiturage...) que les autopartageurs utilisent par ailleurs. Pour tous, l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle est conforté sur le long terme. Certains se sont même ouverts à l'usage de modes de déplacement qu'ils n'utilisaient pas auparavant, notamment les transports collectifs urbains.

« Avec l'autopartage, le train, le covoiturage, un vélo électrique loué par la COR et bien sûr la marche à pied, je dispose d'une offre complète pour l'ensemble de mes besoins de mobilité. » (emprunteur, COR)

« Depuis que j'autopartage, je me déplace davantage à pied, en bus ou en covoiturage. Je prends même des lignes de bus que je n'aurais pas prises auparavant, vers des communes de banlieue. » (emprunteuse, SMTC)

5.7. RECOURS A L'ASSURANCE

Il n'y a eu aucun recours à l'assurance, quelle qu'en soit la raison (accident responsable, accident non responsable, assistance en cas de panne).

Cela confirme que les emprunteurs et les propriétaires sont très respectueux les uns des autres et du véhicule, y compris quand ils ne se connaissaient pas avant l'autopartage.

5.8. ELEMENTS QUALITATIFS

5.8.1. Un mot clé : la confiance

Le mot clé de l'autopartage entre particuliers est la confiance. Cela avait déjà été identifié lors de l'étude menée en 2009 par ADETEC. Cette confiance se retrouve dans le cadre de ce projet, y compris de la part de personnes qui ne se connaissaient pas auparavant et mises en relation par nos soins. L'inscription de l'autopartage dans la durée, les conditions claires de son fonctionnement, la caution morale des collectivités locales porteuses (COR et SMTC) et l'accompagnement effectué par Bruno CORDIER y contribuent. Comme pour les groupes se connaissant déjà, les emprunteurs prennent plus soin du véhicule que s'il s'agissait du leur, tant pour la conduite que pour la propreté et les éventuels dommages mineurs.

Les propriétaires qui louaient leur véhicule par internet sur Drivy ou OuiCar ont pu faire la comparaison et ont abandonné ce mode de location, car certains locataires n'étaient pas aussi respectueux (véhicule rendu sale, avec une odeur de tabac, etc.).

5.8.2. Principaux points forts du projet

Les trois principaux points forts du projet sont :

- L'assurance.
- Pour les candidats n'ayant personne dans leur entourage avec qui autopartager, la mise en relation avec des candidats compatibles.
- L'accompagnement individualisé des autopartageurs, avant et pendant l'autopartage.

Ces trois points forts concernent tous les autopartageurs, y compris ceux qui se connaissaient et faisaient déjà de l'autopartage. L'assurance, la rédaction d'un contrat adapté et la fixation d'un barème kilométrique équitable ont permis de renforcer et de pérenniser les autopartages préexistants. Auparavant, en l'absence de barème kilométrique, certains propriétaires ne savaient pas quelle somme demander aux emprunteurs et ceux-ci limitaient leurs emprunts car ils avaient l'impression de ne pas payer assez par rapport au prix de revient de la voiture et au service rendu.

5.8.3. Le rôle essentiel de l'accompagnement

Bien que les personnes intéressées fassent spontanément acte de candidature, il faut souvent les relancer plusieurs fois pour avoir un premier contact puis, lorsque celui-ci est positif, pour faire avancer la mise en place d'un groupe d'autopartage ou l'intégration à un groupe existant. De ce fait, le délai entre la candidature et la signature du contrat a été supérieur à 3 mois dans plusieurs cas.

L'animation et le suivi du projet ont également nécessité un fort investissement humain, qui s'est avéré très utile, voire indispensable. Cela a permis notamment de lever des freins psychologiques insoupçonnables ou de régler des problèmes potentiels résultant d'une communication orale limitée entre les autopartageurs, les contacts se faisant le plus souvent par mail ou SMS. Parmi les problèmes réglés ainsi, on peut citer les suivants :

- En début d'autopartage, un couple d'emprunteurs limitait ses emprunts. La discussion avec Bruno CORDIER a permis d'établir que le paiement en fin de trimestre, tel qu'ils l'avaient inscrit au contrat avec la propriétaire, leur donnait l'impression de vivre à crédit. Le passage au paiement mensuel a permis de lever cette gêne.
- Un couple d'emprunteurs s'est mis au bout de 8 mois à emprunter plus souvent la voiture, parfois

de manière plus tardive. Lors d'un point téléphonique avec Bruno CORDIER, la propriétaire a fait part de ses difficultés et de son souhait de cesser de partager son véhicule. Bruno CORDIER en a alors parlé aux emprunteurs, qui n'avaient pas connaissance de ces difficultés. Ils ont immédiatement réduit leurs emprunts et sont revenus à leur délai de réservation antérieur, ce qui a permis de continuer l'autopartage dans des conditions confortables pour tous.

