L'AUTOPARTAGE DANS LA SPHÈRE PRIVÉE

Étude réalisée par ADETEC pour le compte de l'ADEME et du MEEDDM dans le cadre du PREDIT (GO 3)

Directeur d'étude : Bruno CORDIER (ADETEC)

Suivi : Chantal DERKENNE (ADEME) et Jean-Bernard KOVARIK (MEEDDM)

Octobre 2009

BUREAU D'ETUDES EN TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS

113 rue Fontgiève 63000 Clermont-Ferrand
Tél. : 04.73.36.92.29 - Fax : 04.73.31.08.29
Email : adetec@waika9.com www.adetec-deplacements.com

Photos de couverture : Guillaume LEBORGNE / Ville, Rail et Transports (à gauche) et Claire-Ida MONNIER (à droite).

SOMMAIRE

SOMMAIRE **2**

REMERCIEMENTS **4**

POUR ALLER RAPIDEMENT AUX PRINCIPAUX RESULTATS DE L'ETUDE **5**

FICHE DE SYNTHESE **6**

PROBLEMATIQUE 6
METHODOLOGIE 6
PRINCIPAUX RESULTATS 6

RESUME **7**

INTRODUCTION 7
MOTORISATION ET USAGE DE LA VOITURE EN FRANCE 7
LES SERVICES D'AUTOPARTAGE 7
QUANTIFICATION DE L'AUTOPARTAGE DANS LA SPHERE PRIVEE 8
ANALYSE DETAILLEE D'UNE SELECTION D'EXPERIENCES 8
AVANTAGES DE L'AUTOPARTAGE DANS LA SPHERE PRIVEE 12
PROPOSITIONS POUR DEVELOPPER CETTE PRATIQUE 12

1. INTRODUCTION **13**

1.1. PRESENTATION 13
1.2. PHASAGE DE L'ETUDE 14

2. COMBIEN LES FRANÇAIS ONT-ILS DE VOITURES ET COMMENT S'EN SERVENT-ILS ? **15**

2.1. MOTORISATION DES MENAGES 15
2.2. NIVEAU D'USAGE 19
2.3. COUT DE POSSESSION ET D'USAGE 21
2.4. PRINCIPAUX ELEMENTS EN FAVEUR DE L'AUTOPARTAGE DANS LA SPHERE PRIVEE 25
2.5. DERNIERE MINUTE : 40 % DES FRANÇAIS ENVISAGENT OU ONT ENVISAGE DE SE SEPARER D'UNE DE LEURS VOITURES DANS L'ANNEE A VENIR 25

3. LES SERVICES D'AUTOPARTAGE **26**

3.1. PRESENTATION 26
3.2. ATOUTS 26
3.3. PRINCIPALES CARACTERISTIQUES 27
3.4. MODALITES DE FONCTIONNEMENT 30
3.5. COUT POUR L'USAGER 30
3.6. PROFIL DES ABONNES ET IMPACTS SUR LA MOBILITE 32
3.7. PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT 34
3.8. ET DANS LES AUTRES PAYS ? 37

4. IDENTIFICATION D'EXPERIENCES D'AUTOPARTAGE DANS LA SPHERE PRIVEE **39**

4.1. INFORMATION DIFFUSEE 39
4.2. CANAUX DE DIFFUSION 40
4.3. NOMBRE ET CARACTERISTIQUES DES EXPERIENCES IDENTIFIEES 41
4.4. ESTIMATION DE L'AMPLEUR DE L'AUTOPARTAGE DANS LA SPHERE PRIVEE EN FRANCE 44
4.5. DERNIERE MINUTE : UNE INITIATIVE SUR INTERNET 44

5. ANALYSE DETAILLEE D'UNE SELECTION D'EXPERIENCES 46

5.1. METHODE DE TRAVAIL 46
5.2. LISTE DES REPONDANTS 48
5.3. QUI SONT LES AUTOPARTAGEURS ? 50
5.4. VEHICULES POSSEDES 54
5.5. COMMENT SE DEPLACENT-ILS AU QUOTIDIEN ? 55
5.6. QUE REPRESENTE LA VOITURE POUR EUX ? 57
5.7. LA MISE EN PLACE DE L'AUTOPARTAGE 58
5.8. LES VEHICULES PARTAGES 68
5.9. AVEC QUI SE FAIT L'AUTOPARTAGE ? 73
5.10. FONCTIONNEMENT DE L'AUTOPARTAGE 76
5.11. USAGE DU VEHICULE PARTAGE 87
5.12. IMPACT DE L'AUTOPARTAGE SUR LA MOTORISATION ET SUR LA MOBILITE EN VOITURE 92
5.13. BILAN DE L'AUTOPARTAGE 94
5.14. RECOMMANDATIONS ET ATTENTES 97
5.15. NAISSANCE D'UN CLUB D'AUTOPARTAGE 101
5.16. LES AUTOPARTAGEURS POTENTIELS 102

6. ETAT DE L'ART EN EUROPE ET EN AMERIQUE DU NORD 106

7. PROPOSITIONS POUR DEVELOPPER L'AUTOPARTAGE DANS LA SPHERE PRIVEE 107

7.1. POURQUOI DEVELOPPER L'AUTOPARTAGE DANS LA SPHERE PRIVEE ? 107
7.2. PUBLICS CIBLES 108
7.3. TROUVER UN NOM SIMPLE ET EXPLICITE 109
7.4. L'INSCRIRE DANS LA LOI 110
7.5. COMMUNIQUER 110
7.6. APPORTER UNE REPONSE AUX QUESTIONS PRATIQUES ET REGLEMENTAIRES 111
7.7. REDIGER UN GUIDE PRATIQUE 120
7.8. METTRE EN PLACE DES MESURES INCITATIVES 120

