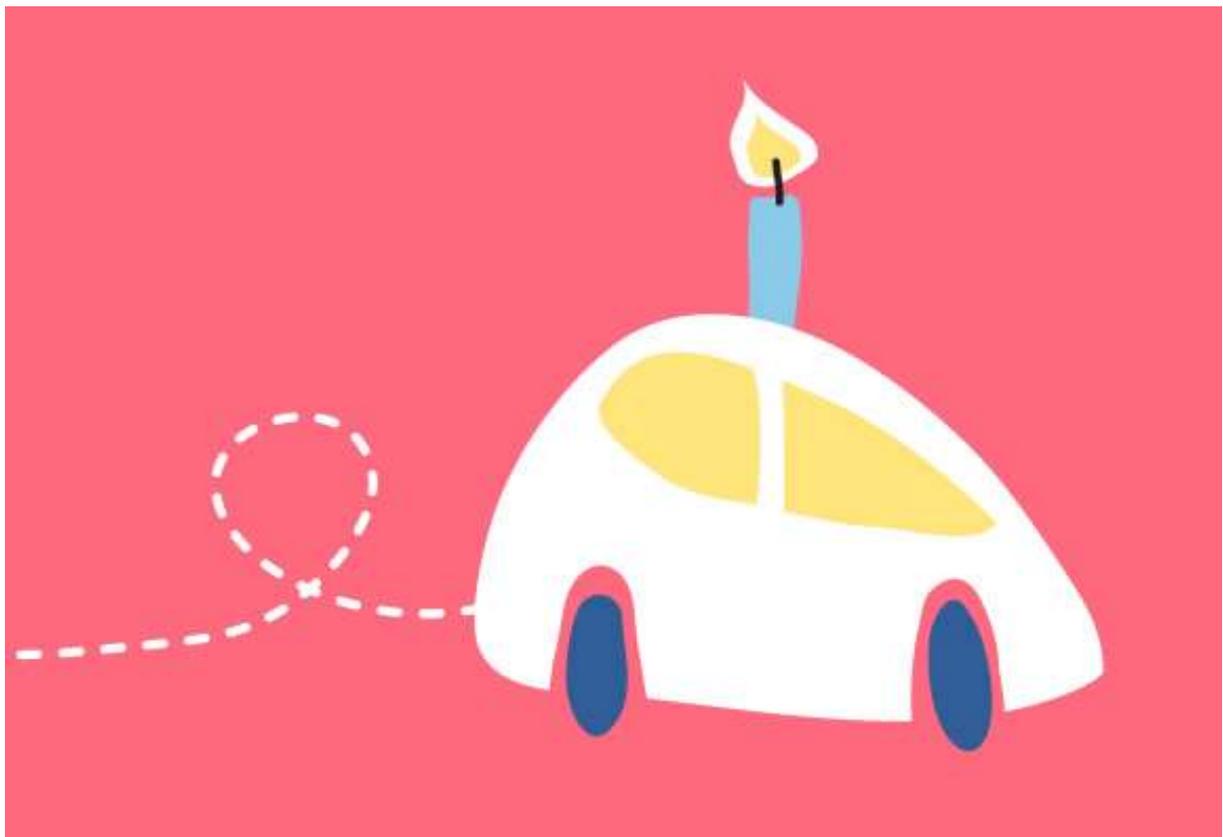


LE DEVELOPPEMENT DES OFFRES DE TRANSPORT ELECTRIQUE EN LIBRE SERVICE



INTRODUCTION	4
PRESENTATION DE L'AUTO-PARTAGE	5
Différentes formes de fonctionnement	5
Les acteurs et les réseaux existants	6
Etude de cas : Le projet Autolib à Paris	8
Les utilisateurs de la voiture électrique	8
Les déplacements effectués	8
Les différents objectifs du projet	9
LES ENJEUX DE L'AUTOPARTAGE ELECTRIQUE	11
Enjeux environnementaux et congestion	11
Enjeux économiques et technologiques	13
Enjeux pour la collectivité	15
LES OBJECTIFS A ATTEINDRE ET LES ACTIONS ENVISAGEES	17
Les Objectifs en terme d'utilisation	17
Sensibilisation et mise en place d'une politique publique encourageant son utilisation	19
CONCLUSION	21
BIBLIOGRAPHIE	22

INTRODUCTION

De nos jours, de nombreuses offres alternatives à l'utilisation de la voiture particulière existent au vu d'une réduction des émissions de gaz effet de serre. L'autopartage est une des solutions qui s'offrent aux usagers. L'autopartage c'est « la mise en commun au profit d'utilisateurs d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur. Chaque abonné peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée ». Il est porté par différentes catégories d'usagers qu'ils soient des particuliers, des associations, des sociétés ou des coopératives.

Le principe de l'autopartage est simple, il s'agit en réalité d'utiliser la voiture particulière plutôt que d'en posséder une. Les enjeux sont forts autour de ce service qu'est l'autopartage : en effet, il s'agit de réduire les coûts de l'usage de la voiture particulière pour les usagers, d'inciter à la multimodalité en passant de la possession d'une voiture à l'usage d'un nouveau mode de transport.

L'achat, l'entretien et la recherche de places de stationnement en ville sont pour les utilisateurs de la voiture particulière un véritable dilemme alors que ceux utilisant la voiture en autopartage n'ont pas à s'en soucier. Ce fonctionnement existe depuis le début des années 1950 mais c'est depuis les années 2000 que l'autopartage a pris de l'ampleur et est devenu une alternative concrète à la propriété individuelle d'une voiture.