- Un jour, un emprunteur a rayé un enjoliveur en se garant. S'il s'était agi de sa propre voiture, il ne l'aurait pas remplacé, car il restait tout à fait présentable. En revanche, il était très embêté vis-à-vis de la propriétaire, dont le véhicule était en parfait état, et se disait prêt à en racheter un (prix : environ 100 €). De son côté, la propriétaire n'en souhaitait pas le remplacement, mais était gênée de la gêne de son emprunteur et ne savait quoi faire pour y remédier. Après discussion avec Bruno CORDIER, une solution satisfaisante pour les deux a été trouvée : l'emprunteur a versé 15 € de dédommagement à la propriétaire, ce qui lui a permis de se sentir quitte, et l'enjoliveur a été gardé en l'état.

Le suivi régulier (tous les un à deux mois), avec une trame abordant les principaux points liés à l'autopartage, à la mobilité et à certains aspects personnels afférents, permet également de collecter des informations utiles et de les transmettre aux autres membres du groupe d'autopartage, qui n'en ont pas toujours connaissance. En voici deux exemples :

- Un couple d'emprunteurs covoiturant le reste de la semaine avec sa propre voiture utilisait la voiture partagée le mardi pour aller travailler, les deux conjoints ayant des horaires différents ce jour-là. Cela posait problème à la propriétaire, qui pouvait ponctuellement en avoir besoin. Les besoins du couple ont évolué, car leurs horaires se sont harmonisés et qu'ils ont commencé à faire du covoiturage avec un collègue. Ils n'ont donc plus eu besoin de la voiture partagée le mardi, mais n'ont pas pensé à en informer la propriétaire. Ils en ont parlé à Bruno CORDIER lors d'un point téléphonique. Celui-ci en a informé la propriétaire.
- Suite à la hausse des prix des carburants, fin 2018, les emprunteurs d'une Renault Clio ont questionné Bruno CORDIER sur l'opportunité d'augmenter le barème kilométrique. Celui-ci leur a proposé de le porter de 0,25 à 0,28 €/km. La propriétaire, qui a un salaire peu élevé, n'osait pas le leur demander. Elle a accepté avec plaisir.

5.8.4. Un sujet demandant des compétences variées et pointues

L'autopartage entre particuliers est un sujet nouveau, nécessitant à la fois une expertise technique et des compétences pédagogiques, en animation et en gestion de projet.

Sur le plan technique, il faut avoir une connaissance très fine de l'autopartage entre particuliers, mais aussi de l'autopartage en général et plus largement, de la mobilité dans son ensemble (coût de la voiture, autres offres de mobilité...). De nombreuses questions très variées et souvent très pointues se sont présentées, auxquelles il était important d'apporter la meilleure réponse dans des délais courts. En voici deux exemples parmi tant d'autres, illustrés à travers des échanges de mails :

Bruno CORDIER, 9 mars 2020, 11h07

Je reviens vers vous pour savoir si vous avez pu avancer sur le partage de la voiture de votre collègue.

Candidate autopartageuse, 9 mars 2020, 11h22

Non, malheureusement, ma collègue a été découragée par les documents à compléter. Elle s'attendait à un outil genre Drivy avec inscription en quelques clics.

Bruno CORDIER, 9 mars 2020, 11h37

Pour information, pour Drivy (renommé Getaround depuis fin 2019) mais aussi son concurrent OuiCar, il n'y a pas que quelques clics si l'on veut faire les choses correctement. Il faut au préalable accepter des documents très longs (mais que beaucoup ne prennent pas le temps de lire) et peu favorables aux autopartageurs (pénalités, etc.). En outre, l'assurance est plus restrictive. Voir par exemple les conditions d'utilisation de

Getaround drivy-prod-static.s3.amazonaws.com/legal/2020-02-27/20200227_TOS_FR.pdf, elles font 47 pages ! Dans l'autopartage entre particuliers, il y a quelques papiers au début, mais c'est très simple ensuite. En particulier, il n'y a pas besoin d'enregistrer les emprunts sur internet. Ca vaut peut-être le coup d'en reparler à votre collègue...

