

Note sur l'Autopartage de voisinage

**Etat de l'art en Europe et Amérique du Nord
CERTU-Cete de Lyon**

07/11/2011

La présente note a été réalisée par le CETE de Lyon pour le compte du CERTU. Elle vise à faire le point sur la connaissance actuelle d'une pratique émergente qui est l'autopartage de voisinage dans différents pays européens. Compte-tenu du très faible nombre d'études et recherches sur le sujet, cette note ne vise pas l'exhaustivité mais cherche à donner un aperçu des expériences en la matière, sur la base des documents disponibles ainsi que de contacts pertinents.

Table des matières

Définitions utilisées.....	2
Historique.....	3
Suisse	3
Allemagne.....	4
Pays-Bas.....	5
État de l'art actuel.....	7
Méthode.....	7
Autriche	7
Canada.....	7
Italie.....	7
Espagne.....	8
États-Unis.....	8
Suède.....	8
Grande Bretagne.....	9
Allemagne.....	10
Suisse.....	12
Pays-Bas.....	13
Belgique.....	14
Conclusion.....	16
Bibliographie.....	17

Définitions utilisées

-**autopartage privé de voisinage et non commercial** : entre voisins, amis, organisé simplement à partir d'accords contractuels ;

-**autopartage organisé** : accès public des membres au service organisé par un tiers (association, coopérative ou société de service).

Par commodité, on nommera l'autopartage privé de voisinage et non commercial « **autopartage de voisinage** », la dénomination « autopartage privé » prêtant à confusion pour le lecteur (certains correspondants sollicités au cours de cet état de l'art ont interprété « autopartage privé » comme de l'autopartage organisé par une entreprise du secteur privé).

Historique

L'estimation du nombre d'utilisateurs de l'autopartage de voisinage est difficile, puisqu'il s'agit d'une pratique privée improvisée et donc par définition difficile à détecter. Par ailleurs, aucun résultat d'une éventuelle enquête nationale n'est apparu dans la recherche bibliographique.

Quelques réflexions issues des publications existantes permettent cependant de donner des ordres de grandeur.

Beaucoup de pays présentent un nombre de titulaires du permis de conduire beaucoup plus important que le parc automobile. Par exemple en 1990, l'ex Allemagne de l'Ouest compte 36 millions de permis de conduire pour 26 millions de voitures [Baum & Pesch, 1994]. Il y a donc forcément un nombre de voitures qui sont utilisées par plusieurs personnes, dont un certain nombre prêtées à des amis, voisins, ... Même chose aux Pays-Bas où on compte en 1997 6 millions de voitures pour 9 millions de permis de conduire. Parallèlement à cela « Stichting voor Gedeeld Autogebruik, Auto-date », la fondation néerlandaise pour le car sharing estime à 50 000 le nombre d'autopartageurs privé et de voisinage au Pays-Bas en 1997 ; Auto-date a calculé ce nombre à partir des demandes par téléphone qu'elle recevait de personnes cherchant à utiliser une voiture d'autopartage ; cette estimation importante du nombre d'autopartageurs est jugée faible par ailleurs [Harms & Truffer, 1998] ; extrapolée toutes choses égales par ailleurs à l'extérieur du territoire néerlandais, elle donne un ordre de grandeur du potentiel d'autopartage tout confondu sur les autres territoires européens dont la France.

Suisse

La première expérience de partage de voiture remonte à 1948 où une douzaine de membres d'une coopérative d'habitants de Zurich fonde le SE-FAGE - « Selbstfahrgemeinschaft » communauté de conducteurs autonomes - qui existe toujours aujourd'hui [Harms & Truffer, 1998]. Cette fondation pionnière de l'autopartage de voisinage voit le jour essentiellement par motivation économique : partager une voiture pour des personnes qui n'ont pas les moyens de s'acheter une voiture.

En mai 1987, 8 personnes fondent à Stans la Coopérative AutoTeilet Genossenschaft (ATG) et se partagent un véhicule. Le même mois, 17 personnes fondent à Zurich la Coopérative ShareCom et se partagent également un véhicule.

L'objectif consiste à proposer aux membres une mobilité automobile bon marché et flexible, sans avoir besoin d'acquérir une voiture et de supporter ses contraintes.

Le choix de se regrouper sous le statut de coopératives provient de la tradition du développement coopératif en Suisse dès le XVIII^{ème} siècle. En particulier le développement des « Wohngenossenschaft », coopératives d'habitants au début des années 80 pour faire face à des prix immobiliers élevés, amène tout naturellement les habitants des « Wogeno » à mettre en commun une voiture à la disposition de la coopérative d'habitants.

La demande suisse est telle que la croissance de ces deux coopératives dépasse très vite les coopératives d'habitants et on passe très vite à un système de réservation automatisé. En 1993, une troisième coopérative CopAuto lance l'idée du car sharing en Suisse romande ; la fusion entre les

3 coopératives se concrétise finalement en 1997 avec la naissance de Mobility Car Sharing qui conserve aujourd'hui son statut de société coopérative.