On observe deux catégories dans l'organisation de l'autopartage. La première correspond aux entreprises et aux organisations qui achètent des véhicules et les mettent en location et enfin la sphère privée c'est-à-dire les particuliers qui organisent la location de véhicules pour les conducteurs. Le développement de la sphère privée est en mouvement.

PRESENTATION DE L'AUTO-PARTAGE

DIFFERENTES FORMES DE FONCTIONNEMENT

L'autopartage traditionnel propose des voitures neuves, disponibles principalement en ville ou dans certains écoquartiers comme celui d'Eva-Lanxmeer par exemple ou encore dans certaines entreprises comme Bolloré ou Peugeot. Le plus souvent ces véhicules sont installés dans des parkings ou des stations fixes.

L'autopartage entre particuliers permet aux propriétaires de rentabiliser leur voiture, et aux locataires de disposer de voitures de tous genres. L'emplacement des voitures est aussi plus souple puisque le service se développe partout où des particuliers proposent des véhicules : campagnes, banlieues ou villes.

Le principe de base du fonctionnement est simple, l'utilisateur doit réserver un véhicule avant chaque utilisation (sauf pour certaines compagnies comme Ulm où le concept d'autopartage développé par *Daimler*, Car2go, n'est soumis à aucune réservation préalable). Lors de cette réservation se faisant soit par téléphone par internet ou par SMS, l'utilisateur peut choisir :

- la durée de réservation (normalement très courte, de moins d'une heure à quelques heures),
- le type de véhicule (citadine, familiale, monospace, cabriolet, fourgonnette, etc.),
- l'endroit où il va prendre possession du véhicule.

L'utilisateur récupère le véhicule le plus souvent sans avoir besoin d'accéder à un guichet comme pour les vélos en libre-service :

- soit avec une carte d'accès électronique qui déverrouille les portières ;
- soit avec une armoire à clés dans le parking s'ouvrant par mot de passe.

La restitution du véhicule se fait aussi de manière automatique. Les véhicules peuvent être empruntés et restitués à n'importe quelle heure du jour ou de la nuit.

Cependant dans le cadre de l'autopartage entre particuliers, la prise de possession du véhicule peut se faire par échange de clés. La restitution du véhicule dépend alors de l'accord entre le propriétaire et le locataire.

Le plus souvent, les véhicules sont liés à une station fixe où on peut les prendre et où on doit les remettre.

Les locations de ces véhicules sont facturées sur différentes bases, cela dépend du type de véhicule, de la durée de réservation ou de la distance parcourue.

Les différentes compagnies d'autopartage n'ont pas toutes pas les mêmes grilles tarifaires. Les prix varient sur certains critères comme le temps d'utilisation par exemple. Le prix de l'abonnement mensuel varie également selon les coûts d'exploitation des véhicules (carburant, assurances, entretien, amortissement du véhicule et pour les sociétés sur la taxe professionnelle et la taxe sur les véhicules de tourisme et de société).

LES ACTEURS ET LES RESEAUX EXISTANTS

De nombreuses villes ont déjà réalisées des expériences d'autopartage depuis 2009.

Ville	Nom du réseau
Bordeaux	AutoCool
Besançon	Auto cité
Nantes	Marguerite
Grenoble	Alpes autopartage puis Citélib
Chambéry Aix et Annecy	Carliberté
Rennes	City Roul
Lille	Lilas
Lyon	Autolib', Car2go
Nice	Auto Bleue
Paris	Autolib', Caisse-Commune, CARBOX, Okigo, Keylib
Poitiers	Otolis
Strasbourg	Auto'trement
Marseille	Autopartage Provence
Montpellier	Modulauto
Marne-la-Vallée	Monautopartage
Toulouse	Mobilib'

Le développement de l'autopartage entre particuliers permet à celui-ci d'énormément se développer dans la France entière. En effet, les particuliers ne sont pas uniquement des citadins et l'on retrouve donc des véhicules dans les campagnes, dans les banlieues et bien sûr dans les villes. Des compagnies ont alors émergées dans les trois dernières années comme Drivy, Unevoiturealouer, Livop, Deways, Cityzencar, Buzzcar, etc.

L'autopartage s'est véritablement développé à la fin des années 1990 en prenant exemple sur des pays comme la Suisse qui a toujours eu un niveau d'avance en matière de transport d'avenir. Ceci est dû au fait que les autorités organisatrices de la Suisse mettent en place des politiques de gestion du stationnement dans les centres-villes et possèdent un réseau de transport en commun très performant. Ce qui force la population à ne plus utiliser la voiture particulière.

Certains élus, tels que le sénateur-maire Roland Ries ont promu l'autopartage¹, qui a aussi été l'une des nombreuses propositions du Grenelle de l'environnement proposée par le projet de loi Grenelle II. Ce sénateur a annoncé un label dédié à l'autopartage, qui bénéficiera donc enfin d'une définition juridique claire (« *la mise en commun au profit d'utilisateurs abonnés d'une flotte de véhicules de transports terrestres à moteur. Chaque abonné peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée* ». Un décret en conseil d'état a fixé les conditions d'obtention du label².

