



www.autosbus.org - autosbus@laposte.net

Exploration des expériences d'écomobilité

L'autopartage à Mens

07/06/2017

Louer sa voiture plutôt que la laisser dormir au garage : six familles de Mens, au sud de Grenoble, ont franchi le pas. De 2011 à 2015 elles ont proposé jusqu'à dix véhicules particuliers en location par l'intermédiaire de divers opérateurs nationaux. Le système s'est créé de façon très légère, sans organisation porteuse ni coût ni subvention.

La proposition typique est faite par un couple qui a deux voitures sous utilisées. Le tarif équivaut à un prix de l'ordre de 30 centimes par kilomètre, essence comprise, soit à peu près le barème fiscal et la moitié d'une location commerciale classique pour un déplacement de courte durée. Une quinzaine d'utilisateurs ont fait environ 85 locations en 3 ans. Avec l'aide de ce système, un couple a réussi à fonctionner avec une voiture au lieu de deux et une personne a réussi à se passer de voiture.

Début 2015 l'opérateur intervenant à Mens a fusionné avec Drivy dont la priorité stratégique était la conquête des grandes villes d'Europe. Les règles mises en place au service de cette stratégie ont tué la pratique villageoise qui s'était installée. Une nouvelle tentative a été faite avec un autre opérateur mais la dynamique qui s'était installée jusqu'en 2015 a disparu. Les initiateurs du réseau sont actuellement ouverts à toutes les options, incluant l'arrêt définitif de l'expérience ou sa relance sous de nouvelles formes.

Sources

Cette note est une mise à jour de notre précédente [étude](#). La mise à jour a été réalisée en interaction avec Olivier Dodinot et Nathalie Lacroix.

L'expérience

Dans cette première partie, nous présentons le réseau d'autopartage qui a fonctionné à Mens entre 2011 et 2015.

Situation

Mens est une commune rurale de 1450 habitants située à 50 km de Grenoble, ville qui peut être atteinte en bus 2 fois par jour en 1h30 à 1h45 selon les horaires. La gare la plus proche est à 14 km. Il y a environ 1000 habitants au bourg centre. La vie associative est très active (70 associations).

Historique



L'idée de l'autopartage a été discutée à Mens vers 2009. Des contacts avaient alors été pris avec l'association grenobloise [Alpes-Autopartage](#), devenue ensuite Citélib et intégrée au réseau [Citiz](#). Le système a ensuite été créé en 2011 à l'initiative d'un [habitant](#) particulièrement investi dans le champ de l'écologie et qui a par ailleurs contribué à la mise en place d'un pédibus et de parkings à vélos. « Notre objectif était de réduire le nombre de véhicules qui circulent dans notre commune. Nous voulions aussi permettre à ceux qui n'ont pas les moyens d'avoir une voiture de se déplacer. »

Il n'y avait pas assez d'utilisateurs potentiels à Mens pour lancer un système d'autopartage classique avec des voitures mises à disposition par un opérateur. Le seuil de rentabilité se situe à une location par jour et il ne peut être atteint qu'en ville.

On aurait pu envisager de faire appel à un opérateur en lui assurant une garantie de recette avec de l'argent public comme cela a été fait depuis dans trois [parcs naturels](#) de la Région Auvergne Rhône Alpes. Cependant cette formule n'existait pas à l'époque et la commune de Mens a très peu de ressources financières.

C'est donc la location entre particuliers qui a été choisie et mise en place en coopération avec CityzenCar qui a par la suite fusionné avec Buzzcar mi 2013 puis avec Drivy début 2015.

Modalités de fonctionnement

Recrutement

Le recrutement des loueurs et des utilisateurs se fait principalement par bouche à oreille. Les initiateurs font régulièrement des rappels d'information sous forme d'articles dans les journaux locaux, de documents dans les commerces et à l'office de tourisme et d'infos sur Internet.

L'utilisateur s'inscrit sur le site de l'opérateur (Citizencar puis Buzzcar puis Drivy). Il télécharge une photo et une image électronique de sa carte d'identité et de son permis. Il donne ses coordonnées bancaires. Il doit avoir au moins 21 ans et 2 ans de permis. Il ne doit pas avoir eu d'accident responsable ou de retrait de permis depuis 24 mois. Seul les permis Européens sont acceptés.