ANNEXES 122

ANNEXE 1 : TEXTES INTRODUCTIFS DES ARTICLES ET MAILS DIFFUSES LORS DE LA PREMIERE PHASE DE L'ETUDE 122
ANNEXE 2 : COORDONNEES D'AUTOPARTAGEURS 124
ANNEXE 3 : EXEMPLE DE CHARTE D'AUTOPARTAGE 126
ANNEXE 4 : CALCUL DE LA REPARTITION DES FRAIS POUR LE RENAULT KANGOO DE LAURENT C. EN 2008 129
ANNEXE 5 : COMMENT S'ASSURER ? 131
ANNEXE 6 : LE COEFFICIENT DE REDUCTION/MAJORATION (BONUS/MALUS) DANS LE CODE DES ASSURANCES 133
ANNEXE 7 : LA TARIFICATION DES ASSURANCES AUTOMOBILES 135
ANNEXE 8 : IMPACTS FINANCIERS D'UN ACCIDENT RESPONSABLE D'UN UTILISATEUR DU VEHICULE PARTAGE 139
ANNEXE 9 : GUIDE PRATIQUE POUR L'ORGANISATION DE L'AUTOPARTAGE DANS LA SPHERE PRIVEE (SUISSE) 143
ANNEXE 10 : QUELQUES TEMOIGNAGES D'AUTOPARTAGEURS SUR INTERNET 159

GLOSSAIRE 164

BIBLIOGRAPHIE 165

TABLE DES MATIERES 166

REMERCIEMENTS

- **Autopartageurs**

Tous les autopartageurs ayant participé à cette étude et notamment : Sandrine C. (Bordeaux), Michel L. (Faux-la-Montagne), Alain R. (Grenoble), Agnès R. (Grenoble), Jérôme L. (Lannion), Clotilde B. (Lille), Laurent C. (Lille), Audrey D. (Lille), Elise D. (Lille), Guillaume F. (Lille), Sylvain L. (Lille), Judicaël P. (Lille), Anne M. (Lyon / l'Isle d'Abeau), Fabien B. (Lyon), Cédric F. (Lyon), Léon G. (Lyon), Christophe B. (Lyon), Christiane P. (Lyon), Nadine G. et Gilles P. (Montech), Florence B. (Montsoreau), Juliette M. (Nantes), Nathalie D. (Rouen), Evelyne P. (Rouen), Laurence V. (Strasbourg), Pierre-Louis C. (Vierzon), Jérôme V. (Vierzon), Gilles D. (Viry-Châtillon) et Xavier B. (Viry-Châtillon).

Les personnes suivantes ayant ou ayant eu un projet d'autopartage : Laurence G. (Angers), Jérôme G. (Bard), Timothée J. (Huriel), Claire D. (Lille), Hubert C. (Thiers).

- **Divers**

- Maxime JEAN, chargé d'études déplacements urbains au CETE de Lyon (Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement), rédacteur de l'étude *Autopartage dans la sphère privée – Etat de l'art en Europe et en Amérique du Nord*,
- Alain ROUILLER, conseiller en mobilité et sécurité des déplacements au bureau-conseil ATE (Association Transports et Environnement), à Genève,
- Frédéric COUFFIGNAL, responsable projets marketing à la MAIF,
- toutes les personnes et structures ayant contribué au recensement des expériences (voir chapitre 4),
- toutes les personnes et structures qui ont contribué ou qui contribueront à la diffusion des résultats de cette étude.

- **Suivi**

- Chantal DERKENNE – Service Observation, Economie et Evaluation – ADEME Paris,
- Jean-Bernard KOVARIK et Quentin BAKHTIARI – Bureau de la politique technique – Sous-direction des études et de la prospective – Service de l'administration générale et de la stratégie – Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) – Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer (MEEDDM).

L'ADEME en bref

L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) est un établissement public sous la tutelle conjointe du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire et du ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche. Elle participe à la mise en œuvre des politiques publiques dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et du développement durable.
L'agence met ses capacités d'expertise et de conseil à disposition des entreprises, des collectivités locales, des pouvoirs publics et du grand public et les aide à financer des projets dans cinq domaines (la gestion des déchets, la préservation des sols, l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables, la qualité de l'air et la lutte contre le bruit) et à progresser dans leurs démarches de développement durable.

www.ademe.fr

POUR ALLER RAPIDEMENT AUX PRINCIPAUX RESULTATS DE L'ETUDE

L'autopartage dans la sphère privée n'a jamais été étudié en France ni même dans les autres pays occidentaux. Cette étude apporte donc des connaissances nouvelles sur ce sujet, mais aussi sur d'autres.

Une **synthèse d'une page** (page 6) et un **résumé de 6 pages** (pages 7 à 12) présentent les principaux résultats de l'étude.

En complément, afin de permettre au lecteur d'aller directement à l'essentiel en fonction de ses intérêts, voici un récapitulatif des **principaux apports de l'étude** :

Sur la possession et l'usage de l'automobile en France

- la synthèse des données existantes sur la motorisation des Français (pages 15 à 19),
- la quantification de l'usage des véhicules en kilomètres par an, en jours par an et en minutes par jour (pages 19 à 21),
- le chiffrage des coûts de possession et d'usage de la voiture, qui remet en cause bien des chiffres circulant habituellement (page 21 à 24).

Sur les services d'autopartage

- la synthèse des données existantes (chapitre 3),
- le calcul du coût moyen par an et par km pour deux usages « standard » de 2 400 et 4 800 km par an (pages 30 et 31).

Sur l'autopartage dans la sphère privée

- une évaluation du nombre de véhicules et de personnes concernés en France (page 44),
- le profil des autopartageurs et leurs motivations (pages 49 à 56 et 62 à 64),
- les modalités de mise en place des différents autopartages (pages 57 à 67),
- les modalités de fonctionnement, très diverses, de ces autopartages (pages 75 à 86),
- le problème de l'assurance et ses solutions possibles (pages 80 à 84 et 110 à 116),
- les impacts de l'autopartage sur la motorisation (page 91),
- les impacts de l'autopartage sur la mobilité (pages 91 et 92),
- le bilan de l'autopartage par les personnes qui le pratiquent (pages 93 à 96),
- les conditions pour faire de l'autopartage (pages 96 à 99),
- les facteurs empêchant certaines personnes intéressées par l'autopartage dans la sphère privée de franchir le pas (pages 101 à 104),
- des outils pratiques pour les autopartageurs (chapitre 7, pages 110 à 119, et annexes 3, 4 et 9),
- les coordonnées d'autopartageurs prêts à renseigner les personnes intéressées par l'autopartage dans la sphère privée (pages 123 et 124).