¹ Proposition de loi de Roland Ries tendant à promouvoir l'autopartage adoptée à l'unanimité par le Sénat

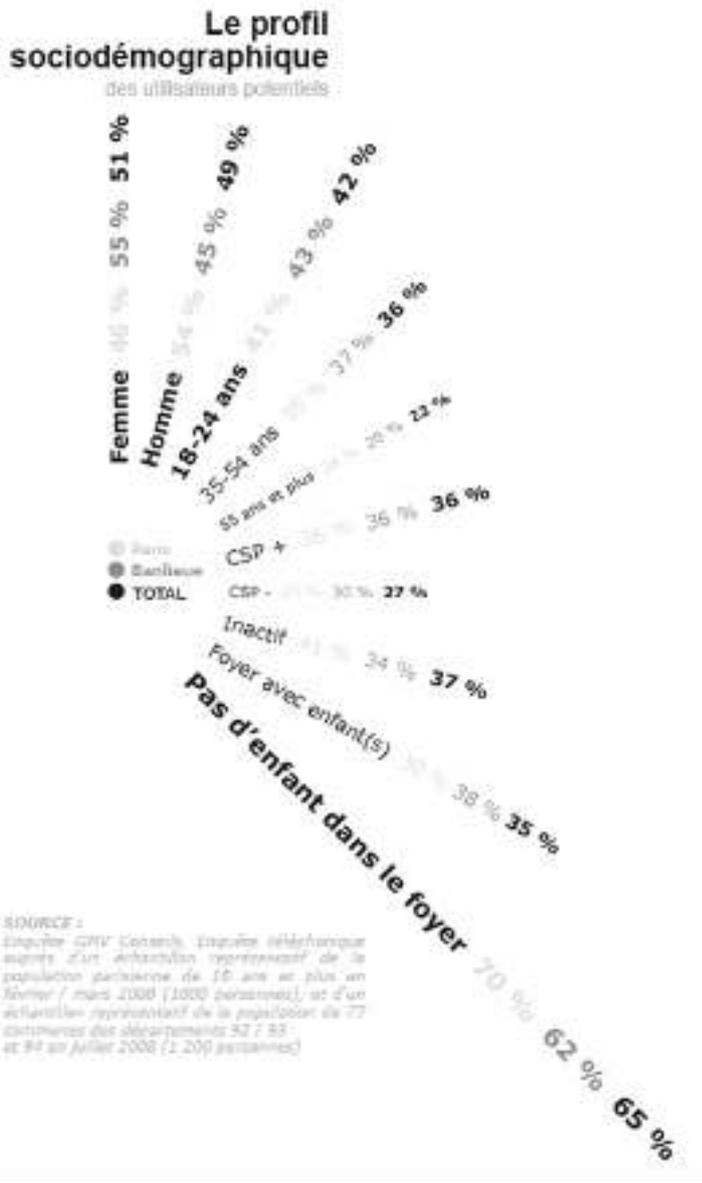
² Décret n° 2012-280 du 28 février 2012 relatif au label « autopartage »

D'un autre côté, l'autopartage entre particuliers est une pratique moins connue mais qui attire une population beaucoup plus importante, entre 35000 et 70000 personnes³.

³ Rapport d'étude sur l'autopartage dans la sphère privée, par Bruno Cordier

ETUDE DE CAS : LE PROJET AUTOLIB A PARIS

LES UTILISATEURS DE LA VOITURE ELECTRIQUE



Autolib' est un service qui s'est développé en Ile de France et s'adresse à un large panel d'automobilistes : les ménages qui ne disposent pas d'une voiture particulière peuvent jouir de la possibilité d'utiliser ces voitures mis à disposition dans le cadre d'Autolib'.

D'autre part, dans la région Parisienne (Paris et la petite-couronne), environ 50% des 18 - 25 ans détenteurs du permis B ont déclaré dans le cadre d'un sondage réalisé en juillet 2008, être intéressés par un tel projet et dans l'intention de l'utiliser.

Un profil sociodémographique a été réalisé par le Syndicat mixte dans le cadre de la préparation du projet : il montre qu'hommes et femmes sont cibles du projet à part égales, que les jeunes (moins de 35 ans) sont plus enclins à utiliser un tel service.

LES DEPLACEMENTS EFFECTUES

Le panel des personnes intéressées après interview est réparti entre ceux ayant un profil davantage automobilistes et ceux ayant un profil davantage utilisateurs des transports collectifs franciliens : Pour la première catégorie, environ 85% possèdent déjà le permis B et 70% appartient à un foyer motorisé. Pour la seconde, environ une personne sur deux est détentrice d'un abonnement aux transports en

commun du STIF. Paris et sa proche couronne constituent d'une part une agglomération profitant d'un réseau de transports en commun performant et étendu, mais d'autre part, ces derniers ne peuvent suffire pour certains déplacements où l'utilisation d'une automobile est impérative. De plus, le centre de l'agglomération parisienne est souvent soumis à une grande congestion du trafic, par conséquent le système d'auto partage d'Autolib' pourrait à désengorger Paris.

LES DIFFERENTS OBJECTIFS DU PROJET

UN MAILLAGE COMPLET DU RESEAU ACCESSIBLE A TOUS



L'exploitant Bolloré a dû livrer un projet complet et comprenant un parc de véhicules important et disponible pour tous les utilisateurs. Avec les 500 stations actuellement dans Paris intra-muros et les 300 en périphérie, le maillage réalisé est déjà performant.

D'autre part, le coût du service Autolib' pour un particulier utilisant le parc automobile occasionnellement mis à disposition est très avantageux par rapport à la possession d'un véhicule rarement utilisé.

LA BAISSÉ DE L'UTILISATION DES AUTOMOBILES PERSONNELLES

Par l'installation de ce projet dans une agglomération aussi polluée que celle de Paris, le maire parisien ainsi que ceux des communes participantes espèrent ainsi réduire pour les franciliens l'utilisation de leurs véhicules personnels et par la même occasion diminuer les émissions de gaz à effet de serre

Grâce à Autolib', les parisiens parcourront beaucoup moins de kilomètres en véhicule à carburant. On verrait également le nombre de véhicules stationnés diminuer puisque les emplacements pour les véhicules Autolib' sont réservés.

