

Intermodalité et autopartage

L'autopartage en Alsace et dans le Rhin supérieur :
Quelles perspectives ? Quels partenariats ?

Jean-Baptiste SCHMIDER / APR 01.02.2008



Développer l'autopartage en Alsace

- L'étude *Rhin-Autopartage*, réalisée pour le compte du PREDIT, montre un potentiel pour l'autopartage dans les villes Alsaciennes de plus de 15'000 habitants.
- Le rapport d'étude (fin 2007) peut être téléchargé sur le site www.autotrement.com/rap.htm
- Il s'agit maintenant d'examiner plus en détail les modalités de mise en oeuvre et développement de l'autopartage sur ces territoires, ainsi que les conditions de viabilité financière, juridique, et technique.

Les atouts de l'Alsace pour l'autopartage

- Densité urbaine le long d'un réseau ferroviaire qui augmente son offre (cadencement, trams-trains...)
- Développement des politiques de déplacement dans les principales agglomérations et villes moyennes
- Structure d'autopartage dans la principale ville, existant depuis 2001, financièrement équilibrée
- Amorce du service dans quelques villes (Saverne, Sélestat, Mulhouse et lancement prévu à Colmar)
- Début de sensibilisation des principaux partenaires et pouvoirs locaux

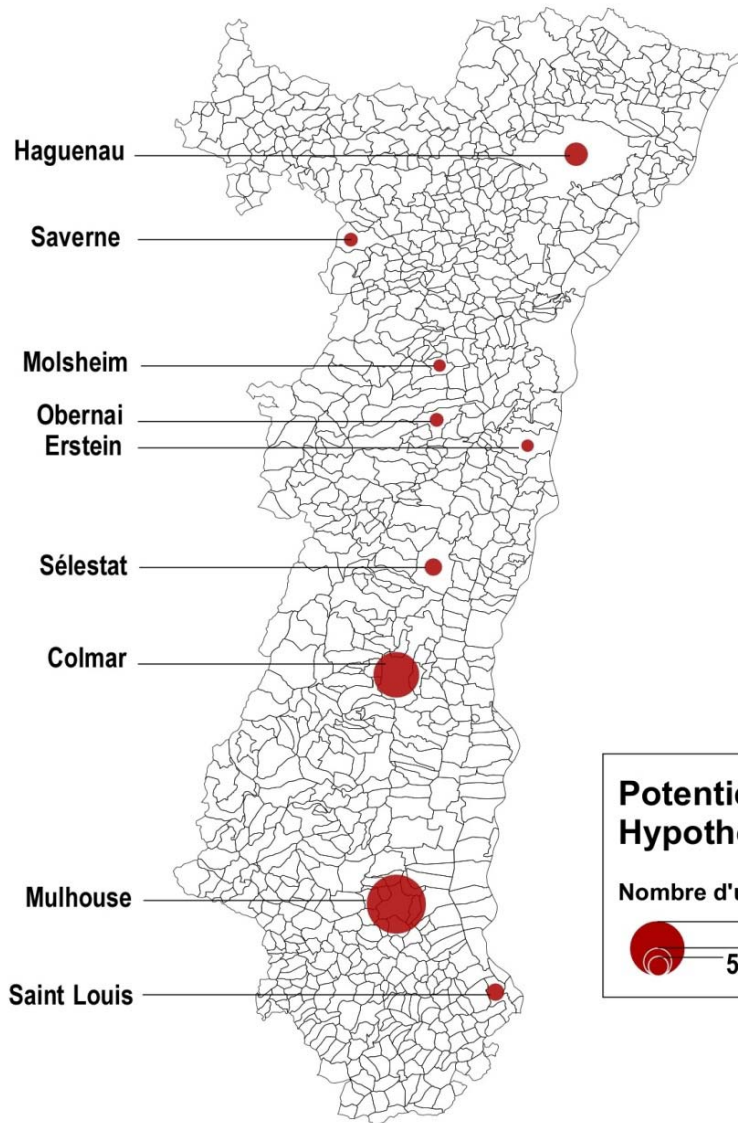
Les scénarios de diffusion

- Villes alsaciennes étudiées dans le rapport *Rhin-Autopartage* :
 - Haguenau
 - Molsheim
 - Colmar
 - Saverne
 - Erstein
 - Saint-Louis
 - Obernai
 - Sélestat
 - Mulhouse
- Critères déterminants le scénario de mise en œuvre du service d'autopartage dans une commune :
 - Coordination et soutien par la **Région Alsace** (stations en gare, communication régionale...)
 - Volontarisme et soutien de la part des **collectivités locales** (stations en centre-ville, communication locale...)

