

Intermodalité et autopartage

Les expériences suisse et allemande sont-elles transposables à l'Alsace ?

Etude "Rhin Autopartage" | Jean-Baptiste SCHMIDER | APR 21.12.2007



Auto'trement et l'autopartage en quelques mots

Auto'trement est une société coopérative d'intérêt collectif, née d'une initiative citoyenne d'habitants de différents quartiers de Strasbourg, désireux de réduire les nuisances à la voiture par une utilisation plus rationnelle des véhicules

Janvier 2001 : 3 véhicules et 10 utilisateurs

Décembre 2007 : 50 véhicules pour 1000 utilisateurs dans 20 stations

Avantage de l'autopartage :

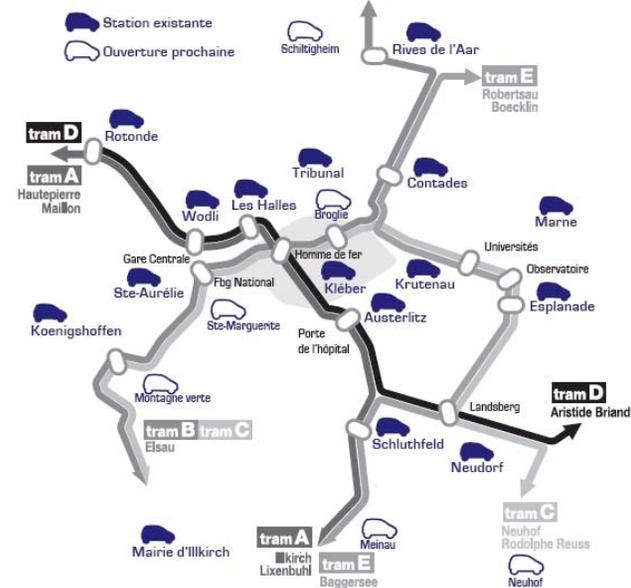
Une voiture partagée remplace 7 à 8 voitures particulières

Chaque usager réduit de moitié ses émissions de CO2 liées au transport par une inversion du réflexe mobilité et un changement de comportement

L'autopartage ou avoir une voiture sans avoir de voiture

L'autopartage offre le même niveau de service que la voiture particulière :

- **Accessibilité 24h/24** grâce aux nouvelles technologies
- **Proximité** grâce à un réseau maillé de stations d'autopartage
- **Souplesse** : pour la durée souhaitée (1 heure ou plus)



Intermodalité et autopartage

- Une chaîne de déplacements ne vaut que par son maillon le plus faible
- Un besoin de déplacement est toujours un besoin de déplacement
- La problématique des derniers kilomètres : si je n'ai pas de solution pour le dernier kilomètre, je prends la voiture
- Permettre de remplacer des déplacements tout voiture par des déplacements combinés train-bus+autopartage
- Pour les déplacements occasionnels (pas les pendulaires)

L'étude Rhin-AutoPartage (RAP)

Commande du PREDIT

Pourquoi un tel service ne se développe-t-il pas davantage en France alors qu'il y a plus de 200000 utilisateurs en Europe ?

Notre proposition

Si l'autopartage est un service viable dans les grandes agglomérations, il convient de voir sur quels territoires et à quelles conditions ce service peut-il se développer hors métropoles ?

L'étude RAP est une opportunité :

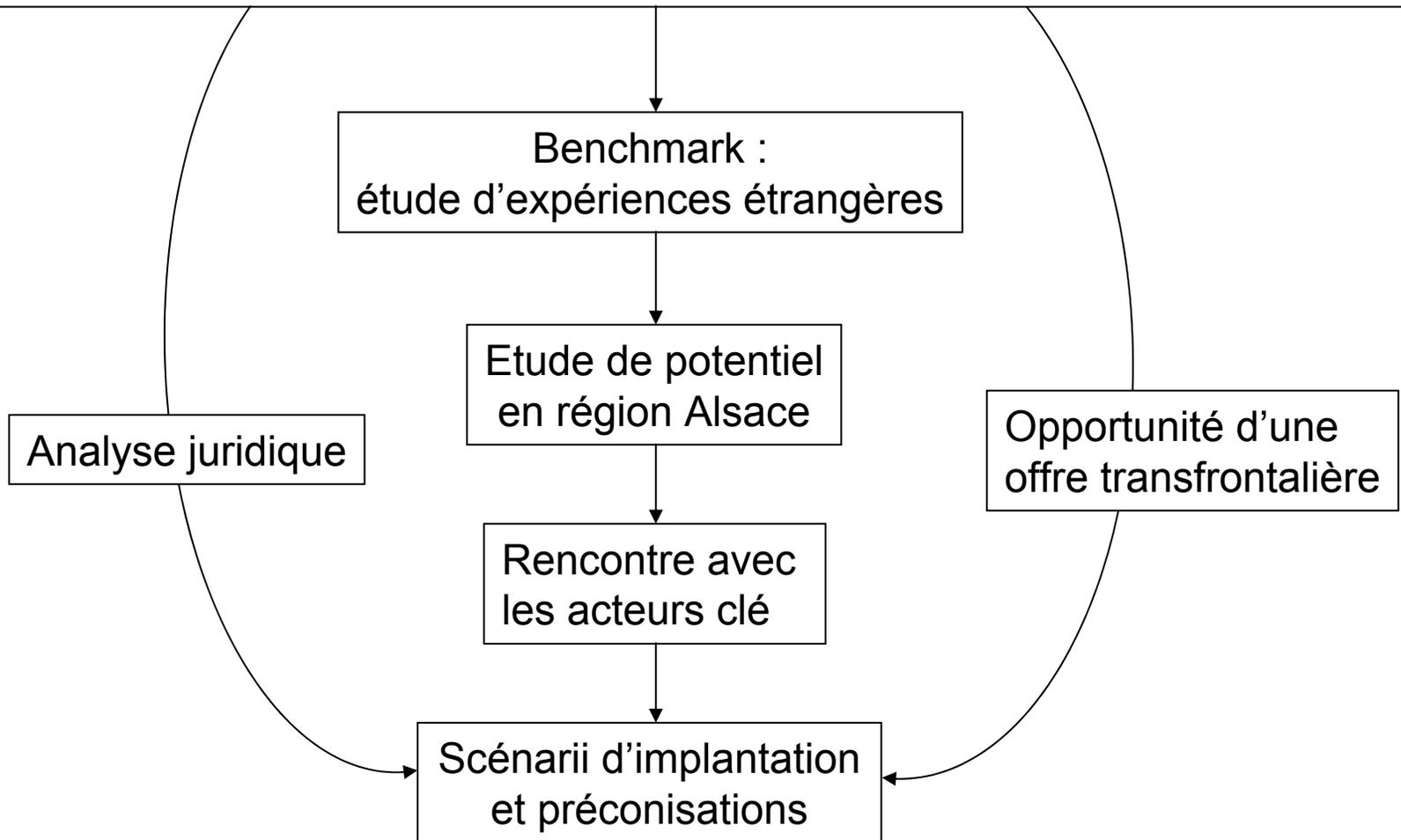
- d'**étudier le potentiel** du service en région Alsace,
- de **faire connaître** ce service auprès des acteurs locaux
- d'**étudier les modalités de développement** dans les villes moyennes