Candidate autopartageuse, 11 mars 2020, 9h04

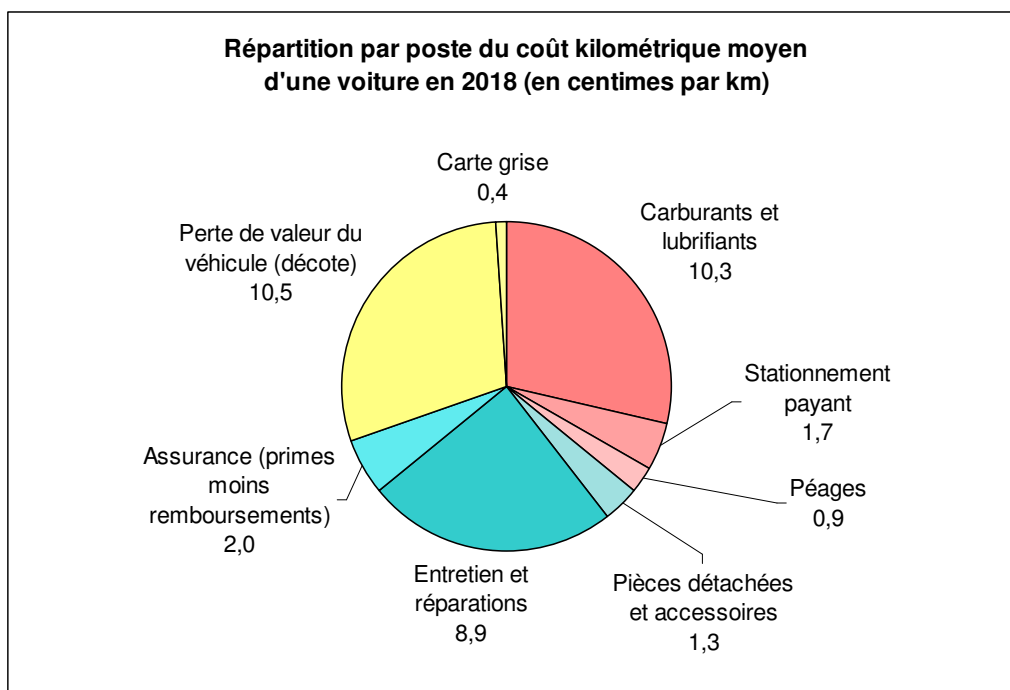
Veillez trouver ci-joint les documents complétés.

Propriétaire autopartageur, 7 octobre 2019, 9h17

Le couple de voisins empruntant notre voiture trouve le barème kilométrique (0,26 €/km) trop élevé pour une petite voiture un peu ancienne (Renault Twingo, 2002). Que dois-je leur dire ?

Bruno CORDIER, 7 octobre 2019, 9h41

Le coût moyen d'une voiture est de 36,1 centimes par km, avec la décomposition suivante :



En déduisant les péages et le stationnement payant, pris directement en charge par les emprunteurs, le barème moyen à inscrire aux contrats d'autopartage est de $36,1 - 1,7 - 0,9 = 33,5$ centimes par km. La voiture moyenne fait 6 CV. L'âge de la voiture n'a guère d'influence sur le coût. En effet, une voiture récente perd beaucoup de valeur mais a peu de réparations. Pour une voiture plus âgée, c'est l'inverse.

Pour une petite voiture comme la vôtre, la fourchette recommandée est de 0,25 à 0,28 €/km. Avec 0,26 €/km, vous êtes donc tout à fait raisonnables.