Les scénarios de diffusion

- **Scénario « par opportunités » :**
 - Développement de l'autopartage en s'appuyant sur les capacités d'investissement propres d'Auto'trement (limitées)
 - Émergence d'une demande d'administrations et/ou d'entreprises locales et de particuliers (5 à 6 usagers minimum par voiture)
 - Soutiens apportés ponctuellement par les villes souhaitant s'investir *a minima* dans l'expérience.
- Dans ce scénario, on estime que l'autopartage alsacien **arriverait vers 2018 au niveau où étaient les villes suisse en 2000.**

Les scénarios de diffusion



Scénario par opportunités

Nbr utilisateurs / voitures en 2018

Haguenau : 70 (~4)

Saverne : 25 (1 à 2)

Molsheim : 20 (1 à 2)

Obernai : 25 (1 à 2)

Erstein : 20 (1 à 2)

Sélestat : 40 (2 à 3)

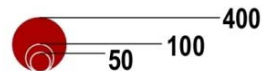
Colmar : 270 (~12)

Mulhouse : 450 (~ 21)

Saint-Louis : 40 (2 à 3)

Potentiel de développement Hypothèse basse

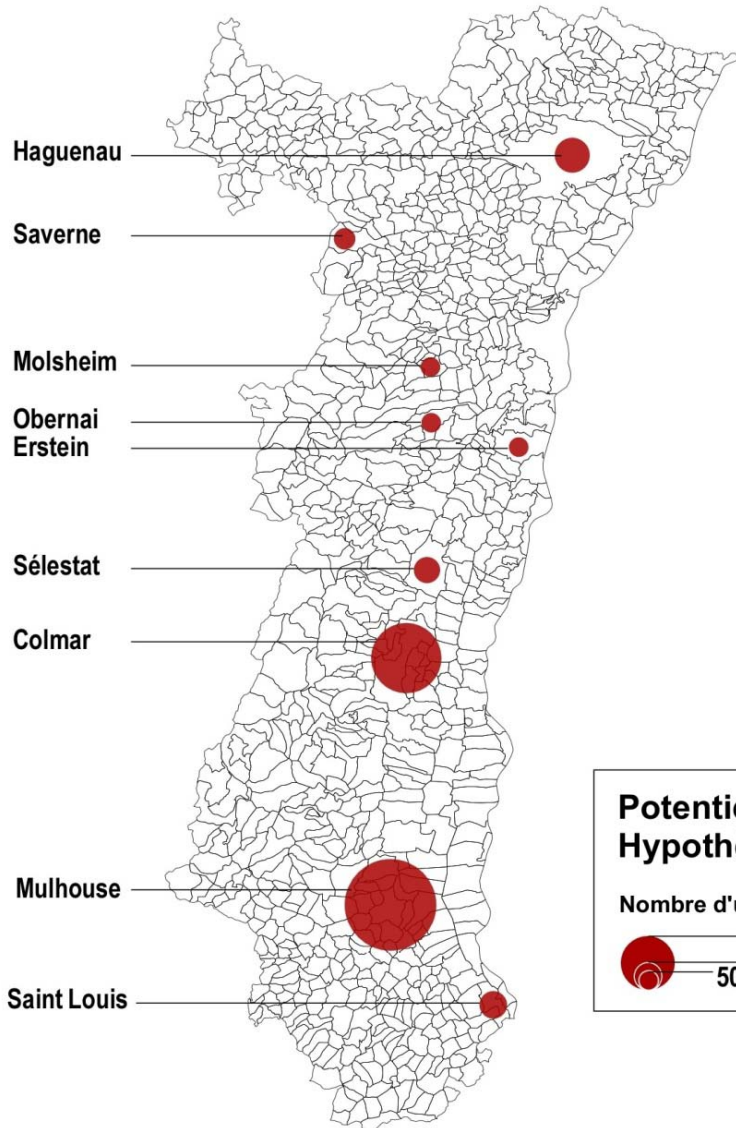
Nombre d'utilisateurs de l'autopartage



Les scénarios de diffusion

- **Scénario « volontariste »**, s'ajoutent au scénario précédent :
 - Coordination régionale permettant le développement d'une offre simultanément sur l'ensemble des villes moyennes alsaciennes (avec communication régionale et locale).
 - Mobilisation de moyens conséquents : investissement dans les voitures, l'aménagement de stations et les moyens humains (par ex. un commercial par département).
- Dans ce scénario, on estime que l'autopartage alsacien **arriverait en 10 ans au niveau où sont les villes suisse aujourd'hui.**