Allemagne

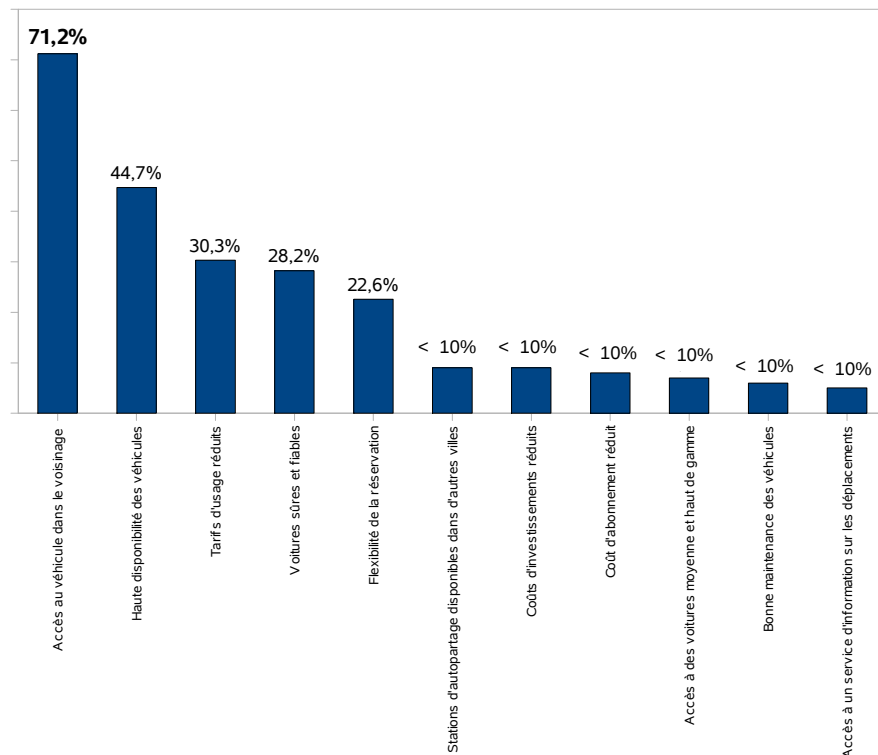
L'association StattAuto Berlin est fondée en 1988 à l'initiative de Markus Petersen et ce, pour deux raisons :

-la famille Petersen vit dans une communauté d'étudiants sensibles à l'environnement et qui partagent une voiture pour raisons économiques et environnementales ; la dissolution de la communauté et la vie chacun de son côté en continuant à partager la voiture entre-eux les conduit à imaginer un système d'information pour connaître la disponibilité de la voiture partagée ;

-Markus Petersen soutient une thèse de doctorat sur le lien entre les problèmes environnementaux et la mobilité individuelle ; il veut démontrer peu ou prou l'hypothèse suivante : pour sauvegarder l'avantage individuel d'utiliser une voiture et résoudre le problème d'encombrement de l'espace urbain de circulation et de stationnement, les citoyens acceptent un accès limité à l'automobile en utilisant une voiture d'autopartage [Harms & Truffer, 1998].

Ces raisons sont à l'origine du démarrage de StattAuto Berlin en guise de test in situ de la thèse dès 1988.

Motivation pour adhérer à un service d'autopartage (Baum & Pesch, 1994)



En parallèle, une thèse de doctorat [Baum & Pesch, 1994] qui présente des résultats d'une enquête réalisée auprès de citoyens allemands, montre que la proximité des véhicules est la première raison d'utiliser l'autopartage, ce qui donne du crédit à l'autopartage de voisinage.

Pays-Bas

En 1993, le ministère des transports néerlandais commande une étude sur l'autopartage pour répondre à 4 questions :

- *0-quel sorte d'autopartage est intéressant pour les Pays-Bas ?
- *1-quels sont les débouchés commerciaux possibles ?
- *2-quels sont les opinions et attentes des usagers potentiels ?
- *3-quel effet de l'autopartage sur l'usage de la voiture et la motorisation ?

Cette étude montre que l'autopartage est viable commercialement et doit conduire à une réduction « massive » de la motorisation ; de plus, elle évalue le potentiel d'utilisateurs à 2 millions à l'horizon 2010, clients des services organisés et de l'autopartage de voisinage compris. Ces 2 millions se partagent pour moitié entre d'une part, les personnes motorisées pour raison sociale et motifs de loisirs et roulant moins de 10 000 km/an et d'autre part, les détenteurs d'un permis de conduire mais non motorisés [Harms & Truffer, 1998].

En 1995, le ministère des transports néerlandais crée la fondation pour l'autopartage « Stichting voor Gedeeld Autogebruik », avec pour objectifs de faciliter l'autopartage - dont l'autopartage de voisinage - via la mise à disposition d'information pour toute demande concernant l'organisation, la mise en en ligne de modèles de contrats et d'assurances, etc.

En 1995 encore, le projet européen « Pay-as-you-drive carsharing » (PAYDC) dans le cadre du programme SAVE étudie l'autopartage de voisinage de plusieurs façon :

1. Expérimentation limitée d'autopartage de voisinage auprès de 78 personnes ayant manifesté leur intérêt au préalable :

- profil des participants : 44 ans d'âge moyen, 70% ont fait des études supérieures, près de la moitié ont un revenu net annuel > 25k€ (1995) ;
- situation géographique : 36% habitent à moins de 500 m de commerces de proximité, 24% entre 500 et 1000 m, 22% entre 1000 et 2000 m, 18% au-delà.
- distance de la voiture partagée : 30% des participants habitent dans un rayon de 100 m de la voiture partagée et 50% dans un rayon de 500 m ; 70% rejoignent la voiture à pied ou à vélo ;
- leur intérêt a priori pour l'autopartage de voisinage : près de 80% évoquent le coût élevé de la voiture privée et 65% l'intérêt environnemental ;

-motorisation et distances parcourues : 66% ont une voiture avant l'expérimentation ; 74% de ces motorisés parcourent entre 10 et 20 000 km en voiture par an ; 45% de l'ensemble des participants vendent leur voiture au démarrage de l'expérimentation ;

-utilisation des voitures partagées : la moitié des participants roule avec la voiture partagée moins de 10 000 km/an, l'autre moitié entre 10 et 20 000 km/an ; les déplacements de loisirs et les visites constituent les principaux motifs d'utilisation de la voiture partagée ;

-facteurs de succès de l'autopartage de voisinage d'après les participants : la proximité du lieu de résidence, le coût de l'accès à la voiture qui doit nécessairement être faible, la nécessité de rédiger et faire signer des contrats écrits aux participants, le nombre de membres doit rester limité, l'autopartage de voisinage doit faire l'objet d'une communication.

2. Projet pilote à Delft (cf. encadré ci-après)

Projet pilote d'autopartage de voisinage à Delft dans le cadre du projet Européen PAYDC

Une expérimentation d'autopartage de voisinage est mise en place en 1997 en partenariat avec un loueur de voiture pour le prêt d'un véhicule d'autopartage et un bureau d'études pour l'animation et le suivi.