5.8.5. Lien social

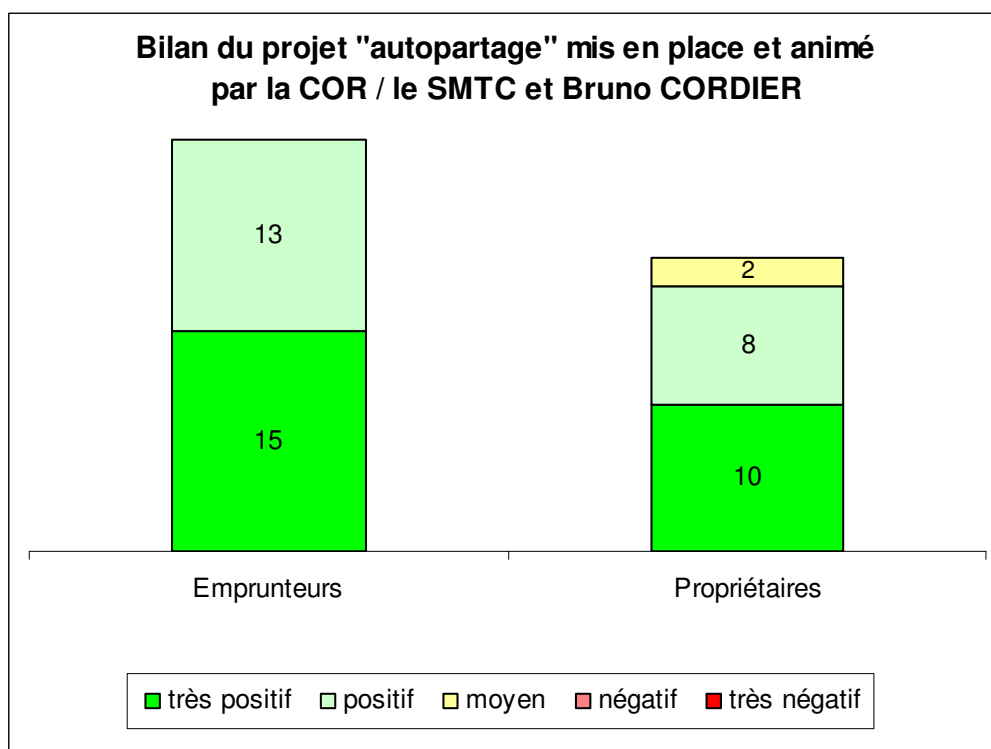
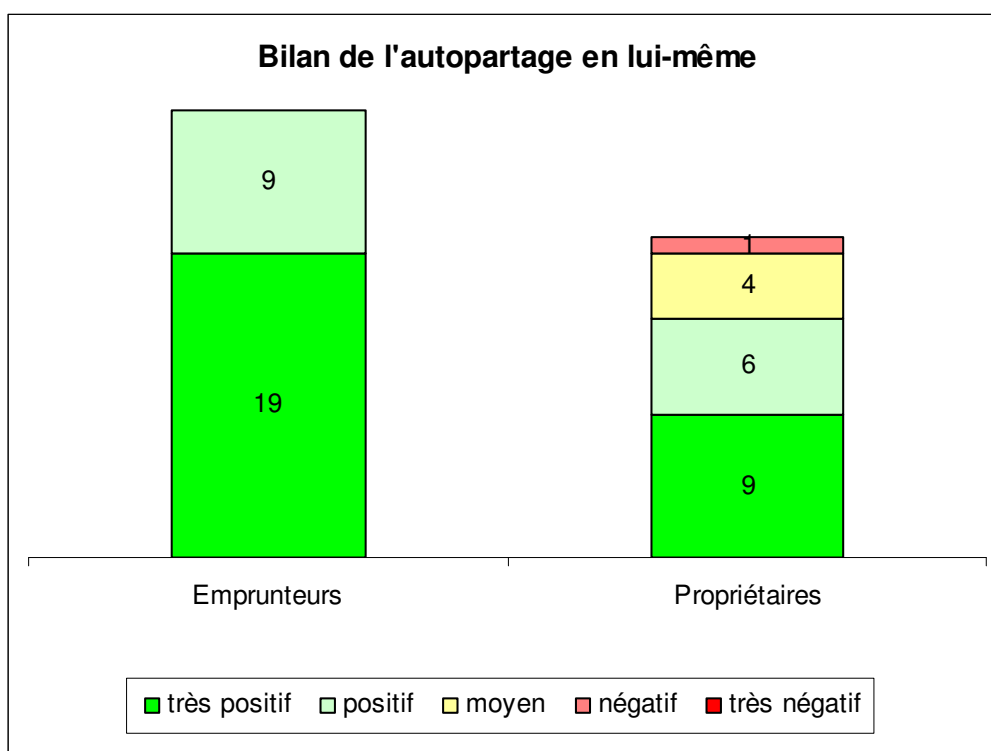
Des liens se sont tissés entre des autopartageurs mis en relation par nos soins, liens qui continueront même si l'autopartage s'arrête.