Objectifs de l'étude

Plus précisément, l'étude RAP doit permettre de :

- Mesurer le potentiel de l'autopartage sur des territoires **hors métropoles régionales**
- Mesurer le potentiel de **mobilité combinée** autopartage+TC sur ces territoires
- Mesurer le potentiel d'une **offre transfrontalière**
- Proposer des scénarii d'**organisation de l'autopartage** en fonction des potentiels et du cadre juridique

Déroulement de l'étude RAP



Les expériences étrangères

Analyse de 3 expériences où il existe des implantations d'autopartage hors grandes agglomérations :

- **Wallonie** : Cambio Belgique (Optimobil)
 - > Namur, Louvain la Neuve, Ottignies
- **Bade-Wurtemberg** : Carsharing-Südbaden
 - > 35 communes
- **Suisse** : Mobility Carsharing
 - > 400 communes

Les premiers constats

- **Pas d'organisations totalement autonomes** dans des petites villes (rattachement régional ou national)
- **Publics-cibles identiques** avec un niveau d'études et revenu un peu moins élevé, moins de professionnels, taux de motorisation plus élevé
- **Usages quasi-identiques**
- **Potentiel quasi-identique** : le taux de pénétration (0,5 à 1% de la population) est semblable dans les petites villes à celui de l'ensemble de la Suisse
- **Usages intermodaux relativement faibles** et ne permettent pas d'ouvrir des stations qui doivent s'appuyer sur une clientèle locale
- **3 modes d'organisation différents**

3 organisations, 3 modes de gestion du risque

- **Modèle fédéral** : la mise en place de l'autopartage repose sur une structure locale qui assume le risque (les voitures) et où l'organisation régionale amène le savoir-faire (Carsharing Südbaden)
- **Modèle coopératif** : la mise en place assurée par l'organisation nationale contre un engagement de comités locaux (Mobility)
- **Modèle intégré** : la mise en place assurée par la structure nationale, qui s'appuie sur des relais locaux (Cambio Belgique)

Le rôle des stations en gare

En Suisse (Mobility) :

- Elles jouent le rôle de **station centrale** dans chaque localité :
 - 4/5 voitures en gare + 4 stations avec 1 voiture
 - rôle de pôle de rabattement pour l'autopartage
- Au moins la moitié (en général de 45 à 60%) des utilisations en gare, viennent d'adhérents d'autres stations : **soit rabattement local, soit usage intermodal**
- **Le tourisme** peut contribuer pour environ 15% à la fréquentation d'une station

Benchmark

Implantation : exemple en Suisse

Chour (GR)

33'000 habitants

Service *Mobility* :

- 5 stations *Mobility*

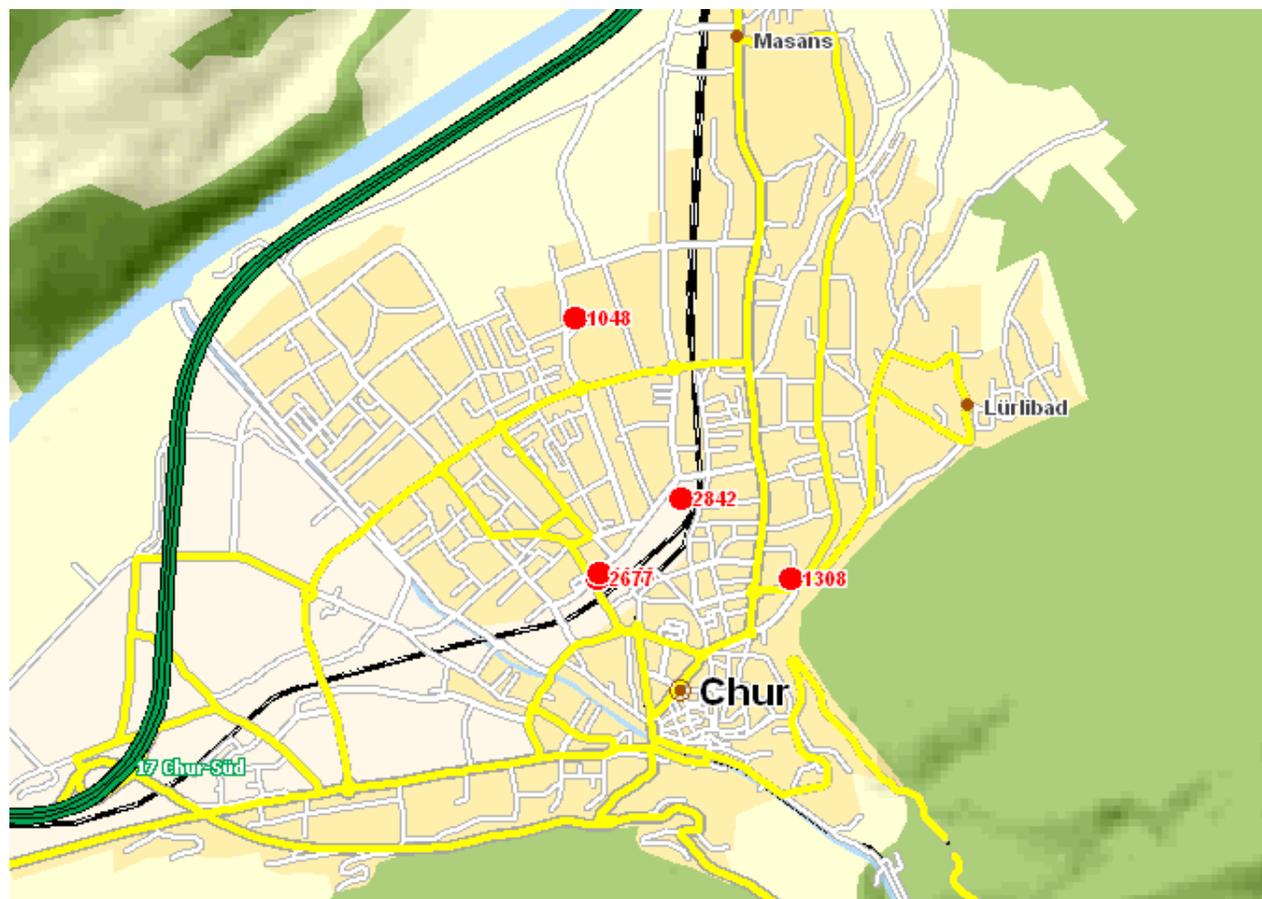
- 11 véhicules

Dont, en gare :

- 3 stations

- 8 voitures

Pour 74 % des utilisateurs en gare il ne s'agit pas de leur station habituelle.