Les attentes dans ce domaine grâce à Autolib' sont de l'ordre suivant :

- une réduction du parc automobile francilien d'environ 23 000 véhicules
- la libération de 18 000 emplacements de stationnement
- une réduction de 260 000 tonnes de CO2/an

PROMOUVOIR LE PROJET DE VEHICULE PROPRE

Ce projet est d'un genre relativement nouveau dans le paysage français. Cependant, plusieurs expériences similaires ont été réalisées par le passé, avec des succès mitigés : le projet Lisélec à La Rochelle en 1999 utilisait le même fonctionnement qu'Autolib' mais à une échelle bien moindre, et le succès ne fut pas au rendez-vous.

L'ampleur d'un chantier comme celui d'Autolib' peut permettre de sensibiliser un plus grand nombre aux enjeux environnementaux et énergétiques réels auxquels la région parisienne est soumise. Comme Autolib' est un pionnier en matière de réseau de voiture électrique en libre-service à grande échelle, son rayonnement est considérable, et dans un futur proche il est probable que bon nombre de grandes métropoles suivent l'exemple parisien, ou que les particuliers deviennent de plus en plus conscients de l'alternative que peut être la voiture électrique.

LES ENJEUX DE L'AUTOPARTAGE ELECTRIQUE

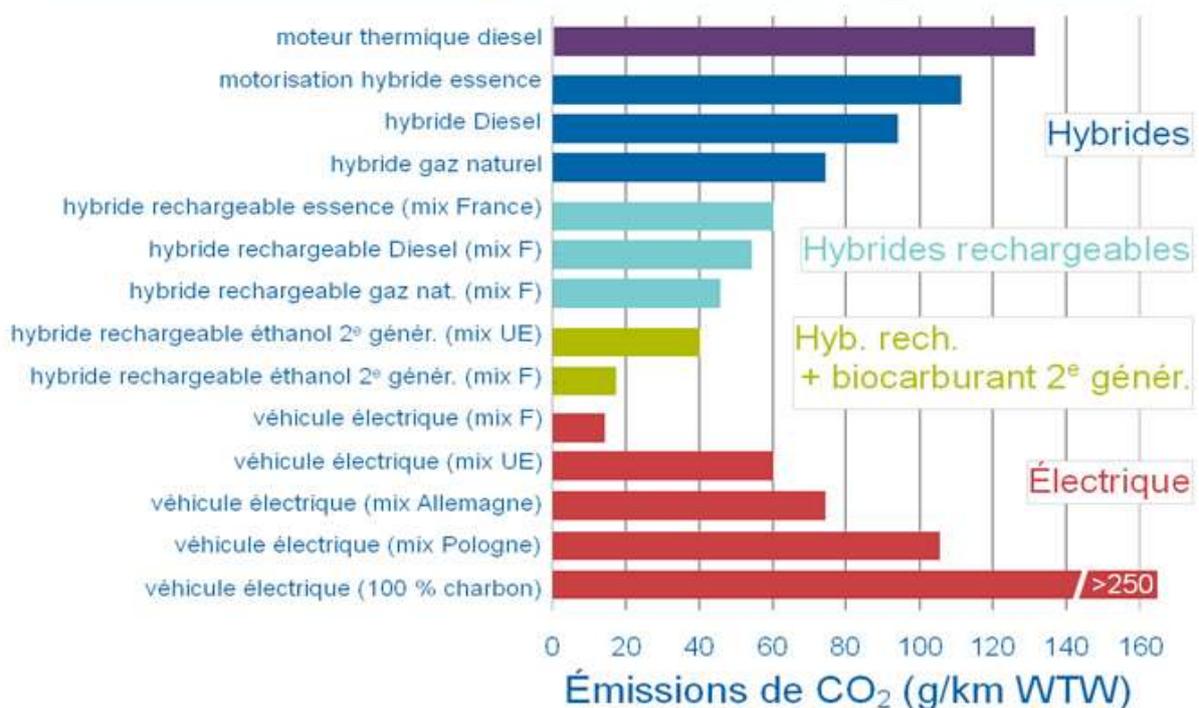
La mise en place d'un réseau de transport électrique soulève forcément un nombre de questions conséquent. L'auto partage constitue une modification de l'offre de transport publique mais également une nouvelle utilisation de la route et de la voie publique ou encore la création d'une nouvelle activité économique sur une métropole. On étudiera donc les enjeux de l'auto partage sous trois axes différents :

- l'impact sur environnement et la congestion
- les enjeux économique et technologique
- les modifications que cela apporte à la collectivité

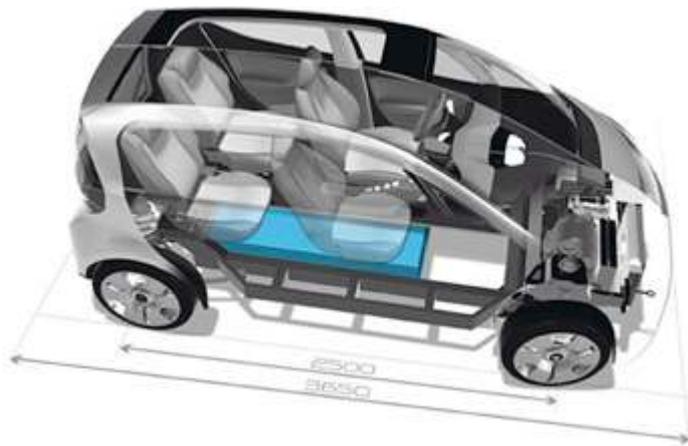
ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET CONGESTION