FICHE DE SYNTHESE

PROBLEMATIQUE

L'autopartage dans la sphère privée est la mise en commun d'un ou plusieurs véhicules, utilisés par des amis, des voisins ou des proches pour des trajets différents à des moments différents. Il se distingue des services d'autopartage, qui sont des systèmes de location de courte durée, gérés par une entreprise ou une association et réservés aux personnes abonnées au service.
Cette étude a pour objectifs de mieux connaître les pratiques d'autopartage dans la sphère privée, jamais étudiées jusqu'à présent, et de faire des propositions afin de développer ce type de pratique.

METHODOLOGIE

L'étude s'est organisée selon le phasage suivant :

- recherche d'expériences sur tout le territoire national,
- analyse détaillée d'une sélection d'expériences,
- propositions pour développer ce type de pratique.

PRINCIPAUX RESULTATS

- Le potentiel de l'autopartage dans la sphère privée est élevé, en raison du nombre important de véhicules roulant peu, voire très peu, et du coût élevé de la voiture. Les services d'autopartage répondent partiellement aux besoins, car ils ne touchent pas tous les territoires et qu'ils sont plus onéreux.
- Il y a environ 35 000 à 70 000 personnes pratiquant l'autopartage dans la sphère privée, soit 4 à 8 fois plus que d'abonnés des services d'autopartage.
- L'autopartage dans la sphère privée se rencontre sur tous les types de territoire (urbain, rural...). Il concerne tous les types de ménages (célibataires et couples avec ou sans enfants), de toutes les classes sociales et de professions très diverses.
- Suivant les cas, le véhicule partagé constitue le premier ou le deuxième véhicule du ménage.
- Les principales motivations des autopartageurs sont l'optimisation de l'usage du véhicule, la convivialité, la solidarité, le partage des coûts et la protection de l'environnement.
- Dans la plupart des cas, le véhicule partagé appartenait à un des membres du groupe avant l'autopartage ; il répond alors à des besoins complémentaires : un véhicule servant peu et des utilisateurs dont les besoins de déplacements ne justifient pas de garder leur véhicule ou d'en acquérir un. L'achat d'un véhicule en copropriété est minoritaire.
- Tous les autopartageurs tirent un bilan très positif de l'autopartage dans la sphère privée. Ceux qui ont dû arrêter suite à un déménagement aimeraient trouver de nouveaux partenaires.
- Suite à notre étude, un club d'autopartageurs a vu le jour. Un colloque national est prévu en 2010.
- Les principaux outils qui permettront de développer l'autopartage dans la sphère privée sont : des contrats d'assurance adaptés, un guide pratique de l'autopartage et une communication importante pour faire connaître cette pratique.

Réalisation : Bruno CORDIER – ADETEC
113 rue Fontgiève 63000 Clermont-Ferrand
Tél. : 04 73 36 92 29 Fax : 04 73 31 08 29
E-Mail : bcordier.adetec@waika9.com
Site internet : www.adetec-deplacements.com

Contact PREDIT : Quentin BAKHTIARI – DGITM – MEEDDM
Arche de la Défense 92055 Paris la Défense Cedex 04
Tél. : 01 40 81 13 88 Fax : 01 40 81 13 92
E-Mail : quentin.bakhtiari@developpement-durable.gouv.fr
Site internet : www.predit.prd.fr

RESUME

INTRODUCTION

L'autopartage dans la sphère privée est la mise en commun d'un ou plusieurs véhicules, utilisés par des amis, des voisins ou des proches pour des trajets différents à des moments différents. Le véhicule appartient à l'un des autopartageurs ou est la copropriété de tous. Ce type d'autopartage peut également se faire entre personnes morales (associations, entreprises…).

Il se distingue des services d'autopartage et du covoiturage par les facteurs suivants :

- Service d'autopartage : système de location de courte durée, géré par une entreprise ou une association et réservé aux personnes abonnées au service. Le ou les véhicules appartiennent au service et pas aux abonnés.
- Covoiturage : utilisation d'un véhicule par plusieurs personnes qui effectuent ensemble le même trajet.

Pour alléger la rédaction, nous employons indifféremment les termes « autopartage dans la sphère privée », « autopartage privé » et « autopartage ». Pour éviter toute confusion, le terme « autopartage » (tout court) est utilisé uniquement pour l'autopartage dans la sphère privée.

MOTORISATION ET USAGE DE LA VOITURE EN FRANCE

En France, il y a 31 millions de voitures, soit en moyenne 77 voitures pour 100 détenteurs du permis de conduire. 18 % des ménages n'ont pas de voiture, 46 % en ont une seule et 36 % en ont plusieurs. 11 millions de ménages ont moins de voitures que d'adultes.

Chaque voiture effectue en moyenne 13 000 km par an. 17 millions de voitures font moins de 10 000 km par an et 5 millions font moins de 5 000 km par an. Une voiture sert en moyenne 50 minutes par jour. 7 millions de voitures ne sont pas utilisées la plupart des jours et pourraient donc facilement être partagées.

Une voiture coûte en moyenne 3 700 € par an, soit 0,28 € par kilomètre. Ces chiffres incluent l'ensemble des coûts : achat, entretien, carburant, assurance… Les frais fixes (assurance, décote, contrôle technique…) représentent environ 40 % du total.

LES SERVICES D'AUTOPARTAGE

En 2009, 24 villes françaises disposent d'un ou plusieurs services d'autopartage. Il s'agit pour l'essentiel de très grandes villes. Les stations d'autopartage sont implantées pour l'essentiel dans les centres-villes.