Aspects juridiques de l'autopartage

Une enquête réalisée auprès des autorités responsables de transport montre que les collectivités souhaitant développer un service d'auto partage sont freinées dans leur réalisation par un manque d'information et par des interrogations juridiques quant à la mise en œuvre d'une telle activité.

Des clarifications s'imposent donc d'une part quant aux modes de gestion possibles pour une activité d'auto partage et d'autre part, quant au financement et aux modalités de mise en œuvre de l'activité.

Quel mode de gestion ?

- La prise en charge du service par une personne publique
 - Une personne publique ne peut prendre en charge qu'une activité d'intérêt général: en l'espèce l'auto partage présente un tel caractère (protection environnementale, réduction du trafic...)
 - Pas d'atteinte à la concurrence avec les activités traditionnelles de location de voiture (marché distinct de part l'application de la charte de l'auto partage)
 - Réponse à une carence de l'initiative privée en matière d'auto partage

Quel financement?

- Les financements publics si activité privée

Malgré l'interdiction de principe des aides d'État, les entreprises d'auto partage peuvent bénéficier :

- d'aides dites de minimis (jusqu'à 200 000 euros sur trois ans)
- d'aides aux petites et moyennes entreprises
- d'aides en contrepartie des servitudes de service public mises à leur charge
- de prises de participations publiques pour les SEM et les SCIC
- dans le cadre d'une DSP, d'apports en nature de la collectivité locale

Un projet de loi adopté au Sénat en 2006 prévoit l'instauration d'un régime d'aides spécifiques en faveur des entreprises d'auto partage (non voté par l'assemblée à ce jour)

Quelles modalités de mise en œuvre?

- La promotion de l'activité d'auto partage nécessite l'instauration de :
- places de stationnements spécifiques sur la voirie ; toutefois, à ce jour, cette faculté n'est offerte que dans l'hypothèse où l'activité est exercée sous forme de service public, ou de manière précaire sous forme d'autorisation temporaires.
- tarifs adaptés pour le stationnement (ex tarif résident)
- Partenariats entre les opérateurs d'autopartage et de transport collectifs afin de développer l'intermodalité des modes

Les tendances actuelles

Laisser faire le marché :

Avec l'apparition d'opérateurs privés à l'étranger et à Paris, une première tendance semble être de laisser faire les acteurs du marché et d'une non intervention des collectivités : juste un rôle de créer les conditions de la concurrence (label ville de Paris)

Affirmer le rôle des collectivités.

Une des conclusions du groupe de travail sur les transports du Grenelle de l'environnement sur impulsion du GART est de confier aux autorités organisatrices du transport urbain une compétences élargie sur les mobilités douces dont l'autopartage

L'analyse du potentiel

Pour l'analyse du potentiel en Alsace, les critères retenus :

- Taille de la ville ou de l'agglomération
- Densité
- Niveau d'études
- Taux de motorisation
- Offre de transport collectif
- Flux de déplacements

L'ensemble de ces indicateurs, souvent convergents, peut donner une note de potentiel.

En Alsace

Les villes-test retenues

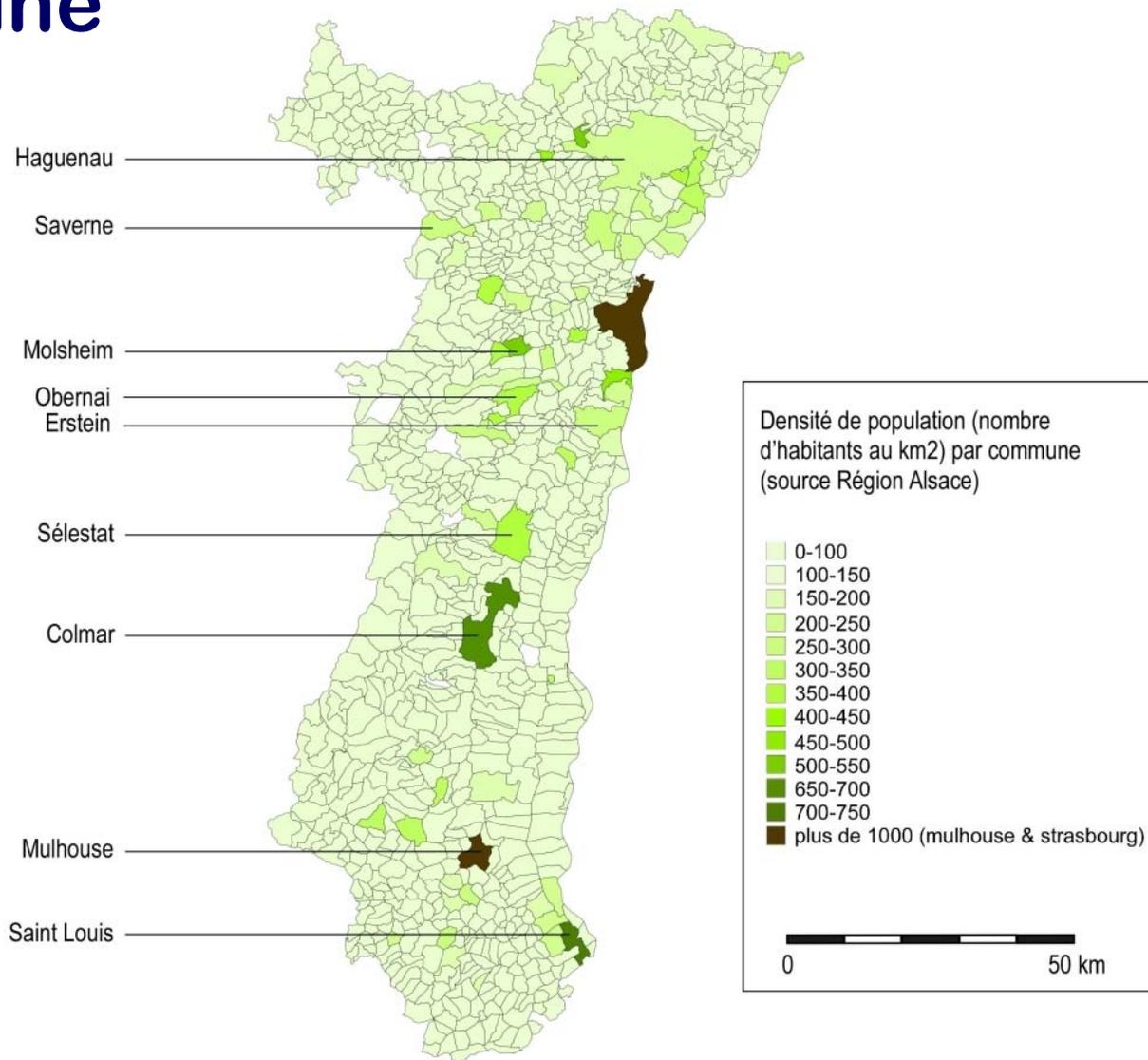
Correspondant aux critères, les villes retenues sont :