5.8.6. Exemplarité

Des représentantes des collectivités se sont personnellement impliquées dans l'autopartage, dont trois en prêtant leur véhicule (une maire et une salariée de la COR et une salariée du SMTC) et une en tant qu'emprunteuse (une autre salariée du SMTC, avec le véhicule de la précédente).

5.9. BILAN DES PRINCIPAUX ACTEURS

5.9.1. Un bilan positif voire très positif pour les autopartageurs



On peut traduire ces appréciations en notes sur 4 en appliquant le barème suivant : 4 pour très positif, 3 pour positif, 2 pour moyen, 1 pour négatif, 0 pour très négatif. Les emprunteurs attribuent une note moyenne de 3,68 sur 4 à l'autopartage en lui-même et de 3,54 au projet. De leur côté, les

propriétaires leur attribuent respectivement 3,15 et 3,40. Toutes ces notes sont supérieures à 3, ce qui veut dire que l'appréciation moyenne est supérieure à « positif » dans les quatre cas.

Les emprunteurs tirent un bilan très positif tant de l'autopartage en lui-même (1^{er} graphique) que du projet (2^e graphique). Les avis très positifs sont majoritaires et il n'y a aucun avis moyen ou négatif.

Les propriétaires ont un bilan globalement positif, avec toutefois quelques nuances sur l'autopartage en lui-même. Il y a tout d'abord 4 avis « moyen ». 3 sont liés à une déception quant au trop faible emprunt de la voiture ; pour y remédier, l'un d'entre eux envisage d'ailleurs de vendre sa voiture pour devenir emprunteur. Le 4^e avis moyen découle de besoins peu complémentaires des propriétaires et des emprunteurs, les deux couples utilisant la voiture plutôt le week-end ; une solution a été trouvée avec l'inscription des emprunteurs sur deux autres voitures. Enfin, le seul avis négatif émane des propriétaires dont les emprunteurs ont contesté le barème kilométrique, de manière injustifiée (cf. pages 52-53).

Voici quelques témoignages précisant et complétant ces appréciations :

« Ce projet a permis de résoudre le problème des assurances. Merci beaucoup, par ailleurs, pour la qualité de l'animation ! » (propriétaire et emprunteur, COR).

« Belle dynamique d'échange, de réflexion et de partage. Aspect relationnel important au-delà de l'aspect utilitaire. » (emprunteuse, SMTC).

« Sans l'autopartage, je n'aurais pas pu disposer d'une voiture pour les vacances. Sans les outils du projet (assurance, modèle de contrat), je n'aurais pas fait d'autopartage ou j'en aurais fait plus tard. » (emprunteur, SMTC).

« L'autopartage était un projet de longue date. L'aide du SMTC est très rassurante. » (propriétaire, SMTC).

« Je suis très heureuse de rendre service en partageant ma voiture. Et je suis contente que ma voiture roule ; avant, il m'arrivait de la faire rouler pour rien, juste pour être sûre que sa batterie ne se décharge pas ; maintenant, ce sont les emprunteurs qui la font rouler, pour des raisons utiles. J'aimerais que l'autopartage se développe davantage. » (propriétaire, COR).

« L'autopartage est une idée pleine de sens. On rencontre des personnes super et on désacralise la voiture. Il faut accentuer la communication et l'animation. » (propriétaire, COR).

« J'aimerais que l'autopartage se développe plus, pour qu'il y ait moins de voitures et donc moins de nuisances. L'autopartage permet de rencontrer des gens de qualité. » (emprunteuse, SMTC).

« Ce projet d'autopartage (plus d'autres solutions mises en place, notamment les vélos électriques) a permis de résoudre certains problèmes de mobilité et de créer un réseau intéressant. » (emprunteur, COR).

« Mon bilan de l'autopartage est moyen car ma voiture est peu empruntée et un seul groupe d'autopartage a vu le jour sur notre habitat partagé. A terme, je veux vendre ma voiture et devenir emprunteur pour le week-end. » (propriétaire, SMTC).

5.9.2. Un bilan positif pour les élus

Au démarrage de l'expérimentation, certains élus étaient réticents et croyaient peu, voire pas du tout, à cette formule, souvent en se référant à leur situation personnelle.

Les données sur la motorisation et surtout sur le poids de la voiture dans le budget des ménages leur ont montré les enjeux pour leur territoire et l'intérêt de l'autopartage.