Une campagne de communication préalable est lancée pour rechercher des participants : articles dans la presse locale, site internet, flash radio, information sur la réunion de lancement, courriels directs à partir d'adresse de candidats à l'autopartage identifiés par la fondation Autodate.

Le groupe d'intéressés est constitué de 44 ménages : 12 propriétaires de voiture, 32 non propriétaires. L'objectif est de créer des groupes de quelques ménages qui utilisent la voiture de l'un d'eux, mais le jumelage de personnes inconnues qui doivent partager leur voiture est difficile et les résultats sont faibles malgré le temps consacré à l'explication et l'énergie de persuasion du bureau d'études. C'est au cours d'une réunion du groupe que l'idée d'utiliser une voiture de location pour certains ménages plutôt qu'une voiture personnelle est introduite.

Au final, deux expériences légèrement différentes d'autopartage de voisinage sont conduites :

1. Sept ménages se partagent l'usage de 3 voitures :

-deux ménages se partagent déjà une voiture et profitent des réunions pour rédiger par écrit une convention d'utilisation de leur voiture partagée ;

-deux autres ont déjà une expérience de partage de la voiture de l'un d'eux ; sur la base de leur utilisation, le bureau d'études leur propose de fixer un prix du km parcouru à 0,17€ (1997) ; ils modifient l'assurance tierce-collision du véhicule en tous risques ; le ménage non-propriétaire du véhicule paie le surcoût de l'assurance au ménage propriétaire (+31€/mois) ; ils rédigent les clauses de leur accord sur un contrat ;

-trois autres ménages se partagent une voiture ; ils conviennent d'un prix d'usage du véhicule de 0,14€/km (1997).

L'évaluation de l'utilisation des voitures partagées montre que les propriétaires des véhicules l'utilisent plus souvent, mais pour des déplacements plus courts que ceux des non-propriétaires ; ces derniers semblent davantage sélectionner les déplacements à faire en voiture et pour des trajets combinés.

2. Quatre ménages se partagent une voiture de location, mais ceci est alors considéré comme de l'autopartage organisé puisque le véhicule n'appartient à aucun des ménages.

Les principaux enseignements de ces expériences sont les suivants :

- il est important de dédier une place fixe pour la voiture partagée ;
- conserver une grande flexibilité dans l'usage de la voiture ; dans de nombreux cas, les participants utilisent la voiture spontanément sans la réserver au préalable, à condition bien sûr qu'elle ne soit pas déjà réservée ;
- l'établissement du contrat entre utilisateurs eux-même est très bien perçu et leur permet de se connaître et de dépasser l'anonymat ;
- la médiation d'un animateur au cours d'une réunion préalable permet une utilisation d'une voiture partagée sans être amis ni voisins ;
- le témoignage d'utilisateurs est important pour en convaincre d'autres ;

État de l'art actuel

Méthode

Une enquête courriel a été réalisée au printemps 2009 auprès de 37 personnes issues de 16 pays d'Europe ou du continent Nord-Américain. Ces personnes ont été identifiées comme ayant publié, réalisé une étude ou abordé l'autopartage dans le cadre de leur profession.

Il était demandé à ces personnes qu'elles transmettent toute information sur l'autopartage de voisinage : référence d'études, recherches, publications, pratiques d'autopartage, coordonnées d'autres personnes impliquées sur ce thème voire coordonnées d'utilisateurs de voitures partagées de voisinage eux-même.

La connaissance d'une majorité de ces personnes - souvent grâce aux rencontres au cours de la conférence européenne annuelle sur le management de la mobilité ECOMM - a permis de réceptionner 22 réponses, dont une grande majorité avec un contenu à exploiter pour établir cet état de l'art.

Autriche

Des expériences d'autopartage de voisinage ont a priori été conduites au début des années 90 en s'inspirant du modèle Zurichois ou Berlinoise (cf. historique), mais elles auraient migré vers l'autopartage public avec son développement à travers l'Autriche. Par exemple, l'opérateur Denzel Mobility propose aujourd'hui une offre d'autopartage commercial dans une vingtaine de villes autrichiennes avec près de 90 stations et plus de 150 véhicules.

Canada

Les initiatives informelles d'autopartage de voisinage rendent ici aussi leur détection difficile.

Cependant, une expérience est identifiée à Victoriaville, située entre Québec et Montréal. Il s'agit d'une petite coopérative dénommée « Coopérative auto-partage Bois Francs ».

Italie

Comme dans beaucoup d'autres pays, le concept d'autopartage a été introduit ici sous sa forme publique et commerciale. Cependant, l'intérêt de l'autopartage de voisinage se fait jour actuellement, en particulier pour répondre à la demande d'autopartage dans les zones peu denses. L'organisation « Iniziativa Car Sharing (ICS) » fait actuellement la promotion de ce concept auprès des associations locales d'usagers afin de démarrer des expérimentations.

Située à la limite entre autopartage de voisinage et organisation commerciale, une coopérative locale propose de l'autopartage à Bolzano et à Merano :

- 5 voitures et 2 stations dans les centres villes de Bolzano et Merano ;
- 197 membres ;
- réservation via Internet et central d'appel téléphonique ;
- pas d'ordinateur de bord (jugé trop cher) : les déplacements sont consignés sur un cahier dans la voiture ;
- coopérative sans but lucratif : beaucoup de tâches de gestion/entretien sont réalisées par les coopérateurs eux-même en échange de droits à utiliser une voiture partagée sans frais.

Source : Marco Armani, www.carsharing.bz.it

Espagne

Même constat qu'en Italie où l'introduction de l'autopartage s'est orientée directement vers les services commerciaux, par ex. ceux de l'entreprise Avancar présentant 127 voitures sur 37 stations de Barcelona, Sabadell, Granollers et Sant Cugat.