En 2008, les services d'autopartage totalisaient 570 véhicules et 9 400 abonnés, dont environ la moitié à Paris. Ces chiffres sont en croissance assez rapide. Ils se situent toutefois encore assez loin de pays comme la Suisse (100 000 abonnés pour 10 millions d'habitants).

Dans la plupart des cas, les abonnés peuvent emprunter un véhicule 24h/24, ce qui constitue une des clés du succès de ce type de service.

L'utilisation du service est facturée à la fois au kilomètre et à l'heure. Nous avons évalué le coût de deux utilisations types (représentant 2 400 et 4 800 km par an) dans 4 villes françaises : rapporté au kilomètre, le coût varie entre 0,54 et 0,77 €/km.

QUANTIFICATION DE L'AUTOPARTAGE DANS LA SPHERE PRIVEE

Lors de la première phase de l'étude, nous avons identifié 29 expériences d'autopartage dans la sphère privée. Cette pratique touche tous les secteurs géographiques, y compris les zones rurales et les communes périurbaines. Elle semble toutefois davantage répandue dans les grandes villes.

En extrapolant les résultats de notre recensement, nous avons pu estimer l'autopartage dans la sphère privée en France entre 10 000 et 20 000 véhicules, conduits par 35 000 à 70 000 personnes.

ANALYSE DETAILLEE D'UNE SELECTION D'EXPERIENCES

Notre analyse s'est basée sur 33 entretiens approfondis, répartis comme suit :

- 23 autopartageurs,
- 5 anciens autopartageurs,
- 5 personnes ayant un projet d'autopartage.

Les 23 autopartageurs et les 5 anciens autopartageurs appartiennent à 20 groupes d'autopartage différents.

Qui sont les autopartageurs ?

Les ménages autopartageurs se répartissent à parts à peu près égales entre célibataires, couples sans enfants et couples avec enfants.

Près des 2/3 des autopartageurs sont trentenaires.

Les autopartageurs appartiennent à des professions très variées. Plus de la moitié d'entre eux sont cadres.
Presque tous ont des engagements associatifs ou militants.

Même s'ils sont davantage ouverts que la moyenne sur l'échange et le prêt, la plupart des autopartageurs ne partagent rien d'autre qu'une voiture.

Pour leurs déplacements les plus courants (travail, école, achats quotidiens), les autopartageurs se déplacent majoritairement à vélo, en transports en commun et à pied.

Enfin, ils ont une image très pragmatique de la voiture. Celle-ci est avant tout un objet utilitaire, pratique pour se rendre dans des lieux inaccessibles autrement.

La mise en place de l'autopartage

L'autopartage résulte généralement du rapprochement entre un propriétaire se servant peu de son véhicule et des utilisateurs en ayant besoin pour certains déplacements infaisables autrement. Dans les 3/4 des cas, le véhicule partagé appartenait à un des membres avant l'autopartage. Seulement 3 véhicules ont été achetés spécialement pour l'autopartage.

Les principales motivations de départ des autopartageurs sont :

- l'optimisation de l'usage du véhicule,
- les économies,
- la démarche collective, la mutualisation, le « faire ensemble ».

7 autopartageurs avaient préalablement envisagé d'adhérer à un service d'autopartage, mais y ont renoncé en raison du coût, des contraintes et/ou de l'éloignement des stations.

Les véhicules partagés

L'autopartage concerne presque toujours un seul véhicule, généralement une voiture (une camionnette dans trois cas).

Le véhicule partagé peut être le premier ou le deuxième véhicule du ménage. Dans les 2/3 des cas, le véhicule partagé est le seul véhicule utilisé par le ménage. Dans 1/3 des cas, le ménage possède un autre véhicule ; cette situation-ci est majoritaire parmi les couples avec enfants.

Avec qui se fait l'autopartage ?

En moyenne, chaque véhicule partagé est utilisé par 3 ménages et conduit par 3,5 conducteurs différents.

L'autopartage se fait en général entre personnes qui se connaissaient bien avant même de partager le véhicule (amis, famille, collègues).

Les utilisateurs n'habitent pas forcément à proximité immédiate du véhicule partagé. Plus de la moitié d'entre eux sont à plus d'un kilomètre.

Fonctionnement de l'autopartage

Seulement 4 autopartages sur 20 fonctionnent sous statut associatif. Les 16 autres se font sans aucune structure juridique spécifique.

Le fonctionnement de l'autopartage est basé sur la confiance. Seulement 6 groupes ont rédigé un document écrit, formalisant de manière plus ou moins complète les règles de fonctionnement.

Les frais sont partagés de manière très variables. Dans 10 groupes, les utilisateurs et le propriétaire du véhicule partagent tous les frais. Dans 6 autres, seulement certaines charges sont partagées. Dans 3 autres, les utilisateurs ne paient que l'essence. Dans tous les cas, les modalités retenues satisfont les intéressés, car d'autres échanges (matériels, sous forme de services ou informels) équilibrent la relation. On observe par ailleurs que, par rapport au prêt de véhicule, l'autopartage permet de lever le tabou du coût de la voiture, les propriétaires et les utilisateurs trouvant tous avantage à fonctionner avec le « juste prix ».

La gestion de l'autopartage prend généralement moins d'une demi-heure par mois. Cette gestion est assurée bénévolement, le plus souvent par le propriétaire du véhicule.

Aucune compagnie d'assurances ne propose de contrat adapté à l'autopartage dans la sphère privée. Il en résulte des difficultés pour faire figurer les noms de tous les conducteurs sur le contrat et, surtout, des conséquences sérieuses en terme de malus, en cas d'accident responsable. En effet, le malus est affecté au véhicule et non au conducteur. Si un utilisateur du véhicule a un accident responsable, le malus peut avoir des répercussions pendant plus de 20 ans et engendrer un surcoût cumulé pouvant atteindre 2 000 €, à la charge du propriétaire du véhicule. Peu de groupes d'autopartage ont réfléchi à ces conséquences financières. Toutefois, la plupart d'entre eux pensent qu'ils trouveraient un arrangement amiable si un accident responsable survenait.

