

L'étude Rhin AutoPartage ou le potentiel de développement de l'autopartage, nouveau service de mobilité sur les villes moyennes.

L'autopartage est un service de véhicules accessibles 24/24 pour la durée souhaitée, complémentaire du transport public et offrant une alternative à la voiture particulière. Ce service existe depuis 20 ans en Suisse et en Allemagne et se développe depuis 7 ans dans certaines grandes agglomérations notamment à Strasbourg . L'objectif de l'étude Rhin-Autopartage était de mesurer la viabilité et le potentiel de services d'autopartage dans les villes moyennes.

Ce service fonctionne dans des villes de plus de 10 000 habitants la plupart du temps en complément du transport public dans plusieurs régions frontalières (Suisse, Sud du Bade-Würtemberg et Wallonie) Lorsqu'il existe dans les villes moyennes, le service est rattaché à une organisation régionale ou nationale qui assume tout ou partie des fonctions de gestion, des fonctions commerciales, voire du risque financier.

Le cas de la Suisse montre qu'à partir du moment où elles sont desservies par un réseau de transport public, toutes les agglomérations de 10 000 habitants et plus disposent d'un potentiel d'utilisateurs suffisant pour assurer un taux d'utilisation satisfaisant des véhicules partagés. La moitié des usages en gares sont assurés par des utilisateurs dont ce n'est pas la station de proximité (soit en rabattement d'autres stations locales, soit en intermodalité avec le train notamment dans les villes touristiques).

Service urbain par excellence, l'autopartage peut également assumer une fonction de prolongement des déplacements interurbains en intermodalité avec le train, à condition qu'existe également une demande locale de proximité. Ainsi, les usagers de l'autopartage des grands centres urbains et ceux des villes moyennes peuvent contribuer à un système de solidarité gagnant-gagnant qui permet l'existence d'un réseau régional de stations d'autopartage.

Transposé au cas de l'Alsace, région constituée d'un maillage de villes moyennes relativement denses, et dotée d'une infrastructure de transport ferroviaire performante sur certains axes, l'étude démontre le potentiel de développement sur toutes les agglomérations de plus de 15 000 habitants et les modalités à réunir pour permettre ce développement.