États-Unis

Le concept d'autopartage est ici encore trop jeune pour s'être développé sous sa forme privée au pays de l'hyper-motorisation. L'introduction de l'autopartage est apparu à la fin des années 90 avec l'arrivée sur le sol américain de Conrad Wagner, transfuge de Mobility Car Sharing. La première expérience d'autopartage organisé a été réalisée à Portland, Oregon, sous l'impulsion de la ville et de la division Qualité de l'air du ministère de la Qualité environnementale de l'Oregon. Deux véhicules d'autopartage ont été mis en service en mars 1998 ; au bout d'un an, l'expérience totalisait 9 véhicules stationnés sur 7 sites de la ville et utilisés par 110 membres.

Les 2 entreprises commerciales Flexcar et Zipcar sont apparues sur la marché de l'autopartage aux USA en janvier 2000. Elles ont fusionnées en 2007 et totalisent aujourd'hui 320 000 membres dont 8 500 entreprises.

Suède

D'après les correspondants, l'autopartage (« Bilpool » en suédois) de voisinage est bien présent en Suède.

La première coopérative d'autopartage - Göteborg Bilkooperativ - est fondée en 1988 à Göteborg. En 2003, suite à la mise en ligne sur l'Internet de la réservation des véhicules, elle double ses effectifs. Elle compte aujourd'hui 600 membres et une quarantaine de voitures.

En octobre 2000, l'association Falu Bilpool propose de l'autopartage à Falun. Le nombre de membres et de réservations est le suivant :

Année	Nombre de membres	Nombre de réservations
2001	21	148
2002	32	395
2003	40	847
2004	49	1041
2005	55	953
2006	49	845
2008	45	?

En 2008, Falu Bilpool comptait 45 membres et 3 voitures [Li, 2008]. Même si la réservation peut se faire en ligne sur l'Internet, le relevé des km et de la durée d'utilisation reste artisanal : c'est l'utilisateur qui renseigne ces données manuscrites sur un cahier déposé dans la voiture, charge au gestionnaire de relever ces données et calculer le prix de la course.

Ces exemples montrent le côté éphémère parfois des organisations d'autopartage de voisinage qui - si le nombre de leurs membres augmentent - n'ont d'autres choix que de créer une structure en charge de la gestion du service. Néanmoins, l'autopartage de voisinage subsiste en Suède puisque dix organisations d'autopartage de voisinage ont été recensées en 2007 à Stockholm [Yang, 2008].

Grande Bretagne

L'autopartage (« car clubs ») de voisinage existe au Royaume-Uni depuis les années 70. L'offre commerciale ne démarre qu'à la fin des années 90 et le marché se partage principalement entre 4 opérateurs : City Car Club, WhizzGo, Streetcar et Zipcar.

Malgré le développement du secteur marchand, il reste des petits « clubs » indépendants avec quelques voitures partagées seulement et situés dans des villages, des petites communautés de bourg et certaines villes. Cette présence a été notamment encouragée par le programme de développement de car clubs en zone rurale lancé en 2002 et financé par Carplus (une association qui promeut l'usage responsable de la voiture) en partenariat avec Sustrans (association leader dans la promotion des transports soutenables) et la Countryside Agency (agence d'Etat pour la conservation et le développement des territoires ruraux) [The Countryside Agency, 2004].

Quelques exemples :

Car club de voisinage	lancement	Nombre de voitures	Nombre de membres
Back Bean, Lewes	2006	1	4
Co-Drive, Leeds	1998	1	15
Hulme, Manchester	2002	1	10
Hour Car, West Yorkshire	2004	2	8
Exe Car Club, near Exeter	2004	1	4
Woodgate Car Club, Leicester	2000	1	3
Clay Wheels, Cornwall	2003	1	2
Media Centre Car Club, Huddersfield	2004	1	13
A2B, Wiltshire	2002	3	16

Source : [Cairns, 2004]

Baked Bean Car Club

À Lewes, petite ville du Sussex, l'autopartage de voisinage a démarré en 1994. Après une période d'inter-ruption, l'autopartage « Fèves au lard » a été réintroduit par 4 amis en 2006. Ils décident d'abord d'utiliser la voiture de l'un d'eux et de fixer un taux horaire d'utilisation de £ 1.20 (1,3 €) pour couvrir tous les frais, y compris assurance tout conducteur, fiscalité, maintenance et remplacement de la voiture au bout de 3 ans ; ce taux est passé un peu plus tard à £ 1.50 (1,7 €) pour tenir compte des coûts de maintenance plus élevés que prévu. En plus du taux horaire, le coût d'utilisation est de £ 0,15/mile (0,10 €/km).

La recette de la première année d'autopartage est d'environ £ 2 000 (2 240 €). Après 18 mois de fonctionnement, la voiture a été rachetée au propriétaire par l'ensemble des usagers à sa valeur estimée au démarrage du « club » (£ 600 = 670 €). Le risque que le véhicule soit prématurément hors d'usage est ainsi partagé.

La réservation est effectuée à partir du calendrier en ligne Google et parfois via le téléphone si quelqu'un a besoin de la voiture immédiatement.

Pour connaître l'usage de chacun, le compteur kilométrique est remis à zéro avant chaque déplacement. Jusqu'à présent, le montant du était déposé en espèces dans une « cagnotte » à la fin de chaque mois, mais un compte bancaire vient d'être ouvert pour le paiement par prélèvement automatique.

Un partage des responsabilités est institué : une personne s'occupe de l'assurance et du stationnement, une autre de la réparation et du nettoyage, une autre de la comptabilité.

La voiture est nettoyée à la fin de chaque mois ; la personne qui en est chargée perçoit un droit d'usage de la voiture pour une valeur de £ 5 (5,6 €).

Source : <http://transitiontowns.org/Lewes/Bakedbean>

Allemagne

Après l'introduction pionnière de l'autopartage à Berlin en 1988 autour de la famille Petersen, l'autopartage se développe rapidement sur le territoire allemand, mais ici sous une forme d'entreprise gérée le plus souvent par une coopérative d'usagers. C'est pourquoi l'autopartage de voisinage, même s'il existe bel et bien, n'a pas fait l'objet de recherche ni de recensement.