Il leur a également été expliqué que l'objectif n'était pas de faire passer tout le monde à l'autopartage, mais de porter sa part de 1 voiture sur 1 000 à 1 voiture sur 100. L'explication se terminait par un petit clin d'œil : « Vous faites partie des 99 % restants. »

Ensuite, le nombre de groupes d'autopartage les a convaincus de l'intérêt du projet. En outre, ils ont pu voir que les autopartageurs étaient des gens comme les autres et non des « alternatifs » voire des marginaux comme certains avaient pu le penser au départ.

6. SUITES DU PROJET

6.1. LE DISPOSITIF CONTINUE SUR LES DEUX TERRITOIRES

La COR a décidé de prolonger le dispositif au-delà du 31 mars 2020, dans un premier temps pour un an. Bruno CORDIER continue d'en assurer l'accompagnement.

De son côté, le SMTC prolonge le dispositif au moins jusqu'à la fin de l'année 2023. Afin de toucher un public plus large, la communication va être renforcée. L'accompagnement est désormais assuré par l'association Covoiturage Auvergne, le SMTC ayant souhaité mutualiser les actions liées à l'autopartage et au covoiturage.

Dans les deux cas, il s'agit de continuer d'accompagner les autopartages en cours et de favoriser l'émergence et la mise en place de nouveaux groupes. Des véhicules et des autopartageurs continuent donc d'entrer dans le dispositif.

6.2. DEUX AUTRES TERRITOIRES SE SONT LANCES DANS LA DEMARCHE

L'un des objectifs de ce projet était d'essaimer sur d'autres territoires de la région et au-delà. Cet objectif est d'ores et déjà partiellement atteint.

Le Parc Naturel Régional du Pilat, déjà impliqué dans le partage de deux véhicules de service, via Citiz (voir encadré page suivante), s'est engagé dans le développement de l'autopartage entre particuliers, selon une démarche proche de celle de la COR et du SMTC. L'objectif est de mettre en place 10 groupes d'autopartage en 2 ans. Ce projet fait partie des 25 sélectionnés dans le cadre de l'appel à projets national « France Mobilités - Territoires d'expérimentation de nouvelles mobilités durables ». Il a bénéficié de l'appui de Bruno CORDIER, notamment à travers une formation réalisée en novembre 2019.

Une démarche comparable, également sélectionnée dans l'appel à projets France Mobilités, vient d'être lancée par la Communauté d'agglomération Privas Centre Ardèche. Un appui méthodologique de Bruno CORDIER est prévu, incluant une formation des acteurs relais et un accompagnement technique.

Le partage de véhicules de service du Parc Naturel Régional du Pilat

Le Parc Naturel Régional du Pilat, dont le siège est à Pélussin (Loire), a mis en place dès 2013 un service d'autopartage, géré par Citiz. Il s'agit d'une démarche pionnière sur une commune de cette taille (4 000 habitants). Ce service a fonctionné de 2013 à 2016 avec une voiture appartenant à Citiz. Depuis 2016 il est assuré avec une voiture de service du Parc du Pilat.

Les résultats sont très positifs. En 2019, il y a eu 17 utilisateurs différents, une centaine de réservations et un total de 7 500 km en autopartage.

Devant ce succès, une deuxième voiture de service a été mise en autopartage. Le choix s'est porté sur une voiture hybride, afin de limiter son impact environnemental mais aussi pour un public souhaitant tester ce type de véhicule avant d'en acquérir un.

6.3. DES REGLES FISCALES ET SOCIALES A REVOIR

Contrairement au covoiturage et à quelques autres pratiques dites collaboratives, l'autopartage entre particuliers est soumis à impôt et cotisations sociales. Dans le détail, les règles sont les suivantes.

L'instruction de l'administration fiscale du 1^{er} septembre 2016 a défini les règles de déclaration des revenus issus de l'économie « collaborative ». Elle exonère d'impôts seulement 3 activités considérées comme étant de la « co-consommation » : covoiturage, co-cooking et sorties de plaisance en mer. Les « revenus » de toutes les autres activités sont soumis à l'impôt. L'autopartage entre particuliers fait partie de ces dernières alors que les sommes versées par les utilisateurs du véhicule constituent un simple partage des frais et non un revenu et qu'il s'agit d'une pratique de proximité, réellement collaborative. A contrario et de manière très étonnante, le partage des frais des sorties de plaisance en mer peut inclure des frais de personnel et donc les yachts, ce qui n'est pas du tout dans l'esprit « collaboratif ».