Le véhicule est réservé par téléphone, de vive voix ou par mail, suivant les cas. Il est assez rare que deux autopartageurs aient besoin du véhicule en même temps (2 à 3 fois par an, en moyenne). Si tel est le cas, une solution amiable est généralement trouvée.

La plupart des groupes d'autopartage utilisent un carnet de bord dans lequel sont notés à chaque utilisation la date, le nom de l'utilisateur et le kilométrage de départ et d'arrivée.

Utilisation du véhicule partagé

Les véhicules partagés effectuent en moyenne 12 500 km, soit presque autant que la moyenne nationale (13 000 km). Le kilométrage annuel médian est de 4 000 km pour les propriétaires, 5 000 km pour les copropriétaires et 1 000 km par utilisateur.

Les propriétaires utilisent le véhicule partagé en moyenne 1 fois par semaine, les copropriétaires 2 fois par mois et les utilisateurs 1 à 2 fois par mois. Les véhicules partagés sont utilisés majoritairement le week-end et le soir, essentiellement pour des déplacements privés (activité sportive ou culturelle, sortie en soirée, achats volumineux, départ en week-end…). Dans tous les cas, plus que la faible fréquence d'utilisation, c'est la complémentarité des besoins qui constitue la condition de base de l'autopartage.

Impact de l'autopartage sur la motorisation et sur la mobilité en voiture

5 des 15 propriétaires interrogés auraient vendu leur voiture s'ils ne l'avaient pas partagée. Au moins 4 utilisateurs auraient acheté une voiture s'ils n'en avaient pas trouvé une à partager. Par ailleurs, au moins 4 utilisateurs ont vendu leur voiture avant d'entrer dans l'autopartage privé.

Au total, les 20 groupes d'autopartage ont permis d'économiser au moins 5 véhicules. Le chiffre est encore plus élevé si l'on considère que l'autopartage évite sur le long terme aux utilisateurs d'acheter une voiture.

Dans la moitié des cas et notamment chez la majorité des propriétaires, l'autopartage n'a eu aucune influence sur l'usage de la voiture. Cela traduit à la fois une bonne disponibilité des véhicules partagés et une pratique importante des modes alternatifs à la voiture (transports en commun, vélo et marche à pied) laquelle n'a pas attendu l'autopartage pour se développer.

Un tiers des autopartageurs ont réduit leur usage de la voiture, par rapport à la situation antérieure (propriétaires) ou par rapport ce qu'ils auraient fait sans l'autopartage (3 utilisateurs et 1 copropriétaire qui, sans l'autopartage, auraient acheté leur propre voiture).

Enfin, 5 autopartageurs ont légèrement augmenté leur usage de la voiture. L'autopartage leur permet d'effectuer des déplacements qu'ils n'auraient pas pu faire autrement. Il répond donc à un vrai besoin et, dans les 5 cas, l'usage de la voiture est faible.

Pour tous, l'usage des modes alternatifs est conforté sur le long terme.

Bilan de l'autopartage

Tous les autopartageurs tirent un bilan largement positif de l'autopartage. Les principaux avantages mis en avant sont l'optimisation de l'usage du véhicule, les économies, la solidarité et la convivialité.

22 des 23 autopartageurs actuels souhaitent continuer l'autopartage. Le 23^{e} envisage d'acheter une voiture avec la naissance prochaine d'un bébé.

Quant aux anciens autopartageurs, ils aimeraient tous trouver de nouveaux partenaires d'autopartage. L'une d'entre eux a d'ailleurs démarré un nouvel autopartage en septembre 2009.

Conseils aux personnes intéressées par l'autopartage

Les autopartageurs encouragent les personnes intéressées par cette formule à leur emboîter le pas : *« Essayez, c'est très simple »*, *« On garde une grande liberté et un grand confort »*, etc.

Leurs principales recommandations et conseils portent sur les points suivants :

- règles de fonctionnement et de partage des frais définies dès le départ et acceptées de tous,
- confiance et respect mutuels,
- besoins modérés et compatibles de la voiture,
- vision utilitariste de la voiture.

Naissance d'un Club d'Autopartage

Suite à cette étude, un Club d'Autopartage a vu le jour. Il regroupe une trentaine d'autopartageurs dans la sphère privée. C'est un lieu d'échanges d'expériences et d'informations. Il organisera un colloque national en 2010, a priori à Lille.

Les principaux freins à la mise en place de l'autopartage

Les entretiens que nous avons pu avoir avec les 5 personnes ayant un projet d'autopartage non encore concrétisé ont permet de faire ressortir les freins suivants au passage à l'acte :

- le nombre limité de personnes avec lesquelles l'autopartage peut se faire (conditions de confiance, de proximité géographique…),
- les freins psychologiques et culturels sur la question du partage,
- la volonté de ne pas trop remettre en cause ses habitudes,
- le souhait de garder sa propre voiture et de partager celle-ci plutôt que celle d'un autre,
- une idée réductrice de l'autopartage (envisagé a priori uniquement pour une 1e voiture et plutôt sous forme associative),
- le manque de temps ou d'énergie pour s'en occuper.

AVANTAGES DE L'AUTOPARTAGE DANS LA SPHERE PRIVEE

L'autopartage dans la sphère privée présente de nombreux avantages pour l'individu et la collectivité, notamment :

- pour l'individu : économies, possibilité d'effectuer certains déplacements irréalisables autrement qu'en voiture (éloignement, absence de desserte par les transports en commun, soirée, week-end…), convivialité et lien social, contribution à la protection de l'environnement, simplicité et souplesse d'utilisation,
- pour la collectivité : diminution du parc automobile, diminution de la circulation automobile, renforcement de la panoplie des alternatives à la voiture, possibilité de disposer d'un véhicule pour toutes les catégories de la population, solidarité et lien social.

Il est adapté à tous les secteurs géographiques (grandes villes, petites villes, périurbain, rural) et tous les publics (célibataires, familles avec enfants, etc.).