Toutefois, le Verkehrsclub Deutschland (VCD)¹ publie en septembre 2008 un guide pour organiser l'autopartage de voisinage qui contient entre-autre :

- un modèle de contrat privé pour l'utilisation en commun d'une voiture par plusieurs personnes ou ménages ;
- un modèle d'accord pour l'utilisation partagée d'une voiture d'un propriétaire.

Ces modèles de documents permettent de résoudre la principale problématique de l'autopartage de voisinage : les assurances.

D'ailleurs, VCD négocie directement pour les utilisateurs de l'autopartage de voisinage des contrats avec les compagnies d'assurances à des tarifs avantageux.

Ce serait à la demande des membres que VCD a publié ce guide sur l'autopartage de voisinage.

Source : VCD, www.vcd.org



1 VCD : association nationale de promotion de la mobilité durable (63 000 membres)

Tonndorf – La plus petite communauté en Allemagne à offrir l'autopartage

À Tonndorf, village de 664 habitants situé dans le land de Thuringe, 5 véhicules sont partagés par 38 utilisateurs, ce qui lui confère le record de la plus haute densité en Allemagne : 5,7 utilisateurs d'autopartage pour 100 habitants.

Ce record est le résultat d'une évolution naturelle de l'autopartage privé entre amis vers un service organisé.

Jusqu'alors regroupés au sein de l'association « Vivre et travailler au château de Tonndorf », les utilisateurs décident mi-2008 de s'organiser eux-même en association propre à l'autopartage, d'ouvrir le service au public et d'adhérer à l'organisation nationale d'autopartage « Bundesverband CarSharing e.V. » pour que les adhérents puissent réserver une voiture chez tous les opérateurs allemand d'autopartage.

Cet exemple montre concrètement comment l'autopartage de voisinage peut évoluer vers un service ouvert au public. www.schloss-tonndorf.de/carsharing.php



Source : www.momo-cs.eu

Suisse

Le constat en Suisse est similaire à l'Allemagne : introduction pionnière de l'autopartage à Zurich en 1948, développement ensuite jusqu'à l'offre de Mobility Car Sharing qui propose aujourd'hui une offre d'autopartage public sur tout le territoire helvétique, jusque dans des petites villes de quelques milliers d'habitants. De même qu'en Allemagne, l'ampleur du développement de l'autopartage de voisinage en Suisse et son évolution ne font pas l'objet de recherche. Tout au plus peut-on lire sur le site Internet de l'Association Transports et Environnement (ATE) que « *Ces dernières années en Suisse, les groupes partageant une voiture et les associations ou entreprises spécialistes de l'autopartage ont connu un essor fulgurant* », d'où la création et mise en ligne du guide décrit ci-après.

Ils ont choisi d'acheter une voiture en commun et de l'utiliser à tour de rôle. Histoire d'être « écolo » et « écono »

« *El camion* » est un minibus qui appartient à 6 personnes qui se sont mises en commun pour faire de l'autopartage privé. Il transporte une cinquantaine de personnes différentes par an. Yann l'a emprunté pour déménager, Manu et Jérôme pour des déplacements avec leur groupe de musique, Emilie pour ses vacances en camping avec toute sa famille.

Chacun a mis 2 000 CHF (1 300 €) au départ pour couvrir l'achat et les différents frais. Tous le monde paie 0,30 CHF/km (0,19 €) pour participer aux frais de maintenance en plus de l'essence.

Une adresse électronique commune permet de réserver *El camion*.

Christophe et deux amis sont propriétaires depuis 2002 d'une vieille voiture nommée « *Bernard* », par souci d'économie mais aussi d'écologie.

« *On habite en centre-ville et nous prenons le train tous les jours pour aller travailler. Nous avons pensé à Mobility, mais cela coûte cher et ce n'est pas pratique pour nous. Notre utilisation est ponctuelle, pour aller à un concert ou partir en vacances...*

En 6 ans, il n'y a qu'une seule fois que deux personnes ont voulu Bernard en même temps. On s'arrange, on est des amis et cela a toujours bien été. On sait plus ou moins qui a utilisé la voiture en dernier. On envoie 2 ou 3 SMS pour savoir où est garé Bernard. Chacun remet un peu d'essence en fonction de ce qu'il a utilisé. Pour le reste, on se divise les frais fixes en trois. Finalement, on ne se prend pas la tête. »

Le ménage de Dominik partage une voiture avec une famille voisine depuis 2008. Habitant à Zurich où le service de transports collectifs est très bon, l'autopartage de voisinage est pour eux très attractif, et moins cher que Mobility Car Sharing.

« *Tout a démarré quand les voisins, jugeant leur voiture trop chère par rapport à l'utilisation qu'ils en faisaient, nous ont demandé si nous étions intéressés pour partager leur voiture.*

Nous avons alors mis en place un principe d'alternance hebdomadaire pour l'utilisation de la voiture : du lundi au dimanche. Si le ménage qui n'a pas la voiture une semaine donnée souhaite l'utiliser, il téléphone à l'autre pour savoir si la voiture est libre. Les semaines sont planifiées pour l'année complète, excepté pour les vacances où on partage la voiture en fonction de nos besoins, par exemple pour 2 ou 3 semaines consécutives.

Nous partageons les coûts fixes : assurance, parking sur voirie en zone payante résidentielle(155 €/an), maintenance, etc. ça revient à 4 700 CHF/an (3 000 €), soit 1 500 € par famille. Chaque famille prend en charge ses frais d'essence, avec pour principe de faire le plein de carburant après chaque semaine d'utilisation ou quand on fait un long voyage. C'est la famille propriétaire de la voiture qui se charge de gérer les formalités concernant l'assurance, la carte de parking et les réparations.