Pour commencer, la création de l'autopartage a bien entendu pour but de prendre la place du véhicule particulier, il pourrait donc permettre de remplacer une partie du parc de voiture des agglomérations concernées et donc de réduire le nombre de véhicules à moteur thermique. D'après climate leadership award, les 3000 véhicules en auto partage électriques qui seront mis en service à Paris en 2014 devraient permettre de remplacer l'équivalent de 22.500 véhicules particuliers par ans (environ 700.000 voitures à Paris intramuros) soit 164 millions de km par an. Cette réduction des distances effectuées en voiture classique entraîne directement une baisse des émissions des gaz à effets de serre et autre gaz ou particules fines. L'autopartage telle Autolib' à Paris ou Bluely à Lyon améliore donc directement la qualité de l'air de la ville. On peut considérer que les rejets de ces voitures électriques dans l'atmosphère sont nuls, surtout lorsque la comparaison se fait avec des véhicules thermiques.

Émissions de CO₂ du puits à la roue (WTW)



L'expression « du puit à la roue », signifie que l'on prend en compte dans ce bilan les émissions liées à la production. Ainsi l'électrique, à condition qu'il soit produit de manière renouvelable comme c'est le cas pour le projet Lyonnais, a des rejets très faibles de CO₂. En plus de la production d'électricité, la mise en place de ces voitures en autopartage pose deux autres problèmes environnementaux. Il s'agit tout d'abord du risque d'accidents. En effet, ces moteurs sont totalement différents des moteurs thermiques classiques. Les batteries au lithium dont sont équipées les voitures de Bolloré sont inflammables à cause des éléments chimiques qui la constitue. Le recyclage de ces batteries est également critiqué puisqu'elles sont très nocives pour l'environnement et pour finir leur durée de vie est assez faible (environ 100.000 KM), elles nécessitent donc d'être changées régulièrement.



Emplacement des batteries lithium sur les Blue car de Bolloré

Source : AVEM

Le deuxième objectif (en plus d'améliorer la qualité de l'air d'une ville) est bien entendu d'éviter le phénomène de congestion et de désengorger la ville. Comme expliqué précédemment on s'attend à une réduction du nombre de véhicules personnels et ainsi de voitures en ville, ce système a donc pour but de répondre au problème de la congestion dont sont victimes toutes les grandes villes aussi bien dans le centre qu'en périphérie. En plus de représenter une diminution des temps de parcours moyen en ville, cela aura des répercussions positives sur le bruit engendré par le trafic puisque les moteurs électriques sont quasiment silencieux. Enfin un trafic moins chargé est forcément synonyme d'une réduction du nombre d'accidents.

Cependant cet argument est très controversé. Selon plusieurs associations écologistes (déjà suspicieux sur l'origine verte de l'électricité), la mise en place de ces réseaux de voiture en libre-service n'éviterait aucune voiture dans les villes concernées mais rajouterait du trafic en ville. Les Bluecar viendraient s'ajouter aux voitures déjà présentes. Et donc que ça soit sur le plan environnemental ou celui de la congestion, les services d'autopartage ne présentent aucun avantage pour la qualité de l'air, le bruit ou la congestion. Ces mêmes associations craignent de plus que ces voitures ne fassent de l'ombre aux réseaux de Transport en Commun.

ENJEUX ECONOMIQUES ET TECHNOLOGIQUES

Au vue des sommes engagées dans les différents projets d'autopartage (20 millions d'euros pour Bolloré à Lyon par exemple) il est évident qu'il existe de gros enjeux économiques.

Pour commencer, même si il peut obtenir des subventions de la part des collectivités et ou de L'EPCI (ca n'est pas le cas à Lyon où Bolloré finance seul toutes les voitures et les stations) l'exploitant est celui qui investit le plus et sans subvention, cela constitue une prise de risque importante. Autolib' qui est le premier réseau d'autopartage en « One Way » (l'utilisateur la prend à une station et n'a pas besoin de la ramener au point de départ mais peut la laisser dans l'une des autres stations la plus proche de sa destination) a d'abord été lancé pour que Bolloré fasse la promotion de ses batteries électriques, il devait montrer leur fiabilité et leur simplicité d'utilisation (très adapté au milieu urbain) cependant le succès a été bien plus important que prévu. Après 2 ans, Autolib' a déjà dépassé la barre des 100.000 abonnés, beaucoup plus que prévu, et le projet qui devait devenir rentable en 2018 le sera fin 2014 soit avec 3 ans d'avance. Cette réussite à Paris d'Autolib' « One Way » est une des raisons du développement de ce genre d'offre ailleurs en France. Notamment à Lyon où Bolloré a fait de ce service un secteur d'activité à part entière et non pas juste un moyen de promotion pour ses batteries. Cependant cela représente tout de même un risque car rien ne garantit que la réussite sera la même dans de plus petites villes.

De plus ce développement créer dans certaines villes des situations de concurrence soit entre différentes offres d'autopartage électrique, soit avec l'autopartage classique déjà existant ou encore avec les loueurs de voitures et les taxis. Par exemple à Lyon l'éco quartier de confluence a choisi de lancer son propre service de plus faible envergure que Bluely (Sun'mouv), à voir si il existe assez de place à Lyon pour ces deux concurrents. Pour ce qui est de l'autopartage classique, il faut noter que les deux services ne sont pas similaires, mais complémentaires, l'utilisation de l'autopartage classique se fait pour des trajets plus longs, et moins réguliers, il en va de même pour les locations de voiture. D'après le Figaro, certain loueur de voiture comme Rent'a car voit d'un bon œil le développement de ce genre d'offre. Pour lui cela va dans le sens de la dépersonnalisation de la voiture ce qui arrange bien entendu ce secteur.