Les scénarios de diffusion



Scénario volontariste

Nbr utilisateurs / voitures en 2018

Haguenau : 160 (~8)

Saverne : 60 (~4)

Molsheim : 50 (~3)

Obernai : 50 (~ 3)

Erstein : 50 (~ 3)

Sélestat : 90 (4 à 5)

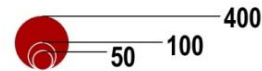
Colmar : 650 (~ 30)

Mulhouse : 1100 (~ 50)

Saint-Louis : 100 (5 à 6)

Potentiel de développement Hypothèse haute

Nombre d'utilisateurs de l'autopartage



Auto'trement

La voiture en libre-service

Le partenariat avec les collectivités locales

L'autopartage répond à des **besoins existants** et permet d'accompagner les politiques de mobilité des collectivités :

- **remplacement des voitures peu utilisées** par les ménages (1ère, 2ème ou 3ème).
- **déplacements professionnels** : souple et économique pour les usages occasionnels ou en complément de flotte.
- solution de sécurité en **complément du covoiturage** (par ex. dans le cadre d'un PDE)

Le partenariat avec les collectivités locales

Pour soutenir l'autopartage, la collectivité locale pourra :

- **Attribuer des emplacements** de stationnement, gracieusement ou à prix réduit ; participer à leur aménagement et signalisation.
- **Utiliser l'autopartage** pour les déplacements de ses agents, en remplacement ou en complément de sa flotte.
- **Soutenir la promotion**, par ex. via un journal municipal, l'affichage, l'intégration dans des événements, etc.
- Inciter l'opérateur de transport collectif à proposer **des offres combinant TC+Autopartage**, ou d'autres formes de partenariats.

Les scénarios d'organisation

- La gestion du risque financier :
 - Décentralisation du risque (modèle carsharing südbaden) ?
 - Partage du risque (modèle mobility) ?
 - Prise du risque : avec réduction par le soutien des collectivités au démarrage, et par l'utilisation par les collectivités du service.
- La gouvernance à l'échelle territoriale
 - Quels relais mettre en place dans le cadre de la gouvernance de la SCIC au niveau local ?
 - Dans les discussions avec les collectivités
- Quelle visibilité du service au niveau local
 - Représentation du service
 - Hébergement local, vitrine, interlocuteur