Il me semble que les autres autopartages de voisinage en Suisse fonctionnent comme le nôtre. Ça marche bien pour un nombre limité de ménages : 2 ou 3 familles habitant en ville. »

ATE : guide pour l'organisation d'un partage de voiture privé en Suisse

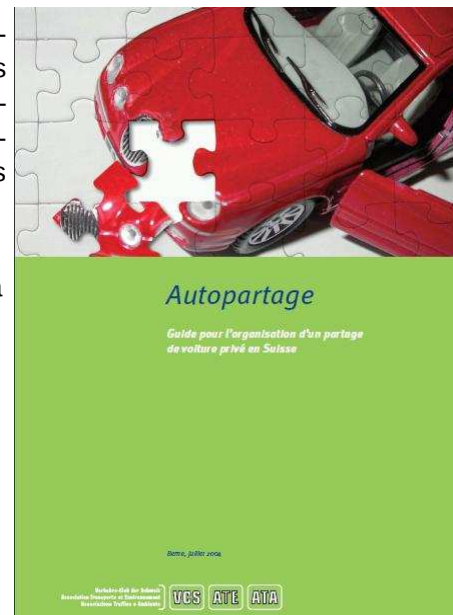
L'Association Transports et Environnement (ATE), seconde association d'usagers des transports en Suisse avec 116 000 membres et dont l'objectif est la promotion d'une politique de transport réellement durable, publie en juillet 2004 un guide pour organiser l'autopartage de voisinage et résoudre particulièrement la question des assurances ; le guide contient :

- des éléments sur les frais d'exploitation, l'assurance, les cas de sinistres, l'entretien, l'estimation préalable du véhicule partagé et la personne référente ;
- la description des opérateurs publics d'autopartage en Suisse ;
- un modèle de « contrat d'autopartage » pour l'acquisition commune d'un véhicule d'usage commun ;
- un modèle de « contrat d'usage commun » pour l'usage commun d'un véhicule mis à disposition par un propriétaire ;
- un formulaire de calcul des frais d'exploitation pour calculer le prix du km parcouru par le véhicule partagé.

Outre le guide, l'ATE propose à ses membres :

- de réaliser le calcul de frais d'exploitation en ligne ;
- de faire estimer gratuitement le véhicule à partager ;
- une offre d'assurances du véhicule partagé, y compris dépannage et protection juridique.

Ce guide de l'autopartage de voisinage est téléchargeable en français et en allemand sur le site de l'ATE. S'il était mis en place, un compteur permettant de comptabiliser le nombre de téléchargements aurait été un indicateur de son intérêt - et de l'autopartage de voisinage en général - pour les citoyens suisses.



Source : ATE / VCS / ATA www.ate.ch/fr

Pays-Bas

En 1997, le nombre d'utilisateurs de l'autopartage de voisinage est estimé à 50 000, alors que 33 000 personnes utilisent une voiture d'un service organisé d'autopartage et 3 000 sont membres de la fondation Autodate [Meijkam & Theunissen, 1997]. On en déduit donc un ratio approximatif d'un membre inscrit à la fondation pour 17 utilisateurs d'autopartage de voisinage, soit 6 %.

« *On estime qu'aujourd'hui (NDLR : en 2000) 50 à 60 000 ménages environ participent d'une certaine façon à de l'autopartage informel.*² » [Meijkamp, 2000].

Même si l'autopartage s'est développé aux Pays-Bas plus tard qu'en Suisse et en Allemagne, le contexte aujourd'hui n'est pas très différent avec une offre commerciale d'autopartage public et un lieu qui promeut l'autopartage de voisinage.

Ce lieu ici n'est pas une association, mais une fondation pour l'autopartage mise en place par le ministère des transports néerlandais en 1995 : « Stichting voor Gedeeld Autogebruik », Autodate.

Sur le site de la fondation, on trouve également un modèle de contrat d'autopartage pour l'achat et l'utilisation partagés d'un véhicule ainsi qu'un modèle d'accord de prêt pour l'usage partagé d'un véhicule mis à disposition par un propriétaire.

Source : www.autodate.nl

² Autopartage informel : autopartage de voisinage

Autopia, l'intermédiaire flamand pour l'autopartage de voisinage

Autopia a le statut d'association sans but lucratif. Parmi ses fondateurs, on trouve des particuliers, l'association professionnelle « Taxistop » - qui offre des services aux particuliers, gère une base de donnée nationale de covoiturage en Belgique et réalise des études de mobilité y compris en France - et la fédération flamande des organisations environnementales et de la nature « Bond better leefmilieu ».

Les services proposés par Autopia sont les suivants :

- mise à disposition de guide pour les usagers de l'autopartage de voisinage ;
- mise en réseau des candidats à l'autopartage de voisinage, propriétaires de voiture ou non ; les groupes constitués peuvent utiliser via Autopia un agenda personnel en ligne pour la réservation de leur véhicule, avec distinction possible à la réservation entre voyage urgent et demande plus souple ;
- négociation de service avec des fournisseurs et de tarifs avec les assurances auto ;
- organisation de réunions de présentation et de soutien à l'autopartage de voisinage ; participation à des évènements ;
- partenariat avec les autorités locales : organisation de campagnes publicitaires sur l'autopartage de voisinage (cf. affiche) ; mise à disposition d'emplacements de stationnement sur voirie aux groupes Autopia (ex. : à Anvers, Louvain, Malines)

Fin 2008, Autopia compte plus de 650 membres inscrits ; l'adhésion annuelle est de 5€.

Année	Nombre de membres	Nombre de groupes d'autopartage privé
2004	3	1
2005	111	34
2006	261	59
2007	320	70
2008	653	85

Ces membres partagent 110 voitures privées dans 12 villes belges, soit un dixième des voitures partagées de l'opérateur professionnel Optimobil (Cambio Belgique).

À Gand, alors qu'il n'y avait qu'une voiture partagée privée pour 6 ménages dix ans plus tôt, Autopia compte aujourd'hui 300 membres pour seulement 20 voitures ce qui est exceptionnel.

En moyenne, une voiture est partagée en privé par 5 à 8 ménages en Belgique. Les utilisateurs habitent généralement dans le même quartier.

Autopia considère que l'autopartage de voisinage et commercial sont complémentaires et ne se font pas concurrence.