Mise en relation

Le loueur inscrit sa voiture et ses tarifs sur le site de l'opérateur.

L'utilisateur choisit un véhicule, vérifie sa disponibilité en contactant le loueur et donne une préautorisation de prélèvement sur son compte.

Partage

Le loueur et l'utilisateur se rencontrent une première fois au départ pour faire l'état du véhicule, relever le compteur et remettre les clés, puis une seconde fois à la restitution des clés. Pour éviter cette contrainte, un opérateur avait proposé un équipement de suivi par GPS mais cela nécessitait une couverture de téléphonie mobile qui n'était pas suffisante à ce moment là à Mens.

Le tarif est fixé par le loueur à peu près au niveau du barème kilométrique fiscal. Par exemple, une Twingo est louée 10 € par jour plus 27 cts par kilomètre, essence et commission du site comprise. Dans cet exemple le barème kilométrique fiscal est de 33.2 cts et le prix de location est un peu plus élevé pour un aller-retour à La Mure (2 x 18 km) mais un plus faible pour un aller-retour à (2 x 57 km).

Ce tarif inclut le carburant, de façon à ce qu'il n'y ait pas besoin de faire le plein à chaque location. Si l'usager doit faire un plein, le loueur lui rembourse sur justificatif. La location est prélevée par le site sur le compte de l'utilisateur. Pour se rémunérer l'opérateur ajoute une commission de 30%.

Pour une courte durée et un petit kilométrage, le prix est avantageux par rapport à une location commerciale, par exemple 43 € (essence comprise) pour une location de six heures et un parcours de 100 km, soit environ les deux tiers d'une location commerciale. Cette différence de prix disparaît en cas de longue durée et de grande distance, par exemple 150 € (essence comprise) pour une location de 3 jours et un parcours de 500 km, soit à peu près le même prix que celui d'une location commerciale.

Le loueur et le conducteur laissent un commentaire sur le site.

Sécurité

Le prix de la location comprend une assurance¹ tous risques et une assistance dépannage 24/24 au premier kilomètre. L'assurance couvre l'accident, le vol, le vandalisme et l'incendie. La voiture est couverte à hauteur de sa valeur actuelle. Il y a une franchise de 800 € en cas d'accident si le conducteur est responsable ou s'il n'y a pas de tiers identifié². En cas d'incident, les bonus du loueur et du locataire ne sont pas impactés. Les contraventions sont à la charge de l'utilisateur.

¹ Le Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie a publié un rapport sur l'assurance des véhicules en autopartage. Ce rapport fait notamment un comparatif très détaillé des différents sites d'autopartage et permet de situer Drivy par rapport aux systèmes concurrents : http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/assurance-autopartage-entre-particuliers_28_02.pdf

² Montant du même ordre que celui de la location commerciale

Gestion du système

Il n'y a pas de gestion locale du système à proprement parler. La gestion passe par l'opérateur et des relations de voisinage entre habitants. Il n'y a pas eu de dépense publique locale ni de demande de subvention.

Utilisation

Les voitures

En 2015, au moment où le système fonctionnait au mieux, six familles proposaient dix voitures. La proposition typique était faite par un couple ayant deux voitures sous utilisées.

Les utilisateurs

Il y a eu jusqu'à une quinzaine d'utilisateurs dont deux très réguliers. Grâce à l'autopartage, un couple a réussi à fonctionner avec une voiture au lieu de deux et une personne a réussi à se passer de voiture (voir les encadrés suivants). D'autres locations ont été faites par exemple pour les invités d'une réunion de famille, pour des touristes en panne ou pour des jeunes sans emploi.

Encadré 1 – Trois ans à Mens sans voiture

Une utilisatrice est arrivée à Mens en 2011 en provenance de Paris où elle pratiquait déjà la location de voiture. Ayant un travail principalement réalisé à domicile et comptant sur l'autopartage, elle a fait le pari de vivre sans voiture. Trois ans après, le pari est gagné. Elle utilise typiquement l'autopartage pour des rendez-vous professionnels à Grenoble ou pour des démarches dans un rayon de 15 km.

Elle utilise également le train combiné à l'autostop. Pour se rendre à la gare ou en revenir, elle privilégie les heures favorables (matin et soir) et les jours de semaine. Son temps d'attente est toujours acceptable mais il lui arrive de monter dans quatre ou cinq voitures pour faire 20 km.