PROPOSITIONS POUR DEVELOPPER CETTE PRATIQUE

Pour développer l'autopartage dans la sphère privée, les principales recommandations de l'étude sont les suivantes :

- Trouver un nom simple, explicite et consensuel qui permette de présenter l'autopartage dans la sphère privée de manière claire et d'éviter toute confusion avec les services d'autopartage et le covoiturage. Suite à une réflexion collective avec les autopartageurs, le nom « autopartage entre particuliers » a émergé. Il reste à tester et à valider.
- Inscrire l'autopartage privé dans la loi.
- Communiquer : faire connaître l'autopartage dans la sphère privée et donner envie d'en faire.
- Proposer des contrats d'assurance adaptés, notamment en terme de bonus/malus.
- Rédiger un guide pratique apportant une réponse concrète à toutes les questions : forme juridique, mode de fonctionnement, modèle de contrat, calcul des frais, assurance….

1. INTRODUCTION

1.1. PRESENTATION

L'autopartage dans la sphère privée est la mise en commun d'un ou plusieurs véhicules, utilisés par des amis, des voisins ou des proches pour des trajets différents à des moments différents. Le véhicule appartient à l'un des autopartageurs ou est la copropriété de tous. Ce type d'autopartage peut également se faire entre personnes morales (associations, entreprises…).

Il se distingue des services d'autopartage et du covoiturage par les facteurs suivants :

- Service d'autopartage : système de location de courte durée, géré par une entreprise ou une association et réservé aux personnes abonnées au service (ex : Caisse Commune, à Paris, Auto'trement à Strasbourg). Le ou les véhicules appartiennent au service et pas aux abonnés.
- Covoiturage : utilisation d'un véhicule par plusieurs personnes qui effectuent ensemble le même trajet.

Voici un exemple d'autopartage dans la sphère privée :

Sophie possède une voiture dont elle se sert peu. Elle a proposé à 2 amis de l'utiliser quand elle ne s'en sert pas. Sophie a un contrat d'assurance « tous conducteurs », ce qui permet à chacun d'être couvert quand il conduit la voiture.
Avant chaque emprunt, le conducteur réserve la voiture auprès de Sophie. Puis il indique dans un carnet de bord le nombre de kilomètres effectués. En fin d'année, on calcule l'ensemble des frais occasionnés : assurance, essence, réparations, amortissement (= perte de valeur du véhicule)… Cette somme est partagée au prorata des kilomètres réalisés par chacun.

L'expression « autopartage dans la sphère privée » a été choisie pour sa clarté. Elle est identique ou proche de celles utilisées dans les autres pays francophones. Pour alléger la rédaction, nous employons également les termes « autopartage privé » (utilisé en Suisse) et « autopartage ». Pour éviter toute confusion, nous utilisons le terme « autopartage » (tout court) uniquement pour parler de l'autopartage dans la sphère privée.

1.2. PHASAGE DE L'ETUDE

L'étude s'est organisée selon le phasage suivant :

- Analyse préalable de la motorisation des ménages et des coûts de possession et d'usage de la voiture (janvier-février 2009).
- Panorama des services d'autopartage en France (idem).
- Recherche d'expériences d'autopartage dans la sphère privée sur tout le territoire national (France métropolitaine), en ville ou à la campagne (janvier-avril 2009).
- Analyse détaillée d'une sélection d'expériences : caractéristiques et motivation des participants, modalités de fonctionnement, facteurs de succès, difficultés rencontrées, impacts sur la mobilité et la motorisation… (avril-juin 2009).
- Propositions pour développer ce type de pratique (juin-septembre 2009).

2. COMBIEN LES FRANÇAIS ONT-ILS DE VOITURES ET COMMENT S'EN SERVENT-ILS ?

Sauf mention contraire, toutes les données concernent la France métropolitaine.

2.1. MOTORISATION DES MENAGES

2.1.1. Le parc de voitures particulières

2.1.1.1 Définition

Le terme de « voitures particulières » désigne un certain type de carrosserie, qui les distingue des « véhicules utilitaires ». Ces voitures peuvent appartenir à des particuliers ou à des personnes morales (sociétés, loueurs, administrations…).

2.1.1.2 Données nationales et évolutions

Parc de voitures particulières en France métropolitaine au 31 décembre

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Population (millions)	58,0	58,2	58,4	58,7	59,0	59,5	59,9	60,3	60,6	61,0	61,4	61,7
Voitures particulières (millions)	25,5	26,1	26,8	27,5	28,1	28,7	29,2	29,6	29,9	30,1	30,4	30,7
Evolution annuelle moyenne	+ 2,4 %						+ 1,0 %					
Voitures pour 1 000 habitants	439	448	459	468	475	483	487	491	493	493	495	498
Evolution annuelle moyenne	+ 1,9 %						+ 0,4 %					

Source : Comité des Constructeurs Français d'Automobiles (CCFA)

Fin 2007, il y avait 30,7 millions de voitures particulières.

A la même date, la population était de 61,7 millions d'habitants. Il y avait donc 498 voitures particulières pour 1 000 habitants, ce qui situait la France dans la moyenne des pays développés (la moyenne des 15 premiers membres de l'Union Européenne était de 511 voitures particulières pour 1 000 habitants).

Le rythme annuel de croissance du parc est actuellement de l'ordre de 1 % par an. Il était de 2 à 3 % par an jusqu'en 2002. Le parc automobile continue toutefois de croître légèrement plus rapidement que la population (cases orange du tableau).

2.1.2. Les véhicules à disposition des ménages

2.1.2.1 Définition

Les véhicules à disposition des ménages regroupent les véhicules possédés par les ménages et les véhicules mis à disposition par les employeurs.

2.1.2.2 Avertissement

Les données ne sont pas toutes exactement comparables entre elles, du fait des différences de champs statistiques et de terminologies (distinction entre possession et disposition de véhicules et entre voiture et utilitaires légers). Elles sont en outre obtenues par échantillonnage, d'où l'irrégularité de certaines évolutions. Il convient donc de s'attacher aux ordres de grandeur et aux tendances générales et non aux évolutions d'une année sur l'autre.