Source : Autopia

4000 euro...

geef je jaarlijks uit aan je wagen. Dat is 3 maand voltijds werken.

Waarom dan niet een auto delen met vrienden of buizen en zo ook de kosten delen? Autodelen is makkelijk zelf te organiseren. Autopia helpt je graag op weg met contacten, verzekeringen, financiering. Met autodelen spaar je heel wat geld uit en draag je ook bij tot een gezonder milieu. Meer informatie vind je op www.autodelen.net of op het nummer 09 242 32 75.

Autodelen is kosten delen.

Belgique

On se trouve dans la région flamande de la Belgique dans le même cas de figure que les Pays-Bas : un développement de l'autopartage dans les années 90 avec une offre commerciale d'autopartage public et un organisme qui promeut depuis 2004 l'autopartage de voisinage : « Autopia, interface flamand pour l'autopartage privé ».

Contrairement à Autodate aux Pays-Bas, Autopia ne fait pas la promotion de l'autopartage en général, mais spécifiquement de l'autopartage de voisinage.

Partager une voiture ? Pourquoi pas !

Mil A. et Pascale B. vivent dans le centre d'Anvers avec leur fille de 15 ans. Depuis un an, ils partagent avec 16 autres personnes deux voitures d'occasion

« Nous habitons et travaillons tous les deux dans le centre-ville et nous n'utilisons notre voiture qu'une fois par semaine pour de grosses courses au supermarché. L'an dernier, j'ai vendu ma voiture en partage à un groupe de personnes. Je ne les connaissais pas, mais ça ne me semblait pas un problème vu que toutes les conditions étaient notées noir sur blanc. Avec le temps, le groupe s'est élargi à 16 personnes et nous avons fait l'acquisition d'une seconde voiture de partage. Nous payons 20 centimes du km.

Nous avons tous une connexion Internet et nous réservons en ligne la voiture. Lorsque je prends un rendez-vous pour lequel j'en ai besoin, je consulte d'abord le calendrier de disponibilité des voitures. Et si quelque chose survient à l'improviste, il y a toujours l'une des 2 voitures de libre. À l'avenir, nous voulons collaborer avec d'autres groupes d'autopartageurs pour nous « louer » réciproquement les voitures pendant les vacances.

En fait, je ne vois aucun inconvénient à ce système et ça nous permet d'économiser l'équivalent de nos vacances au ski ! »

Les conseils de Mil et Pascale :

- l'autopartage est intéressant pour ceux qui n'ont pas besoin d'une voiture pour les trajets domicile-travail et roulent moins de 5 000 km/an ;
- il est important que les autopartageurs habitent dans le même voisinage ; pour trouver des personnes intéressées, une bonne solution est de mettre une annonce dans le journal local ou dans les boîtes aux lettres ;
- commencez par une voiture d'occasion pas trop chère ; veillez à ce que toutes les conditions du partage soient mises par écrit ;
- prévoyez que les participants achètent à l'avance des km ; cela évite au coordinateur du groupe de devoir réclamer l'argent à chaque fois ;
- communiquez à l'assurance le nom des personnes qui utilisent la voiture ;
- répartissez les tâches : contrôle technique, entretien au garage, gestion financière, ... ;
- vous pouvez utiliser les sites de groupes en ligne sur l'Internet (ex. : yahoo.com) pour organiser les réservation d'auto, le suivi des lieux de parking et autres échanges d'informations ;
- vous pouvez communiquer le jour même par téléphone ou SMS l'endroit où se trouve la voiture à celui qui l'utilise après vous.

Synthèse des expériences européennes

Pays	Présence d'une structure ?	Exemples	Date de repérage des premières expériences	Existence d'un guide pour aider les usagers ?	Nombre d'utilisateurs ?
Italie	L'organisation « Iniziativa Car Sharing (ICS) » pour la promotion de l'autopartage de voisinage auprès des associations locales d'usagers afin de démarrer des expérimentations	5 voitures et 2 stations dans les centres villes de Bolzano et Merano ; 197 membres		Non	
Suède		En 2008, Falu Bilpool comptait 45 membres et 3 voitures	La première coopérative d'autopartage - Göteborg Bilkooperativ - est fondée en 1988 à Göteborg	Non	Dix organisations d'autopartage de voisinage ont été recensées en 2007 à Stockholm
Grande-Bretagne		A2B, Wiltshire, 3 voitures, 16 membres	L'autopartage (« car clubs ») de voisinage existe au Royaume-Uni depuis les années 70. Programme de développement de car clubs en zone rurale : lancé en 2002 et financé par Car-plus (une association qui promeut l'usage res-	Non	Malgré le développement du secteur marchand depuis la fin des années 90, il reste des petits « clubs » indépendants avec quelques voitures partagées seulement et situés dans des villages, des petites communautés de bourg et certaines villes.

			ponsable de la voiture) • en partenariat avec Sustrans (association leader dans la promotion des transports soutenable) • et la Countryside Agency (agence d'Etat pour la conservation et le développement des territoires ruraux)		
Allemagne		À Tonndorf, village de 664 habitants situé dans le land de Thuringe, 5 véhicules sont partagés par 38 utilisateurs	Introduction pionnière de l'autopartage à Berlin en 1988 autour de la famille Petersen	Le Verkehrsclub Deutschland (VCD) ³ a publié en septembre 2008 un guide : modèles de contrat privés pour résoudre les problèmes d'assurances	L'autopartage de voisinage, même s'il existe bel et bien, n'a pas fait l'objet de recherche ni de recensement.
Suisse			Introduction pionnière de l'autopartage à Zurich en 1948	ATE : guide pour l'organisation d'un partage de voiture privé en Suisse	L'ampleur du développement de l'autopartage de voisinage en Suisse et son évolution ne font pas l'objet de recherche
Pays-Bas	Fondation Autodate : pour l'autopartage mise en place par le ministère des transports néerlandais en			Non	En 1997, le nombre d'utilisateurs de l'autopartage de voisinage est estimé à 50 000, alors que