Enfin les Taxis sont totalement en désaccord avec les autres acteurs, ils estiment que ces véhicules viennent directement empiéter sur leur marché. Ils estiment également être victime de concurrence déloyale car ces services bénéficient de subventions auxquelles eux n'ont pas droit. Il existe pour finir une concurrence entre ces véhicules en autopartage et les transports en commun, bien qu'elle ne soit pas claire et que les tarifs des TC (transports collectifs) sont bien inférieurs, certaines associations suspectent que les utilisateurs de ce service soient en réalité des anciens utilisateurs des TC ou du Vélo'v qui offrent des trajets assez similaires et non pas de la voiture.



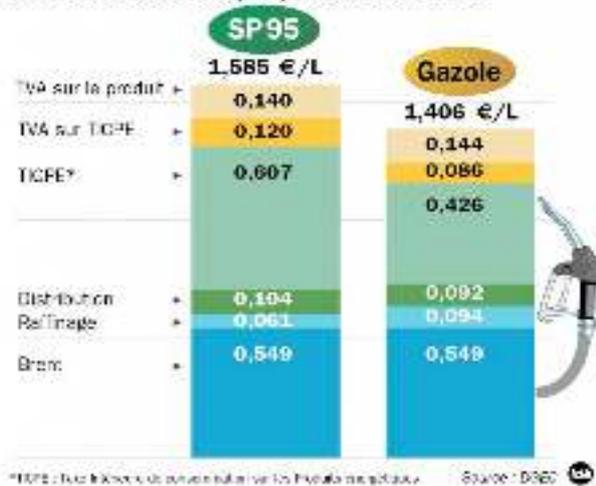
Les différents services qui se retrouvent en concurrence sur l'agglomération lyonnaise.

Source : Wikipédia

Bien entendu la visée première du projet de faire d'Autolib' à Paris une vitrine pour les piles au Lithium est toujours d'actualité. Bolloré continue d'ailleurs de développer des partenariats avec de grandes marques autour de ses projets, comme avec Renault à Paris qui devrait fournir une partie du nouveau parc de véhicules électriques. De plus si Bolloré a montré avec réussite que ses batteries sont fiables et que leur autonomie suffit pour la ville, il leur reste tout de même quelques défis à relever tel que la durée de vie de ses batteries, leur démantèlement et éventuellement leur recyclage.

Il y a pour terminer un aspect économique que ce genre de réseaux de véhicule en libre-service impacterait. Censé remplacer une part des voitures en ville, elle en ferait diminuer le nombre et donc la consommation d'essence. D'un côté cela représente des économies en terme de santé public et d'impact sur l'environnement, de plus cela fait partie intégrante de la transition énergétique et tend à réduire la dépendance au pétrole, mais d'un autre, les taxes non perçus représentent une grosse perte pour l'état. Prenons l'exemple de Paris : Autolib' permettrait une économie de 165 millions de KM.

Carburants: la décomposition du prix d'un litre
Prix de l'essence à la pompe au 17 août 2012



165 M de km économisés

Avec une consommation de 7 litres aux 100 km moyenne cela implique une économie d'environ 12 M de litres

En comptant que l'Etat récupère en moyenne 0.75 centimes par litre

On peut estimer la perte a environ 9 M €

ENJEUX POUR LA COLLECTIVITE

Le premier enjeu pour la collectivité est d'offrir aux usagers un service de déplacement à un tarif intéressant, c'est la condition nécessaire pour que ce service rencontre du succès. La rentabilité de ce projet n'est pas seulement au service de l'entreprise mais elle concerne aussi l'utilisateur. En effet, d'après une étude menée par des élèves de l'Ecole des Ponts Paris Tech sur l'évaluation économique du projet Autolib', la conclusion est que ce véhicule électrique est plus rentable que la voiture individuelle si on l'utilise sur une période supérieure à une semaine.

En récapitulant leurs données sous forme de tableau on obtient :

	Autolib'	Voiture individuelle	Voiture de location	Taxi
Prix journalier	17 €	15 €	36 €	40 €
Prix par semaine	106 €	98 €	248 €	400 €
Prix mensuelle	282 €	291 €	857 €	

	Autolib'	Voiture Individuelle
Prix d'utilisation annuelle (abonnement ou prix)	144 €	2 043 €
Nombre d'heure par jour	1	1
Vitesse moyenne (km/h)	45	45
Cout de mobilisation de la voiture par jour	9 €	0,5 € (soit 15 km environ)
Parking	0 €	8 €
Cout total	3 429 €	5 145 €

Il est également essentiel que l'offre soit suffisante, c'est à dire que les stations soient assez proche les unes des autres ; de plus il est essentiel que les stations ne soient pas tout le temps vides ou pleines. Le service se doit d'être fiable s'il veut fonctionner et être attractif. Mais même si toutes ces conditions sont remplies, il reste à modifier les mentalités et convaincre les utilisateurs d'oublier la propriété du véhicule.