L'administration fiscale et la sécurité sociale ont confirmé et précisé les choses en février 2017 en mettant en ligne des fiches pratiques sur les règles fiscales et sociales s'appliquant aux revenus de l'économie collaborative. L'autopartage entre particuliers est traité dans la catégorie « location de biens », qui fait l'objet de deux fiches (voir pages suivantes). Pour résumer celles-ci, les prélèvements sociaux sont de 15,5 % dès le premier euro perçu et l'impôt sur le revenu varie entre 0 et 22,5 % suivant le montant perçu et le revenu imposable total. Au total, le prélèvement varie donc entre 15,5 et 38 %.

Les propriétaires autopartageurs ont été informés de cette situation. Etant donné les faibles sommes en jeu et le caractère exemplaire de l'autopartage, aucun n'a renoncé ni même été freiné dans ses intentions vis-à-vis de l'autopartage.

En résumé, il est souhaitable de faire évoluer ces règles, pour trois raisons :

- les sommes perçues par le propriétaire du véhicule partagé correspondent à un simple partage de frais et non à un revenu,
- l'autopartage entre particuliers est une pratique particulièrement vertueuse, sur les plans environnemental et social,
- cela constituerait une mesure d'équité avec d'autres pratiques collaboratives telles que le covoiturage.

Bruno CORDIER a mené un travail de sensibilisation auprès de la Direction Générale du Trésor, du Ministère des Transports, de l'ADEME, du GART et d'une députée, sans résultat concret à ce jour.

Comment déclarer mes revenus issus de la location de biens ?

Je mets en location des biens

Par exemple, je mets en location ma voiture ou des accessoires de luxe.

Les revenus de cette activité sont imposables

Je déclare mes recettes à l'administration fiscale dans le cadre de ma déclaration de revenus

Mes recettes annuelles sont inférieures à 32 900 €*.

J'ai le choix entre 2 régimes fiscaux :

1/ Le régime dit « micro BIC », le plus simple et le plus adapté à la location occasionnelle

- Je porte le montant de mes recettes sur une déclaration complémentaire d'impôt sur le revenu n° 2042 C pro (ligne 5 NP).
- Je suis imposé au barème de l'impôt sur le revenu, sur 50 % de mes recettes (abattement pour frais automatique de 50 %).

Comme l'abattement minimal est de 305 €, si mes recettes sont inférieures à 305 €, je ne payerai aucun impôt.

- Si je remplis les conditions de ressources et si j'ai opté pour le prélèvement forfaitaire libératoire, je porte alors les recettes sur la déclaration n° 2042 C pro (ligne 5TB).

2/ Le régime « réel »
Voir ci-contre >>>

Bon à savoir Je n'ai pas de TVA à payer

Mes recettes annuelles sont supérieures à 32 900 €*.

Je suis automatiquement soumis au régime « réel », le régime le plus adapté aux activités professionnelles. C'est aussi le plus complexe.

- Je porte le montant de mes recettes sur une déclaration professionnelle n° 2031-SD.
- Je peux déduire l'ensemble de mes charges pour leur montant exact en les portant sur la même déclaration.

Par ailleurs,

- Je dois aussi déclarer et payer de la TVA sur un imprimé n° 3517-S-SD.
- Je dois facturer de la TVA ; mais je pourrai aussi déduire la TVA payée sur mes achats et mes frais.

* Seuil applicable aux revenus 2016 qui sont déclarés au printemps 2017

Ces fiches ont vocation à faire un rappel du droit existant, appliqué quel que soit le mode de mise en relation des parties.

Dois-je verser des cotisations sociales pour mon activité de location de mes biens ?

Je mets en location des biens

Par exemple, je mets en location ma voiture ou des accessoires de luxe.

En 2017, mes recettes annuelles sont inférieures à 7 846 €

Les revenus de cette activité relèvent de la gestion du patrimoine privé

Je n'ai pas besoin de payer des cotisations sociales pour cette activité

Je déclare chaque année mes recettes à l'administration fiscale dans le cadre de ma déclaration de revenus

Je suis redevable des prélèvements sociaux sur les revenus du patrimoine au taux de **15,5 %** sur mes bénéfices. Ces prélèvements sont effectués automatiquement en même temps que l'impôt sur le revenu.