Elle fait globalement deux voyages par semaine, moitié en autopartage et moitié en autostop et train. Elle estime ainsi économiser 50 % de ce que lui coûterait une voiture (environ 1500 € par an). Cet avantage financier est la justification de son choix. Du côté des désavantages, elle cite la franchise de 800 € qu'elle serait prête à couvrir par une assurance personnelle si cela était possible.

Dans les conditions qui sont les siennes, vivre sans voiture à Mens est tout à fait possible mais elle n'a pas la possibilité de faire une sortie improvisée pour ses loisirs ni de faire un voyage de plusieurs jours à une distance un peu grande. Ces deux limitations lui pèsent.

Les partages

Il y a eu jusqu'à 40 partages par an avec deux voitures fréquemment louées (environ une fois par mois). La réponse à la demande de location a été typiquement obtenue en moins de 4 heures. Si la voiture souhaitée n'était pas disponible, l'utilisateur avait le temps d'en chercher une autre. Une utilisatrice a réalisé 41 locations en 3 ans avec six voitures différentes. Elle a toujours trouvé une voiture disponible quand elle en avait besoin, quitte à contacter plusieurs loueurs en même temps en cas d'urgence et à donner la priorité à celui qui répondait le premier.

Les utilisations ont été de quelques heures et 10 km à quelques jours et quelques centaines de km. Au delà de deux jours, le partage devient difficile pour les propriétaires pour des raisons de disponibilité des voitures et il devient financièrement moins intéressant pour les utilisateurs.

Encadré 2 – Autopartage informel entre amis sans passer par l'opérateur

Une utilisatrice travaille à Mens tandis que son compagnon utilise sa voiture toute la semaine dans le cadre d'un emploi éloigné. La famille avait précédemment un second véhicule, assez vieux, permettant de faire quelques déplacements courts dans les environs de Mens à un prix très raisonnable. Quand le moment est venu de remplacer ce second véhicule, la famille a passé une annonce dans un journal local pour solliciter d'éventuels loueurs. Il y a eu deux réponses et les locations ont commencé de façon informelle et en confiance avec un double de clé prêté en permanence, un carnet laissé dans la voiture pour noter les kilomètres et un tarif de 0,35 €/km. Ces locations informelles se sont ajoutées à celles qui étaient proposées par l'opérateur.

En pratique, l'utilisatrice a toujours trouvé un véhicule en trois coups de téléphone au maximum lorsqu'elle a fait ses demandes à temps. Au plus tôt elle appelle la veille pour ne pas bloquer exagérément le loueur. Au plus tard elle appelle quelques heures à l'avance, ce qui crée une petite incertitude, un peu de stress et quelques échecs en cas d'appels de dernière minute.

L'utilisatrice fait aussi appel au covoiturage entre voisins, par exemple pour les trajets des enfants, ainsi qu'à l'autostop pour se rendre à la gare ou en dépannage si l'autopartage n'a pas marché. L'autostop est efficace dans la mesure où elle ne voit jamais passer plus de dix personnes avant d'être prise. C'est aussi une superbe occasion de rencontres. Par contre la circulation est parfois tellement faible et que l'attente peu devenir longue. Par ailleurs elle interdit l'autostop à sa fille de 16 ans.

La sécurité

En trois ans, il n'y a eu qu'un incident : une utilisatrice a été débitée de 150 € pour la réparation d'une rayure sur la carrosserie d'une voiture louée.

Perception

La motivation des loueurs a été principalement écologique, mais la location étant faite au juste prix, elle a aussi un intérêt économique, notamment pour une voiture qui roule peu et qui risque de « mourir de la rouille plutôt que de l'usure ».

Les deux utilisatrices contactées sont contentes d'avoir économisé sur l'achat, les frais et l'assurance d'une voiture, mais aussi d'avoir économisé le temps et le souci de l'entretien (nettoyage, pneus neige, révisions, contrôles techniques). Toutes deux ont combiné l'autopartage, le covoiturage et l'autostop et sont satisfaites des relations sociales que cela entretient. Abandonner sa voiture, même à Mens, cela reste encore une perte de liberté pour les déplacements longs, parce que l'autopartage n'est pas la solution dans ce cas et parce que la gare est éloignée. La liberté manque également pour les déplacements très courts et/ou improvisés, typiquement pour se rendre au point de départ d'une ballade ou pour conduire sa fille chez une amie.