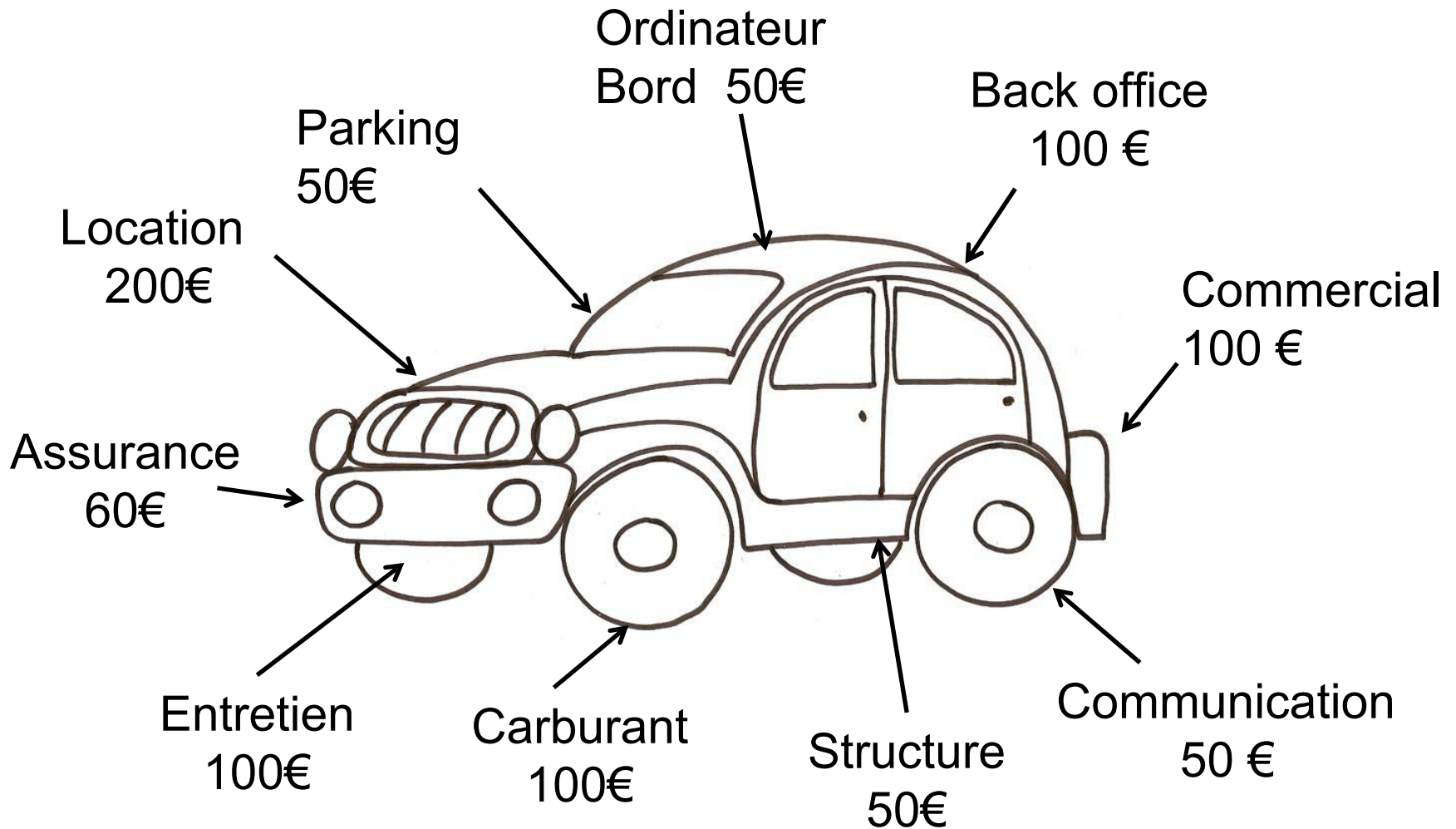
La gestion du service au niveau local

- Les tâches devant être faites localement
 - Suivi contrôle des véhicules et stations
 - Prospection commerciale
 - Accueil physique renseignement commercial
 - Signature des contrats
 - Démonstration prise de véhicule
- Les scénarii possibles au démarrage
 - Partenariat avec structures locales (exploitant transport, associations locales,...) pour un hébergement
 - Vacances ou semi-bénévolat
 - Gestion distante (présence 1 journée/semaine/ville)

Les enjeux économiques

- Les investissements
 - Aménagement des stations
 - Communication/Marketing (Coût d'acquisition des 1ers clients)
 - Temps de montée en charge (6 à 12 mois)
- L'exploitation
 - Trouver un équilibre entre recette et coûts directs(500€)+indirects(350€), soit environ 850 €/véhicule/mois
 - Recette moyenne/abonné : 50€/mois
 - Recette moyenne/km : 0,50 €
 - 17 abonnés/voiture parcourant 100 kms/mois

Enjeux économiques



L'aménagement des stations



Auto'trement
La voiture en libre-service

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

Autopartage et mobilités alternatives

- Quelle articulation avec les différents services de transport ?
 - TER/Transports interurbains
 - Transports urbains
 - Tà D/navettes
 - Covoiturage
 - Taxis
 - Location vélos
 - Locations voitures
- Quelle réponse aux autres besoins ?
 - Gestion des déplacements touristiques (one-shot)
 - Gestion des déplacements pendulaires (AR quotidiens)
 - Gestion des liaisons ville-centre/gare

La coopération transfrontalière

- Favoriser l'intermodalité dans les déplacements transfrontaliers
- Permettre l'interopérabilité par accords réciproques entre organisations d'autopartage
- Faciliter l'interopérabilité entre abonnés à l'autopartage par l'interfaçage :
 - des cartes d'accès
 - des réservations
 - des bases données
- Favoriser l'information multimodale (centrale de mobilité transfrontalière)
- Intégrer l'autopartage dans une offre globale (europass, ...)

Moyens ? Projet interrég, eurodistricts,(strasbourg-ortenu, des 3 frontières,

...