3 VCD : association nationale de promotion de la mobilité durable (63 000 membres)

	1995				33 000 personnes utilisent une voiture d'un service organisé d'auto-partage
Belgique	Autopia : organisme de promotion spécifique pour l'autopartage de voisinage (Flandres) => guide pour les usagers => mise en réseau des usagers => négociations de tarifs avec les assureurs => animation : montage de réunions d'informations			Guide d'Autopia	Autopia en 2008 : 653 membres, 85 groupes

Situation de l'autopartage de voisinage dans les pays européens les plus avancés

Conclusion

L'historique montre que les premières organisations d'autopartage de voisinage en Suisse datent du milieu du 20^{ème} siècle. Cette pratique s'est ensuite développée à travers l'Europe sans qu'on sache exactement quand ni comment, puisque par définition, il s'agit ici d'initiatives privées informelles qui rendent leur détection et leur suivi difficile.

Pour autant, on retrouve aujourd'hui trace d'expériences d'autopartage de voisinage dans de nombreux pays d'Europe et d'Amérique du Nord : Allemagne, Autriche, Belgique, Canada, (Italie), Grande-Bretagne, Suède et Suisse.

Des organisations gouvernementales (au Pays-Bas) ou associatives (en Allemagne, Belgique, Suisse) font depuis quelques années la promotion de l'autopartage de voisinage, en complément de l'autopartage public. Des outils et réseaux sont mis à disposition des usagers potentiels pour qu'ils s'organisent et trouvent des candidats pour partager une voiture dans leur voisinage.

La commodité de disposer d'un véhicule à proximité et le coût par rapport à l'autopartage public semble constituer les principales raisons d'adhésion à l'autopartage de voisinage.

Le potentiel de développement de l'autopartage de voisinage n'a pas encore été étudié à ce jour. Cependant, l'estimation de 50 à 60 000 ménages aux Pays-Bas en 2000 - dont 6 % seulement sont membres de la fondation Autodate - et les 10% de voitures d'autopartage de voisinage par rapport à l'autopartage public en Belgique - après seulement 5 années de promotion - laisse à penser qu'un développement de l'autopartage de voisinage en France est tout à fait possible et son encouragement souhaitable pour participer à la réduction des véhicules-km des ménages et aux émissions de gaz à effet de serre.

Bibliographie

- Bealtaine Ltd., « Pay as you drive carsharing » final report for the EC / SAVE programme
Bruxelles, EC, 1997, 68p, téléchargeable www.ecoplan.org/library/carshare-paydrive.pdf
- Harms S. & Truffer B. « The emergence of a nation-wide carsharing co-operative in Switzerland »
Seville, JRC for EC, 1998, 78p, téléchargeable www.communauto.com/biblio.html
- ATE, « Autopartage, « Guide pour l'organisation d'un partage de voiture privé en Suisse »
Berne, 2004, 16p, téléchargeable www.ate-vd.ch/media/dossiers/Transports/autopartage.pdf
- Loose W., « Sharing cars privately » for the EC / Intelligent Energy programme
Bruxelles, EC, 2009, 4p, téléchargeable www.momo-cs.ecolo-bremen.de
- VCD, « Nachbarschaftsauto-Vertrag » (contrat type pour de l'autopartage de voisinage)
Bonn, VCD, 2003, 13p, www.vcd.org
- Autopia, « Autodelen, een handleiding voor doe-het-zelvers » (un guide pour faire des bricoleurs)
Gent, Autopia, 2005, 34p, www.autodelen.net/index.php/21
- Meijkamp R.G. & Theunissen, R., « Evaluatieprogramma de Deelauto in Nederland »
Delft, Technische Universiteit Delft, 1997, 62p
- DERKSE C, « Carsharing, how to make it a success for all players » in European transport conference 2000
Cambridge, ETC proceeding, 2000, 16p, www.etcproceedings.org/conference/european-transport-conference-2000
- Bakker, M., « *Car sharing-initiatives in the Netherlands*. Paper for the Workshop car ownership, car sharing and car-free cities »
Den Haag, Ministry of Transport, Public Works and Water Management, 1995.
- Yang G., « *How do car-sizes influence the booking* », thèse de Master
Borlänge, Dalarna university, 2008, 23p, www.statistics.du.se
- Li H., « *Does a Booking Fee Hold Back Members' Short Trip in Falu Bilpool* », thèse de Master
Borlänge, Dalarna university, 2007, 24p, www.statistics.du.se
- The Countryside Agency, « *Rural car clubs* », plaquette
Cheltenham, The Countryside Agency, 2004, 12p. www.countryside.gov.uk
- Cairns S. & Sloman L. & Newson C. & Anable J, « *Smarter Choices – Changing the Way We Travel* » rapport final du projet de recherche
« *The influence of soft factor interventions on travel demand* » de University college London pour le Department for Transport, chapitre 8
« *Car clubs* »
London, DfT, 2004, 28p www.dft.gov.uk

- Baum H. & Pesch St. « *Untersuchung der Eignung von Car Sharing im Hinblick auf Reduzierung von Stadtverkehrsproblemen* » thèse de doctorat pour le ministère des transports
Bonn, Bundesministerium für Verkehr, 1994
- VCD, « VCD-Nachbarschaftsauto-Vertrag », guide pour les utilisateurs de l'autopartage de voisinage
Berlin, VCD, 2008, 18p, www.vcd.org
- ATE/VCS/ATA, « Autopartage : guide pour l'organisation d'un partage de voiture privé en Suisse »
Berne, ATE, 2004, 16p, www.ate.ch
- Meijkamp R., « Car sharing in the Netherland » in « Carshare 2000 : sustainable transport's missing link », the Journal of World Transport Policy and Practice
Paris, Ecoplan & The Commons, 2000, 17p, www.ecoplan.org
- Momo, « Sharing cars privately », fiche 4 pages du projet européen Momo, More options for energy efficient mobility through Car-Sharing
Bruxelles, European Commission, 2009, 4p, www.momo-cs.eu