L'essoufflement

Dans cette seconde partie, nous expliquons pourquoi et comment l'expérience s'est essoufflée.

L'union entre Buzzcar et Drivy début 2015 a permis de proposer 26 000 véhicules à une communauté rassemblant 500 000 membres en France, puis de partir à la [conquête](#) de l'Europe. En 2015, on pouvait lire « tout le monde y trouvera son compte : plus de voitures pour les locataires et plus de locataires pour les propriétaires ». Ce n'est pas ce qui s'est produit à Mens. Bien au contraire, les règles mises en place pour optimiser l'autopartage dans les grandes villes ont tué la pratique villageoise qui s'était installée. Il est bien évident que les priorités stratégiques de Drivy ne se situaient pas à ce micro niveau.

Les deux exemples qui suivent parlent d'eux-mêmes. L'opérateur a imposé une location d'une journée au moins alors que beaucoup de locations se limitaient à quelques heures. Cette contrainte n'était pas discutable. Elle a découragé plusieurs utilisateurs. L'initiateur du réseau de Mens et principal loueur a été amené, pour

des raisons familiales, à refuser deux locations successives. Cela a entraîné son éviction automatique du site de l'opérateur, à nouveau sans discussion possible.

La décision a été prise de changer d'opérateur. Citélib a été de nouveau contacté mais les conditions économiques ont été jugées trop contraignantes. Le choix s'est porté sur Koolicar. À ce jour, plusieurs voitures sont proposées sur la plateforme de l'opérateur. Fin 2016, une petite voiture a été mise en location 24h/24 et 7j/7 avec un boîtier Koolicar (voir Encadré 3). La réservation peut se faire jusqu'à quelques minutes avant la location. Il permet aussi des locations à partir de 1 heure, ce qui est intéressant pour des petits trajets. L'essence est comprise dans le prix de la location. Le locataire est assuré « tous risques » par la MAIF, avec une assistance 24/24 en cas de problème. Quelques exemples de prix : 1heure et 30km : 14 euros – 3heures et 40km : 22 euros - 6heures et 100km : 44 euros - 3jours et 200 km : 93 euros – une semaine et 300 km : 150 euros.

Encadré 3 – Koolicar : un boîtier automatise l'autopartage

Lancé en 2012, Koolicar est une plate-forme web d'autopartage entre particuliers. L'opérateur installe des boîtiers sécurisés qui rendent inutiles les échanges de clé et la rédaction de contrat à chaque emprunt. Les boîtiers permettent l'ouverture de la portière grâce à un badge ou une application smartphone. Ils assurent aussi la géolocalisation du véhicule, calculent le nombre de kilomètres parcourus, comptent le temps de location et permettent la facturation.

[Fin 2016](#), l'opérateur avait 200 000 inscrits et 40 000 véhicules disponibles ainsi que des partenariats avec PSA, la MAIF et Feu Vert pour l'installation de boîtiers.

Malheureusement, il n'y a eu aucune demande de location depuis six mois, ce qui veut dire que la dynamique qui s'était installée jusqu'en 2015 a disparu depuis et qu'il faudrait repartir à zéro. On peut d'abord remarquer que le réseau était petit et donc très fragile en cas de départ d'un de ses membres. C'est ce qui s'est produit par exemple pour la principale utilisatrice qui a été découragée car les nouvelles conditions de location de Drivy ne correspondaient pas à ses besoins. En parallèle, ses contraintes de déplacement se sont assouplies et ses besoins peuvent maintenant être presque entièrement satisfaits en combinant l'autostop, le train et le covoiturage, ce qui est très économique. Elle a continué de faire appel de temps en temps aux partages informels (voir Encadré 2).

Les initiateurs du réseau sont actuellement ouverts à toutes les options, incluant l'arrêt définitif de l'expérience ou sa relance sous de nouvelles formes.

Coordonnées

Olivier Dodinot

Tel : +33 (0) 4 76 34 89 07 – +33 (0) 6 01 88 82 92

Ododinot[at]gmail.com

Nathalie Lacroix

carazel[at]laposte.net