2.1.2.3 Equipement des ménages en automobiles

Equipement des ménages en automobiles : pourcentage et nombre de ménages (en millions)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
0 voiture	22%	21%	21%	21%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	19%	18%	18%
	5,0	4,9	4,9	5,0	4,8	4,8	4,9	5,0	5,0	5,0	4,9	4,9	4,9
1 voiture	50%	51%	51%	50%	51%	50%	50%	49%	48%	47%	46%	46%	46%
	11,5	11,8	11,9	11,9	12,1	12,1	12,2	12,2	12,1	12,0	12,0	12,1	12,2
≥ 2 voitures	28%	28%	28%	29%	29%	30%	30%	31%	32%	34%	35%	36%	36%
	6,4	6,5	6,6	6,8	6,9	7,2	7,4	7,7	8,1	8,7	9,1	9,4	9,6

Calculs ADETEC, d'après données du Comité des Constructeurs Français d'Automobiles (CCFA) et de l'INSEE

En 2007, 18 % des ménages n'ont pas de voiture, 46 % en ont une seule et 36 % en ont plusieurs.

Depuis une quinzaine d'années, le nombre de ménages sans voiture est resté stable autour de 5 millions.

Le nombre de ménages avec une voiture se situe autour de 12 millions. Il a très peu augmenté.

Les ménages multimotorisés ont vu leur nombre exploser depuis 1999, avec une hausse de 40 % en 8 ans. Cette hausse semble toutefois commencer à se ralentir.

2.1.2.4 Voitures par ménage et par personne

Nombre de voitures par ménage, par habitant, par adulte et par détenteur du permis de conduire

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Voitures par ménage	1,09	1,11	1,11	1,11	1,13	1,14	1,14	1,16	1,18	1,20	1,21	1,23	1,23
Voitures par habitant	0,43	0,45	0,45	0,45	0,46	0,47	0,47	0,48	0,49	0,50	0,52	0,53	0,53
Voitures par adulte	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	0,59	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	0,66	0,68	0,68
Voitures par détenteur du permis de conduire	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	0,75	0,77	0,77

Calculs ADETEC, d'après données du Comité des Constructeurs Français d'Automobiles (CCFA) et de l'INSEE
n.c. : non connu

Les ménages disposent en moyenne de :

- 1,2 voiture par ménage,
- 2 voitures pour 3 adultes,
- 3 voitures pour 4 détenteurs du permis de conduire (88 % des adultes sont détenteurs du permis de conduire).

Autrement dit, un adulte sur trois et un détenteur du permis de conduire sur quatre n'a pas de voiture à disposition, parce qu'il appartient à un ménage sans voiture ou que la voiture du ménage est utilisée par une autre personne.

Il est intéressant de relier le nombre de voitures du ménage au nombre d'adultes. Les premiers résultats de l'enquête nationale transports et déplacements 2007-2008 apportent une réponse à cette question. 42 % des ménages, soit 11 millions de ménages, ont moins de voitures que d'adultes. Ces chiffres ont légèrement baissé : ils étaient de 51 % et 11,5 millions en 1993-1994.

2.1.2.5 Motorisation selon le lieu de résidence

Pourcentage de ménages sans voiture

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Communes rurales	11 %	10 %	11 %	9 %	9 %	8 %	8 %	9 %	8 %	8 %	7 %	7 %
Agglomérations de moins de 20 000 habitants	16 %	16 %	15 %	13 %	13 %	14 %	13 %	13 %	12 %	12 %	11 %	10 %
Agglomérations de 20 000 à 100 000 habitants	n.c.	21 %	18 %	18 %	17 %	17 %	17 %	17 %	16 %	16 %	15 %	13 %
Agglomérations de plus de 100 000 habitants	25 %	24 %	22 %	23 %	22 %	22 %	22 %	24 %	23 %	21 %	20 %	21 %
Ile-de-France (sauf Paris)	n.c.	24 %	24 %	24 %	23 %	23 %	23 %	23 %	n.c.	n.c.	23 %	n.c.
Paris	n.c.	53 %	53 %	55 %	55 %	55 %	55 %	55 %	n.c.	n.c.	58 %	n.c.

Sources : Comité des Constructeurs Français d'Automobiles (CCFA), Enquête Globale de Transport de l'Ile-de-France et INSEE (recensement général de la population 2006)
n.c. : non connu

Sans surprise, la part des ménages sans voiture est plus importante dans les agglomérations, surtout dans les plus grandes d'entre elles. La motorisation est minimale à Paris intra muros, où 58 % des ménages n'ont pas voiture (maximum : 74 % dans le 2^{e} arrondissement).

Au sein des agglomérations, la part des ménages sans voiture décroît avec l'éloignement au centre. Ainsi, pour l'aire urbaine de Lyon, les chiffres sont les suivants :

Motorisation des ménages de l'aire urbaine de Lyon (2006)

Secteur	Hypercentre de Lyon (1er arrondissement)	Lyon	Villeurbanne	Autres communes urbaines	Communes périurbaines
% de ménages sans voiture	47 %	34 %	30 %	15 %	7 %
Voitures par ménage	0,62	0,82	0,86	1,29	1,56
Voiture par habitant	0,34	0,41	0,41	0,50	0,56

Source : INSEE (recensement général de la population)

Les premiers résultats de l'enquête nationale transports et déplacements 2007-2008 permettent de quantifier la part des ménages ayant moins de voitures que d'adultes selon un découpage en 2 grandes zones de résidence :

Ménages ayant moins de voitures que d'adultes selon le lieu de résidence

Secteur	1993-94		2007-08	
Agglomérations grandes et moyennes[1]	6,2 millions	57 %	6,6 millions	52 %
Zones rurales ou faiblement urbanisées	5,3 millions	46 %	4,4 millions	32 %
France métropolitaine	11,5 millions	51 %	11,0 millions	42 %

Sources : enquête nationale transports et communication 1993-94
et enquête nationale transports et déplacements 2007-08

Dans les agglomérations moyennes et grandes, 6,6 millions de ménages ont moins de voitures que d'adultes. Contrairement aux idées reçues, ce chiffre est en hausse.