- Haguenau
- Molsheim
- Colmar
- Saverne
- Erstein
- Saint-Louis
- Obernai
- Sélestat
- Mulhouse

Ce choix n'étant pas exhaustif et ne tenant pas compte des volontés politiques ou des d'acteurs locaux qui pourraient être identifiés par la suite.

En Alsace

Densité urbaine

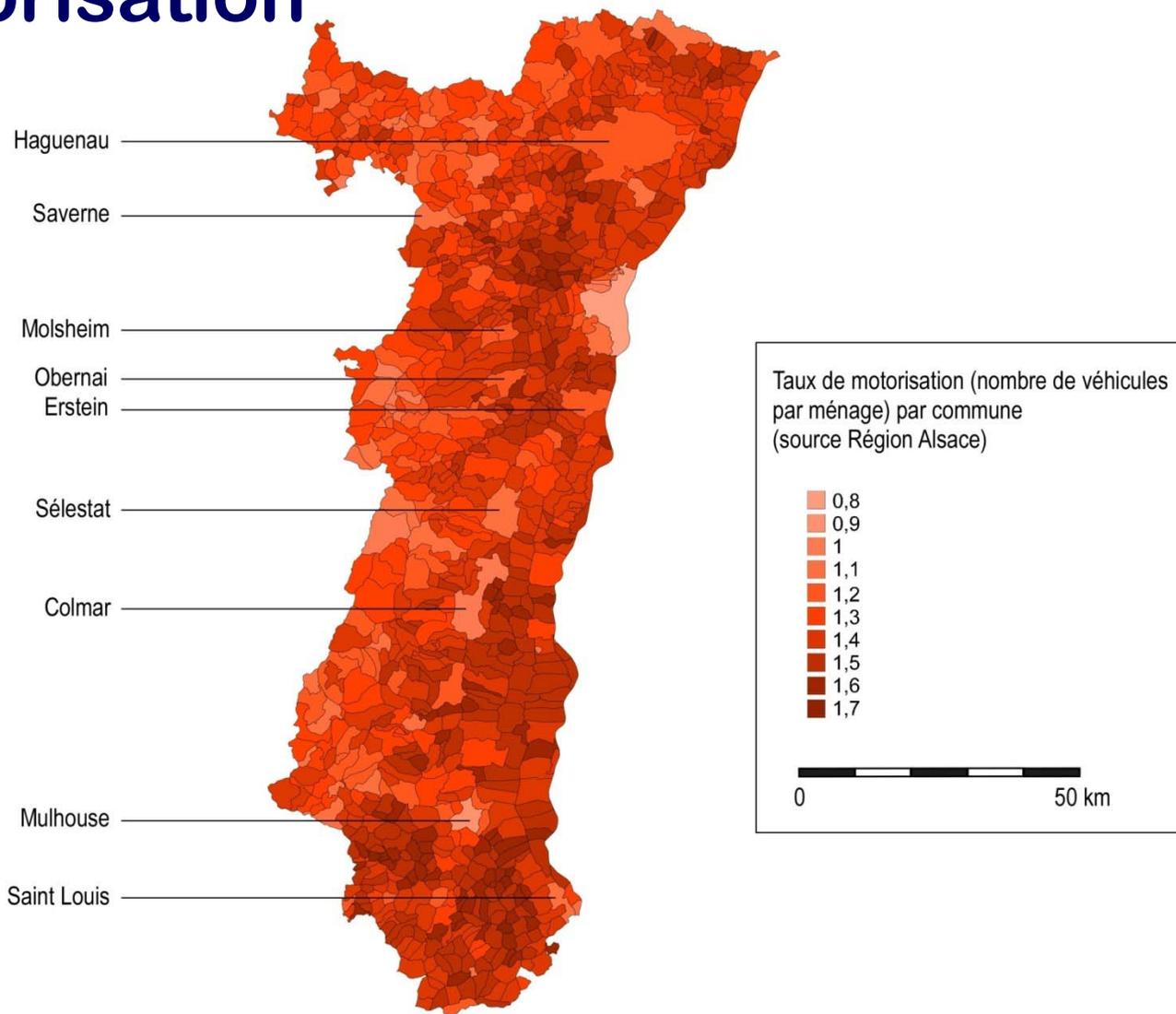


Auto'trement
La voiture en libre-service



En Alsace