Le service Bluely, que l'on prendra comme exemple, mis en place à Lyon et Villeurbanne depuis octobre dernier est un service qui s'intègre dans le tissu urbain. Ses modalités de fonctionnement permettent une utilisation diversifiée pour les usagers. Tout d'abord, en ce qui concerne l'utilisation elle-même, le principe en est relativement simple. L'utilisateur prend une voiture à une des stations Bolloré puis, en programmant sa destination, peut se faire réserver une place de parking à une autre station aux alentours de sa destination par l'ordinateur de bord. De plus, la voiture intègre un GPS. Pour l'utilisateur le confort est une part importante du service, puisque ni assurance du véhicule, ni entretien, ni carburant ne sont nécessaires pour conduire la Bluecar. De plus, celle-ci possède une autonomie de 250 km en cycle urbain et une accélération de 0 à 50 km/h en 6 secondes, ce qui en fait un véhicule tout à fait adapté aux

déplacements urbains. Enfin les stations de service Bluely ont une emprise forte en milieu urbain, car elles comportent des stationnements réservés. En 2014, le nombre de ces stations devrait passer à 100 sur l'agglomération, pour 50 actuellement, ce qui représente de fait un espace réquisitionné pour les usagers classiques du milieu urbain. (Pas forcément plus mal, cela dépend de la politique de la ville)

On peut noter pour terminer que la gestion de ce service, de tous les accidents par exemple (beaucoup plus fréquent en région parisienne avec la Bluecar qu'avec la voiture personnelle) mais également de la maintenance constitue une réelle création d'emplois à l'échelle d'une ville. Malheureusement cela génère aussi une véritable économie de par la création de l'électricité ou la construction des véhicules.

LES OBJECTIFS A ATTEINDRE ET LES ACTIONS ENVISAGEES

Après avoir fait un état des lieux de l'offre de l'autopartage et de ses enjeux – qu'ils soient socio-économiques, technologiques ou environnementaux – allons voir ce qu'il en est du côté des objectifs et des actions mises en place. Pour quadriller pleinement cette dimension nous allons effectuer un retour en arrière pour comprendre quelles étaient les perspectives des acteurs, comment ils ont mis en place le développement de cette offre puis nous poserons un regard critique sur ce nouveau mode de transport.

LES OBJECTIFS EN TERME D'UTILISATION

Le développement des offres de transport électrique en libre service s'inscrit dans un processus plus global d'alternative à la voiture particulière, trop polluante, trop chère et non adaptée aux déplacements en ville. Ayant un but différent – mais complémentaire – du report de la voiture vers les transports en commun, ce service permet d'ouvrir la ville qui sera dorénavant empruntée par une voiture propre et silencieuse. Sur la FAQ (Foire Aux Questions) du site internet *autolib.eu*, on peut lire : « Autolib' complète l'offre de transports existante en région Ile-de-France et améliore la mobilité de tous. »

Comme nous l'avons vu précédemment, il existe différentes formes de véhicules en libre service avec des objectifs propres aux usages urbain ou périurbain. Cependant c'est la voiture électrique en « One Way » qui tire son épingle du lot dans les principales grandes villes (Autolib' à Paris, Bluely à Lyon ou encore Bluecub à Bordeaux) fournissant ce type de service.



Quels objectifs s'étaient donc fixés les villes et les entreprises pour répondre à la demande d'évolution des mobilités ?

La réponse se trouve dans l'analyse des services en place. L'exemple parisien Autolib' parle de lui même.

À sa création le 9 juillet 2009, le syndicat mixte Autolib' était composé de 19 communes dont Paris. Dès l'origine, le service Autolib' n'a pas été pensé uniquement à l'échelle de Paris intra-muros, mais bien à une échelle intercommunale plus large. C'est donc la mise en place de 250 stations dès décembre 2011 qui ouvre le bal avec pour objectif d'atteindre 1000 stations 6 mois plus tard (juin 2012) pour

véritablement quadriller le territoire. En effet, ce déploiement très important sur une courte période rentre dans une logique de fort investissement pour proposer directement un service de qualité et donc une augmentation croissante de la fréquentation.

Puis en octobre 2012, le Syndicat mixte Autolib' prend l'initiative d'étendre son périmètre d'action de 80 à 412 communes ; ce qui dépasse largement les 47 communes utilisant actuellement le service. Julien Bargeton – président du Syndicat mixte et adjoint au maire chargé des transports à Paris – explique que « la possibilité d'étendre le périmètre était inscrite dès l'origine dans les statuts du syndicat ». Cette phrase exprime vraiment bien le fait que l'idée a été pensée de manière globale avec des objectifs sur le long terme.

A une autre échelle, le développement de ce service se fait en accord avec les politiques d'intermodalités et de création de pôles multimodaux et c'est pourquoi il est en lien direct avec les transports en commun. En effet, sous réserve d'un accord avec le STIF (Syndicat des Transports D'Ile-de-France) l'abonnement au service Autolib' pourra être cumulé sur le passe Navigo courant 2014. Les objectifs sont donc multiples car combinés, ces différents modes de transports alternatifs auront des impacts supplémentaires dans l'expulsion de la voiture individuelle hors de la ville.



SENSIBILISATION ET MISE EN PLACE D'UNE POLITIQUE PUBLIQUE ENCOURAGEANT SON UTILISATION

L'offre de transport électrique bénéficie d'une communication sur plusieurs niveaux. Le projet de l'entreprise Bolloré en réponse à l'appel d'offre de la Ville de Paris rejoignait parfaitement les objectifs fixés sur le long terme d'investissement dans le véhicule électrique et dans le transport alternatif à la voiture particulière en général. Autolib' « s'inscrit dans le cadre de la politique de déplacement développé par la Ville de Paris depuis 2001, qui vise à permettre à chacun de disposer d'un moyen de transport adapté à ses besoins avec notamment le tramway des Maréchaux, les bus électriques de quartier, les bus en site propre et Vélib'. ».