En 2017, mes recettes annuelles sont supérieures à 7 846 €

Cette activité non-salariée présente un caractère professionnel

Je m'enregistre sur le site guichet-entreprises.fr pour me faire connaître des administrations

Je dois payer des cotisations sociales qui m'ouvrent droit à des prestations sociales

À NOTER

Je peux choisir le régime général si mes recettes ne dépassent pas 82 800 €. Cette option permet par exemple aux personnes qui ont une activité salariée par ailleurs de ne pas devoir s'affilier auprès de deux régimes différents. Dans ce cas, je verse des cotisations calculées sur la base des taux de cotisations applicables au régime général sur le chiffre d'affaires abattu de 60 %.

En-deçà de 33 100 € de recettes annuelles, je peux opter pour le régime du micro-entrepreneur.

- Je déclare mes recettes sur le site autoentrepreneur.fr (mensuellement ou trimestriellement).
- Je calcule mes cotisations qui sont proportionnelles à mes recettes sans déduction des charges.
- Mon taux global de cotisation sera de **22,7 %**.

Sinon, je suis soumis au régime de droit commun.

- Je déclare alors annuellement le montant de mes bénéfices sur le site net-entreprises.fr.
- Mes cotisations sont calculées par le RSI sur la base du bénéfice réel.
- Je reçois alors un appel de cotisations.

GLOSSAIRE

Acteurs relais : voir page 37.

Autopartage : utilisation d'un véhicule par plusieurs personnes, à des moments différents pour des trajets différents. L'autopartage se distingue du covoiturage pour lequel les personnes effectuent ensemble le même trajet.

Autopartage entre particuliers : mise en commun d'un véhicule, partagé avec des amis, des voisins ou des proches. Ce véhicule appartient en général à l'un des autopartageurs. Il peut aussi, dans certains cas, être possédé en commun, ce qui n'a pas été le cas dans le cadre du projet présenté dans ce rapport.

Charte : la charte est signée entre les membres du groupe d'autopartage, d'une part, et la COR ou le SMTC d'autre part. Elle présente les engagements respectifs des autopartageurs (respecter les règles, notamment pour l'assurance, transmettre le carnet de bord à intervalles réguliers, participer au suivi...) et de la COR ou du SMTC (accompagner les autopartageurs par l'entremise de Bruno CORDIER, payer l'assurance...). Elle est disponible sur demande auprès de Bruno CORDIER bcordier.adetec@orange.fr

Contrat : le contrat d'autopartage est signé entre le propriétaire du véhicule et le ou les emprunteurs. Il fixe les règles de l'autopartage (usages réguliers éventuels, modalités de réservation pour les usages ponctuels, barème kilométrique, gestion des clés...). Il est disponible sur demande auprès de Bruno CORDIER bcordier.adetec@orange.fr

COR : Communauté d'agglomération de l'Ouest Rhodanien.

Emprunteur : personne ayant signé un contrat d'autopartage avec le ou la propriétaire d'un véhicule.

Emprunteur actif : un emprunteur est considéré comme actif si, à la date du 31 mars 2020, il a emprunté au moins une fois un véhicule.

Emprunteur avec comptes multiples : chaque emprunteur est compté autant de fois que de véhicules qu'il a empruntés. Par exemple, s'il a emprunté 2 véhicules, il est compté 2 fois.

Groupe d'autopartage : un groupe d'autopartage est constitué d'un véhicule, de son propriétaire et d'un ou plusieurs emprunteurs.

IRIS : découpage infracommunal de l'INSEE.

Médiane : la médiane est la valeur partageant un groupe statistique en deux sous-groupes de même taille : 50 % ont une valeur inférieure et 50 % une valeur supérieure.

Revenu disponible le revenu disponible d'un ménage comprend les revenus d'activité (nets des cotisations sociales), les revenus de remplacement (retraites et pensions, indemnités de chômage, indemnités de maladie), les revenus du patrimoine, les transferts en provenance d'autres ménages et les prestations sociales reçues (prestations familiales, minimaux sociaux et prestations logement). Quatre impôts directs sont déduits de ce total : impôt sur le revenu, taxe d'habitation, CSG et CRDS. Pour simplifier, on peut dire : revenu disponible = revenus + prestations sociales - impôts directs.

SMTC : Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise.

Véhicule actif : un véhicule est considéré comme actif si, à la date du 31 mars 2020, il a été emprunté au moins une fois.