Taux de motorisation

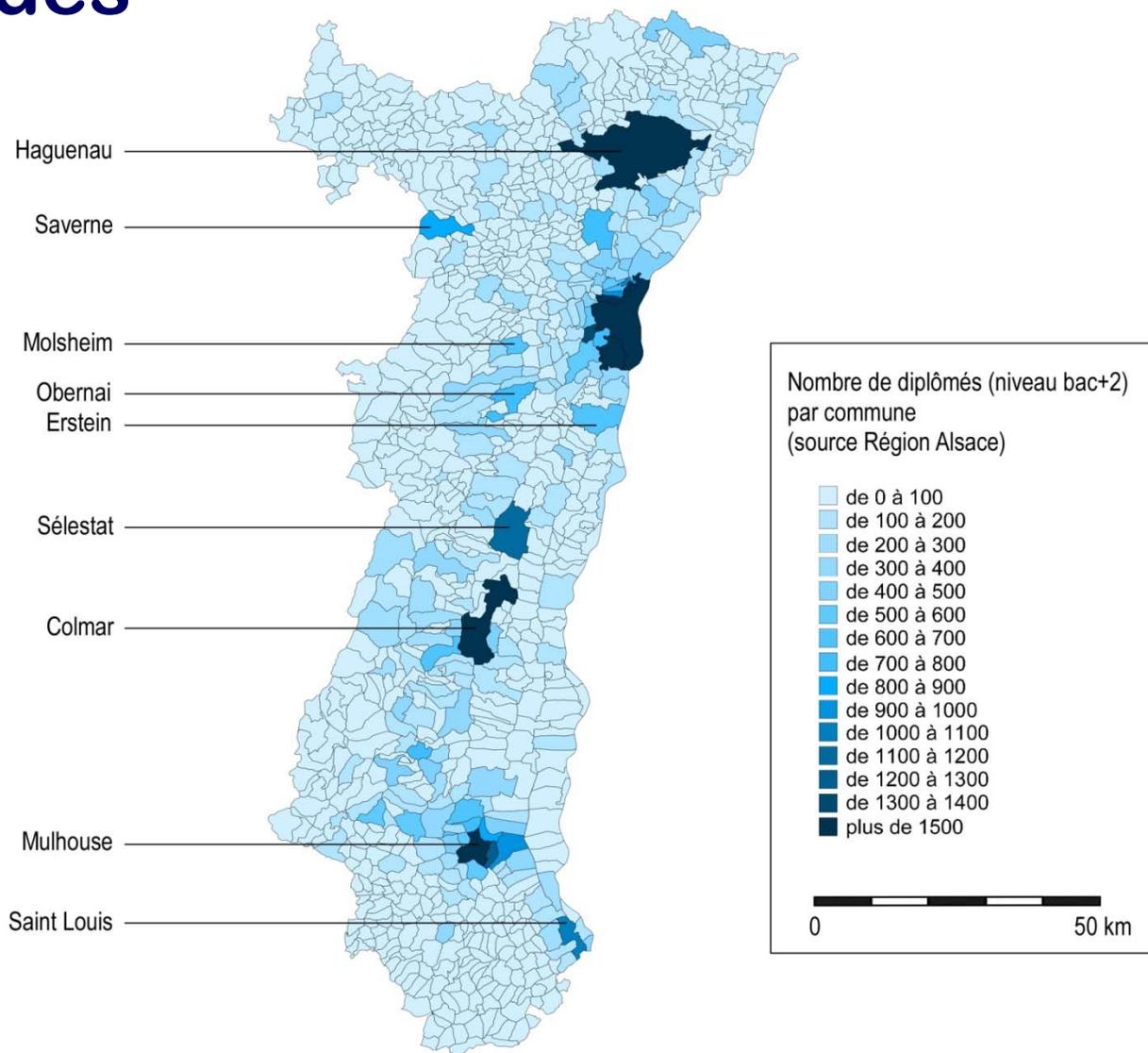


Auto'trement
La voiture en libre-service



En Alsace

Niveau d'études

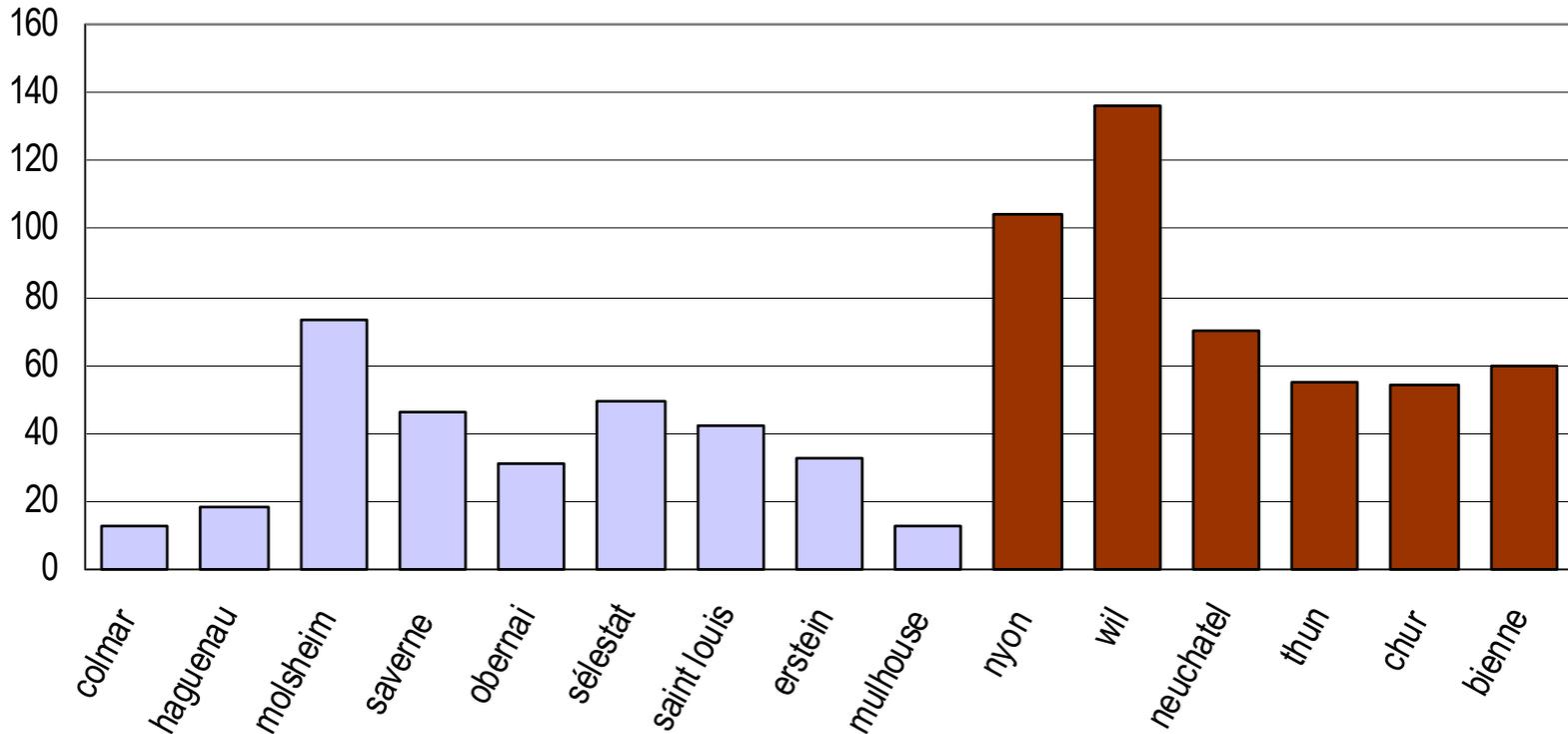


Auto'trement
La voiture en libre-service



Les limites de la transposition

Offre ferroviaire journalière en Alsace et en Suisse
(nombre de trains au départ des gares pour 10'000 habitants)