La promotion du service Autolib' se fait principalement sur les sites internet *paris.fr* ou encore *autolib.eu* et est relayée par la presse – aussi bien papier que numérique – et les autres médias. Des revues de presse et des articles de magazines scientifiques lui sont donc dédiés depuis un peu moins de 5 ans en France comme à l'étranger car l'autopartage « One Way » parisien exploitant des véhicules électriques constitue une première mondiale.

La démarche de promotion de la mairie de Paris est la suivante : implanter directement des stations Autolib' réduit le nombre de places disponibles pour les automobilistes utilisant la voiture particulière. On observe donc que le service de voitures électriques de l'agglomération parisienne bénéficie d'une communication fondée sur le caractère « privilégié » de l'utilisateur qui se voit encore augmenté lorsque celui-ci est abonné. Le site internet mentionne que « Autolib' c'est une voiture quand vous voulez, sans problème de stationnement. ».



Mais les avantages ne s'arrêtent soumise à aucune restriction même si ville. C'est donc en insistant sur la plus respectueux de l'environnement les usagers se sentent non seulement mission : celle de la contribution à de réduction de 20% des émissions de l'horizon 2020.

-20%
CO₂
EMISSIONS

pas là ; l'utilisation de la Bluecar n'est un pic de pollution est annoncé dans la bonne action des utilisateurs qui sont que la franchise se démarque. En effet, privilégiés mais aussi chargés d'une l'effort collectif pour atteindre l'objectif GES (gaz à effet de serre) en France à

C'est en proposant une multitude de services autour de la fonction principale que le « One Way » électrique s'exporte bien. Il « Recharge Auto » pour un que la Bluecar. Le coût de bornes au marquages stationnement tiers. dépasse pas 4€ de 20h à stationnement est possible place de stationnement d'une majoration de tarif. traduisent la ligne directrice



existe un abonnement véhicule électrique autre recharge est de 1€/h sur les spécifiques de Cependant celui-ci ne 8h. Par ailleurs le à titre exceptionnel sur une Autolib' en contrepartie Ces deux derniers points des politiques publiques : Il

faut répandre l'utilisation du transport électrique. Une application iPhone Autolib' est également proposée aux utilisateurs. Avec le développement toujours croissant de l'utilisation des applications pour smart phone c'est un investissement payant avec des bénéfices sur le court terme – un service supplémentaire augmente l'attractivité – et sur le long terme car l'application est suggérée dans les moteurs de recherche de personnes ayant téléchargé l'application Vélib' par exemple.

CONCLUSION

L'autopartage en « One Way » électrique se révèle être une adaptation du vélo en libre-service mais destiné à des distances un peu plus élevées. Il est cependant soumis aux mêmes problématiques en terme de planification du réseau, (maillage du territoire important, densité suffisante pour rééquilibrage naturel) en terme de maintenance (beaucoup de matériel endommagé à entretenir le mieux possible) et enfin en terme de flotte minimale (il faut que le réseau couvre une population suffisante et réponde à sa demande pour que le projet soit rentable).

Cependant il est bien plus controversé que le vélo. Pour commencer, il s'agit d'une voiture et donc même électrique ce n'est pas un moyen de déplacement vert ou doux tel que le vélo. De plus, il n'offre pas de nouvelles offres de déplacement mais des alternatives aux TC qui sont parfois déjà très performant.

Pour conclure, nous avons donc vu que ce système s'est très bien adapté à une ville telle que Paris où la population est très importante et très dense sur une surface étendue (46 villes). Cependant il n'est pas évident qu'il puisse rencontrer le même succès dans des villes plus petites – aussi bien en terme de superficie que de nombre d'habitants – telle que Lyon (dans cette ville les distances sont faibles et la voiture n'a pas une plus value importante comparée au Vélo'v). L'autopartage ne doit pas pour autant être écartée totalement et peut être adaptée grâce à des collaborations inter-entreprises ou encore en utilisant un fonctionnement autre que le « One Way » comme par exemple à Nice, ville dans laquelle ce service a déjà fait ses preuves.

BIBLIOGRAPHIE

<http://wikipedia.fr>

<https://www.lenergieenquestions.fr/tag/autolib/>

<http://autolib.eu>

<http://paris.fr>

<http://cityclimateleadershipawards.com/paris-autolib/>

<http://www.avem.fr/actualite-batteries-lithium-bollere-va-investir-250-millions-d-euros-supplementaires-1481.html>

<http://www.lefigaro.fr/conjoncture/2011/12/06/04016-20111206ARTFIG00688-autolib-fache-les-loueurs-de-voiture-et-les-taxis-parisiens.php>

<http://patchalavoiture.over-blog.com/article-autopartage-vs-autolib-de-bollere-les-7-differences-116548173.html>

Les Echos business 22/11/11 4 défis pour la voiture en libre service.

TRANSPORT PUBLIC - Janvier 2013 - N° 1131 Autolib fait des émules

<http://www.autocool.fr/index.php?page=autopartage>

<http://citiz.coop/>

· ↑ Article sur l'**Autopartage** [archive] sur le site Internet du sénateur-maire Roland Ries

Proposition de loi de Roland Ries tendant à promouvoir l'autopartage adoptée à l'unanimité par le Sénat et dossier législatif sur le site Internet du Sénat

· ↑ [Décret n° 2012-280 du 28 février 2012 relatif au label « autopartage »](#)

· ↑ [Rapport d'étude sur l'autopartage dans la sphère privée, par Bruno Cordier](#) [archive]

· ↑ [cambio België / Belgique](#) [archive]

· ↑ [Autopia België / Belgique](#) [archive]