Indicateurs sur la volonté territoriale

- **Notoriété de l'autopartage :**

Celle-ci est encore très faible (moins de la moitié des interlocuteurs connaissait l'autopartage)

- **Politique mobilité et stationnement :**

la question de la mobilité commence à être prise en compte, le stationnement est encore peu contraint.

- **Investissement dans les transports publics :**

Politique de réaménagement des gares, les réseaux de transports se créent ou montent en qualité de service

- **Existence d'un réseau de partenaires potentiels**

Variable selon les villes

Des initiatives voient le jour



Covoiturage dans le Pays de Sainte-Odile - Microsoft Internet Explorer

Fichier Edition Affichage Précédente Adresse <http://www.covoiturage.ccpo.fr/index.php> Google Paramètres

Liens Hotmail Personnaliser les liens Windows Media Windows Google Agenda

S Pays de Sainte-Odile

Vie communautaire Vie quotidienne Vie sociale Vie économique Vie locale

ACCUEIL COVOITURAGE

ESPACE MEMBRE

- S'identifier
- S'inscrire

TRAJETS

- Recherche
- Réguliers au Pays de Sainte-Odile
- Par date au Pays de Sainte-Odile
- Dans le pays de Sainte-Odile
- Dans le Bas-Rhin
- En Alsace

EVÉNEMENTS

- Dans le Bas-Rhin
- En Alsace
- Ce mois-ci en France et en Europe
- Tous les événements
- Proposez votre

Covoiturage dans le Pays de Sainte-Odile

Départ : Arrivée :

Le service de covoiturage du Pays de Sainte-Odile

Trajets par commune

Vous trouverez sur cette page un service gratuit de covoiturage, pour les personnes habitant et travaillant dans le Pays de Sainte-Odile.

Le covoiturage a pour vocation de réduire le nombre de voitures avec une seule personne à bord.

Ce service permet de trouver des partenaires et de se réunir à plusieurs pour aller à la gare, d'aller travailler à plusieurs dans une même voiture, de partir en week-end ou en vacances à moindre frais.

Ce service s'adresse donc :

- Aux automobilistes souhaitant partager leurs frais de transports, en alternant leur véhicule chaque semaine,

[Voir la liste des communes](#)

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU PAYS DE SAINTE-ODILE

Internet 17:57

En Alsace

Des initiatives voient le jour



Ritmo - Haguenau - Microsoft Internet Explorer

Fichier Edition Affichage >> Adresse <http://www.ritmo.fr/tarifs.htm> OK Google Paramètres

Liens Hotmail Personnaliser les liens Windows Media Windows Google Agenda



tarifs

DES TARIFS AVANTAGEUX ET ADAPTÉS À VOS BESOINS

La gamme tarifaire Ritmo s'adapte à vos besoins et récompense votre fidélité.

Vous utilisez Ritmo occasionnellement et / ou irrégulièrement

TICKET 1H Ritmo

Valeurs 1h après activation avec correspondances sans retour

N° 293

TICKET 1H en carnet de 10 Ritmo

Valeurs 1h après activation avec correspondances sans retour

N° 144

Les tickets 1 heure (0,90€) et les carnets 10 tickets 1heure (7,00€) sont idéaux pour vos déplacements. Chaque voyage correspond à un trajet unique, retour non compris.

Vous utilisez Ritmo occasionnellement mais plusieurs fois durant la même journée

TICKET 1 JOUR Ritmo

Valeurs 1h après activation sans correspondances le jour de fabrication

N° 193

Le ticket 1 jour (2,70€) convient à vos habitudes de déplacement.

<http://www.ritmo.fr/contact.htm> Internet

Démarrer 18:03

Transports de proximité : le Bas-Rhin

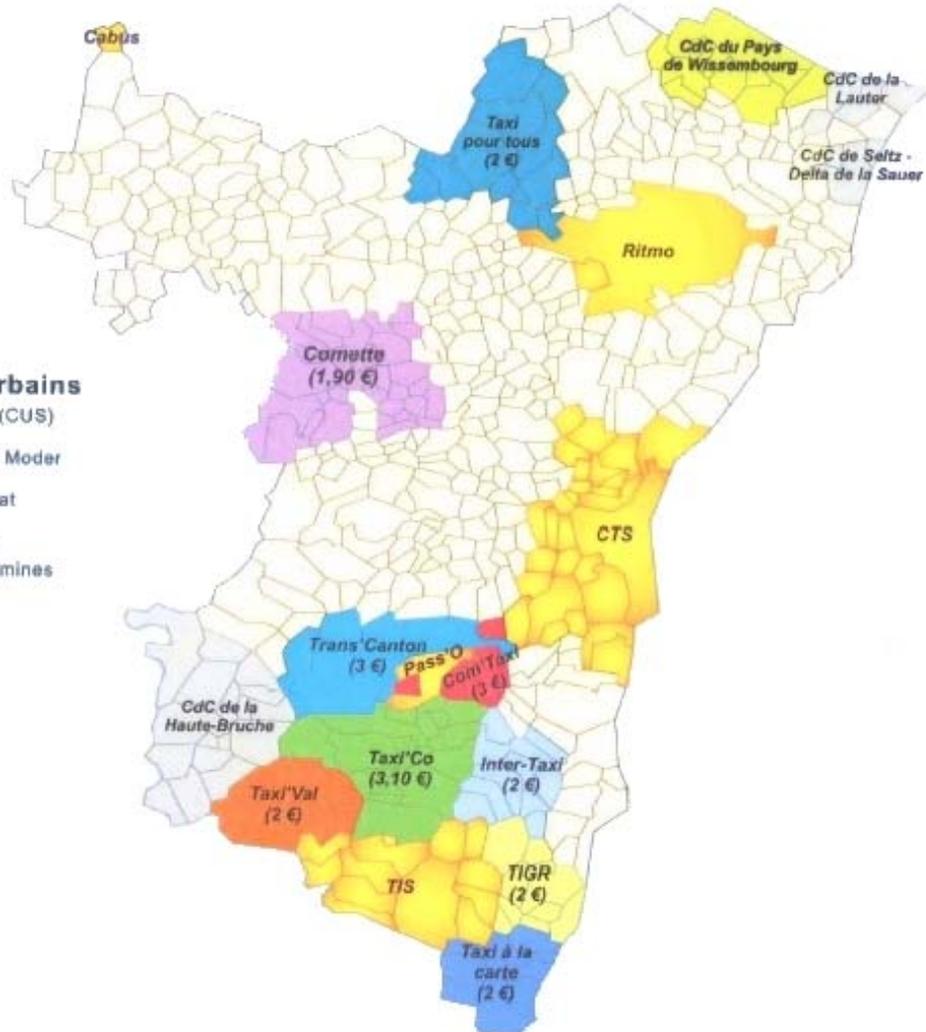
Transports à la demande

- CdC du Pays de Niederbronn
- CdC de la Région de Saverne
- CdC du Canton de Rosheim
- CdC du Pays de Sainte-Odile
- Pays de Barr et du Bernstein (2 CdC)
- CdC de Benfeld & environs
- CdC du Canton de Villé
- CdC du Grand Ried
- CdC de Marckolsheim & environs
- Projets à l'étude

Périmètres de transports urbains

- CTS** : Communauté urbaine de Strasbourg (CUS)
450 000 habitants
- Ritmo** : SIVU Haguenau - Schweighouse s/ Moder
38 000 habitants
- TIS** : Communauté de communes de Sélestat
31 800 habitants
- Pass'O** : Ville d'Obernai 10 500 habitants
- Cabus** : Communauté d'agglomération de Sarreguemines
52 500 habitants

Au 01/12/2006
Source : SDTD



En Alsace

Attentes vis-à-vis de l'autopartage

Des besoins spécifiques :

- Liaisons gares-communes (liaisons point à point, one-way)
- Déplacements touristiques vers hôtels ou pôles d'attraction touristique (Client occasionnel, one-shot)
- Déplacements pendulaires (domicile-gare de rabattement, régulier)
- Qui supposent une évolution forte du produit autopartage (diffusion du service, accroissement de l'offre, trajets point à point, évolution tarifaire, articulation avec du covoiturage,...)

En Alsace

Les soutiens possibles des collectivités

- **Attribution d'emplacements** de stationnement
 - > D'autant plus aisé que la pression du stationnement est faible
- **Utilisation de l'autopartage** par les services de la collectivité
 - > La moitié sont prêtes à étudier la faisabilité
- **Soutien à la communication**
 - > Au travers des supports institutionnels
- Les partenariats avec le transport collectif ou le soutien financier sont moins cités

Les limites à ce soutien

- **Limites de compétences** : n'est pas de la compétence de la collectivité ou n'est pas sa priorité
- **Limites juridiques** : quel soutien à une activité privée, quel statut des emplacements ?
- **Limites financières** : pas de budget pour ce type d'activité innovante
- **Limite du fonctionnement en réseau**
- **Attente d'une coordination** ou d'une impulsion : qui doit porter ?

En Alsace

Conditions pour la mise en place de l'autopartage sur un territoire

- Préexistence d'un **opérateur de carsharing**
- Existence d'une **offre suffisante de transports collectifs** et d'autres alternatives
- Existence d'une **demande locale** en chaque point du réseau

Répartition des attributions des collectivités pour le soutien à l'autopartage

	Commune/EPCI	Région/CG
Réserver des emplacements	Autorisation+ aménagements sur domaine public ou privé	Autorisation+ aménagements en gare
Favoriser l'intermodalité	Abonnements combinés T urbain, permettre accès T à D	Abos combinés réseaux interurbains, TER, intégration «carte orange»
Mieux faire connaître le service	Communication de proximité	Communication régionale+gares Centrale mobilité
Développer l'utilisation par les « pros »	Complément véhicules services	Utilisation pro intermodale, intégration PDE

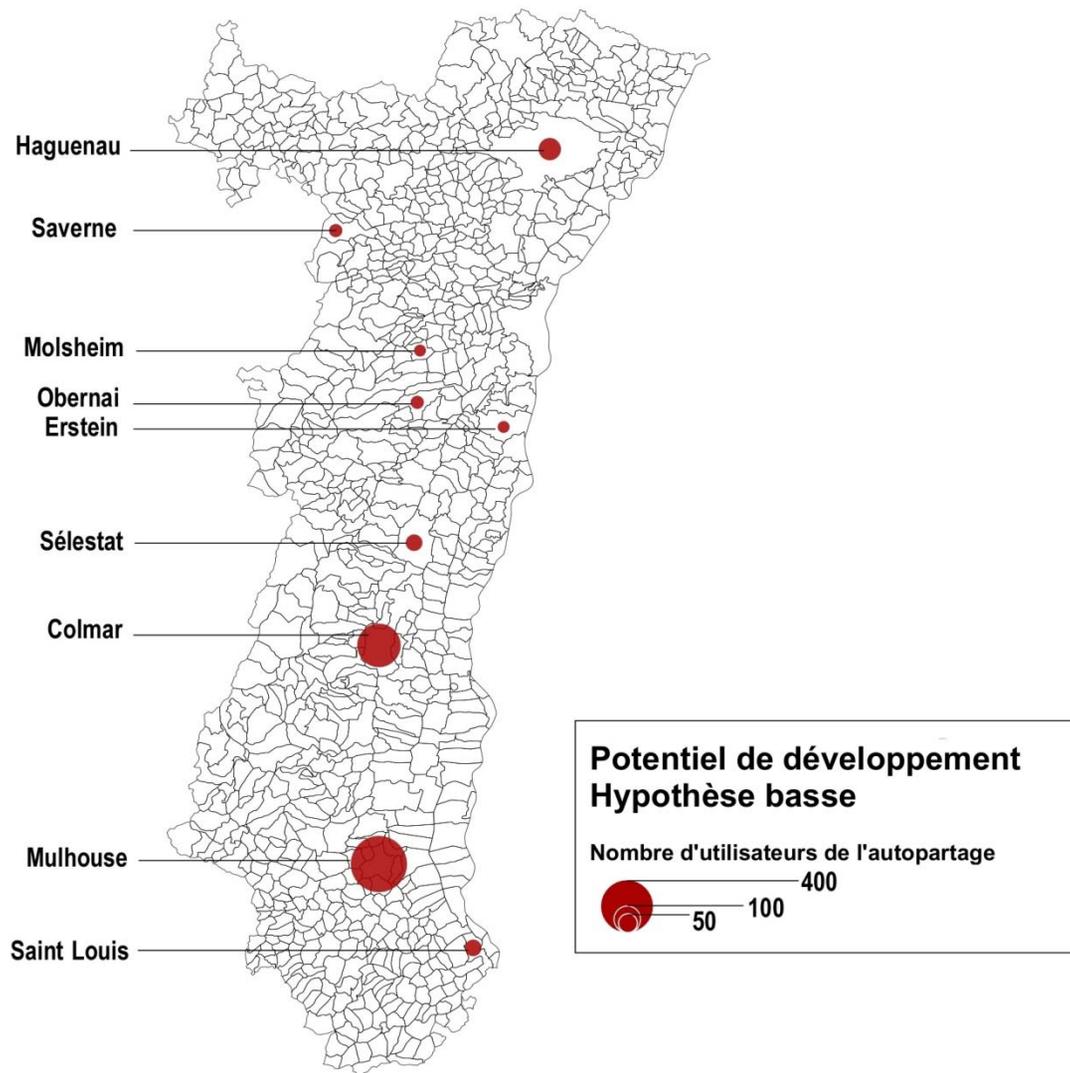
En Alsace

Les scenarii pour la diffusion

- **Par opportunité :**
 - Soit au fur et à mesure de la constitution d'une demande individuelle ou groupée suffisante pour la mise en service d'un véhicule
 - Soit à partir du soutien d'une collectivité locale suivant l'une des modalités énoncées
- **Coordonné :** schéma de déploiement régional avec un niveau de service en gare et en ville en fonction du potentiel de l'agglomération + planning de mise en place, communication, et dispositif d'aides croisées pour la mise en place (sur le modèle du programme de rénovation des gares)

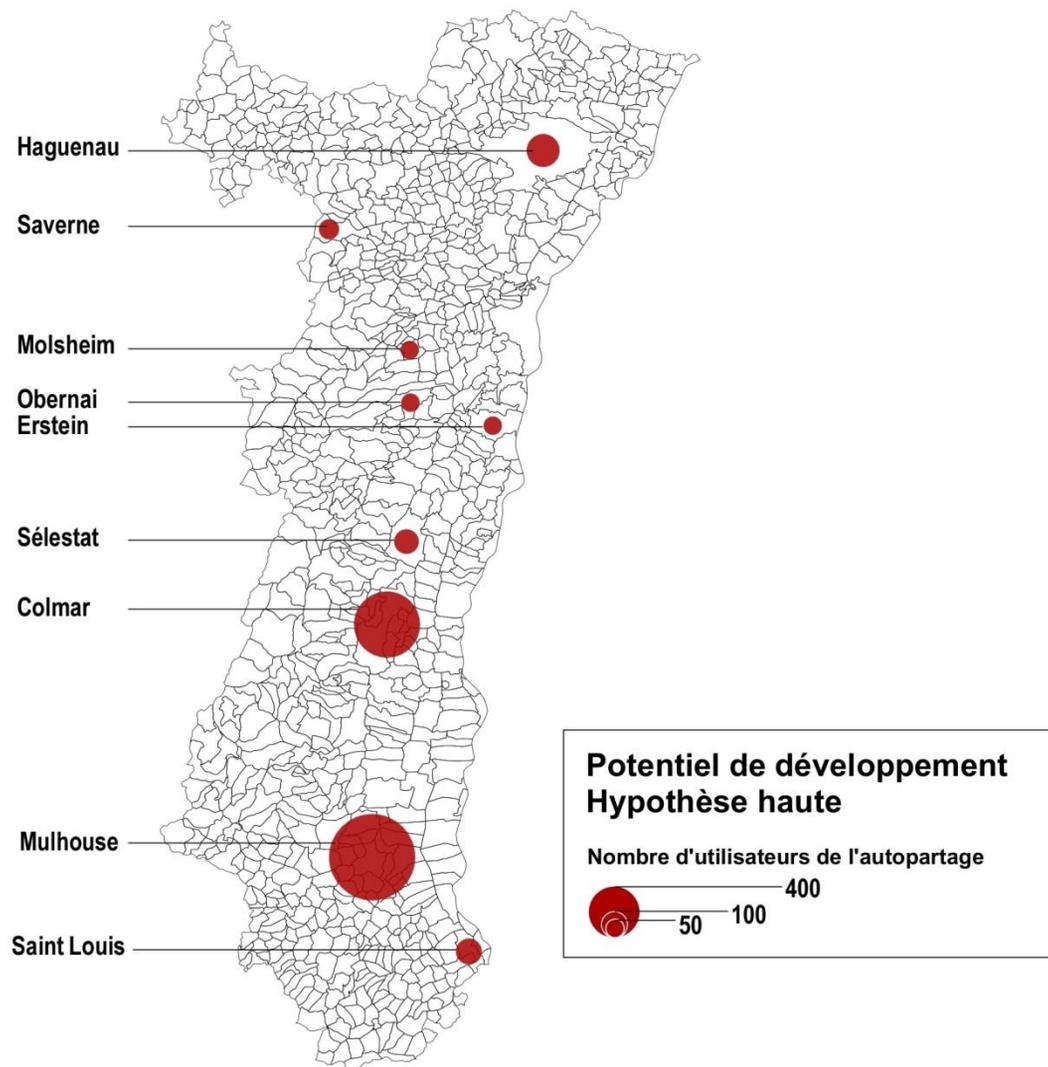
En Alsace

Scénario "par opportunité"



En Alsace

Scénario "coordonné"



Conclusion

- Les expériences allemandes et suisses montrent que sur un territoire dense comme l'Alsace, **le potentiel existe sur villes moyennes**
- **La recherche d'alternatives à la voiture particulière s'est développée fortement** sur la plupart du territoire (études, mises en place de T à D, de services urbains de transport, d'initiatives favorisant le covoiturage, restructuration des gares, arrivée du TGV,...)
- Le marché potentiel existant, **l'enjeu est de savoir si la région Alsace et les villes alsaciennes souhaitent être pionnières** et impulser le développement du service ou laisser le service se développer en fonction du marché.