Dans les zones rurales ou faiblement urbanisées, 4,4 millions de ménages sont dans le même cas. Même s'il est en baisse, ce chiffre reste très élevé.

2.1.2.6 Motorisation selon les caractéristiques du ménage

Motorisation selon l'âge de la personne de référence (1999)

	≤ 29 ans	30-39 ans	40-49 ans	50-59 ans	60-74 ans	≥ 75 ans	Total
0 voiture	29 %	13 %	11 %	12 %	22 %	49 %	21 %
1 voiture	53 %	51 %	45 %	44 %	56 %	44 %	49 %
≥ 2 voitures	18 %	36 %	44 %	44 %	22 %	7 %	30 %

Source : INSEE (recensement général de la population).
Les données du recensement de 2006 n'étaient pas encore disponibles à la date de réaction de ce rapport.

La motorisation est minimale avant 30 ans et après 60 ans. Elle culmine entre 40 et 60 ans.

[1] Pôles urbains (c'est-à-dire la ville-centre et sa banlieue, mais pas sa couronne périurbaine) des 79 aires urbaines de plus de 100 000 habitants.

Motorisation selon le type de ménage (2006)

	Personnes seules	Familles monoparentales	Couples sans enfant	Couples avec enfants	Autres ménages	Total
0 voiture	44 %	25 %	7 %	4 %	25 %	19 %
1 voiture	53 %	63 %	54 %	32 %	31 %	47 %
≥ 2 voitures	3 %	12 %	39 %	64 %	44 %	34 %

Source : INSEE (enquête budget des familles, enquête statistique sur les ressources et les conditions de vie)

La motorisation croît avec la taille du ménage et surtout avec le nombre d'enfants. A nombre d'adultes équivalent, les ménages avec enfants sont beaucoup plus motorisés que les autres.

Motorisation selon la catégorie socio-professionnelle de la personne de référence (2006)

	Agriculteurs	Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	Cadres	Professions intermédiaires	Employés	Ouvriers	Retraités	Autres inactifs
0 voiture	2 %	6 %	8 %	7 %	18 %	12 %	25 %	55 %
1 voiture	50 %	49 %	40 %	44 %	50 %	43 %	55 %	35 %
≥ 2 voitures	48 %	45 %	52 %	49 %	32 %	45 %	20 %	10 %

Source : INSEE (enquête budget des familles)

Le taux de motorisation est plus élevé chez les agriculteurs (du fait de leur lieu de résidence) et dans les catégories socio-professionnelles supérieures et moyennes (en lien avec le revenu).

Il est plus faible chez les employés, les retraités et surtout les « autres inactifs », du fait de l'âge, du revenu, du lieu de résidence et/ou du sexe (par exemple, les employés habitent pour la plupart en ville et sont majoritairement des femmes).

2.1.3. Age moyen du parc

L'âge moyen du parc automobile est de 8,2 ans en 2007 (source : Comité des Constructeurs Français d'Automobiles). Il était de 7,7 ans en 2002 et de 5,9 ans en 1990. Les principales raisons du vieillissement du parc sont la hausse de la multimotorisation (qui répartit le kilométrage des ménages entre plusieurs véhicules) et la hausse de la proportion de véhicules diesel, réputés plus durables.

L'âge moyen de retrait de la circulation est de 13 ans.

2.2. NIVEAU D'USAGE

2.2.1. Kilométrage annuel

Les voitures particulières roulent de moins en moins. Le kilométrage annuel est passé de 14 100 km en 1999 à 13 000 km en 2007 (- 8 % en 8 ans). Cette baisse est due pour l'essentiel à la proportion croissante des deuxièmes et troisièmes voitures des ménages, qui roulent moins que la voiture principale. La hausse de la motorisation des ménages compense toutefois la baisse du kilométrage

par véhicule et le kilométrage en voiture par ménage augmente très légèrement (15 900 km en 1999, 16 000 km en 2006).

Les voitures diesel (16 400 km en 2007) roulent presque deux fois plus que les voitures essence (9 500 km).

Les véhicules les plus récents roulent davantage. Par rapport à un véhicule de moins de 2 ans, un véhicule de 5 ans fait 15 % de km en moins, un véhicule de 10 ans 40 % de km en moins et un véhicule de 15 ans 55 % de km en moins. Les véhicules de moins de 7 ans représentent 50 % du parc et 60 % des km annuels (source : Ministère des Transports).

Près de 60 % des voitures (soit environ 17 millions) font moins de 10 000 km par an et 15 % (soit près de 5 millions) font moins de 5 000 km par an. Le potentiel de l'autopartage est donc énorme.

2.2.2. Durée d'utilisation

D'après les premières données de l'Enquête Nationale Transports et Déplacements de 2008, nous avons pu calculer que la durée moyenne d'utilisation d'une voiture pour les déplacements locaux (c'est-à-dire en particulier hors période de vacances) est de l'ordre de 50 minutes par jour. Autrement dit une voiture est inutilisée en moyenne 23h10 par jour sur 24, soit 97 % du temps.

Dans le détail, 77 % des voitures sont utilisées tous les jours ou pratiquement tous les jours, ce qui limite les possibilités de partage, en particulier quand elles servent pour les déplacements domicile-travail (stationnement sur le lieu de travail en journée). A l'inverse, 23 %, soit 7 millions, sont utilisées à faible fréquence (par exemple 1 fois par semaine) et pourraient donc facilement être partagées.

2.2.3. Impacts de la disponibilité d'une voiture sur les pratiques de déplacement

A partir des résultats de l'enquête ménages déplacements de 2006 dans l'aire urbaine de Lille, le CETE Nord Picardie a analysé les pratiques modales en fonction de la disponibilité ou non d'une voiture[2].

Parts modales selon la disponibilité d'une voiture (Lille, 2006)

	Voiture conducteur	Voiture passager	TC	Deux-roues	Marche à pied	Autres
Personne dont le ménage ne dispose pas de voiture	0 %	9 %	25 %	3 %	62 %	0 %
Personne dont le ménage dispose d'une voiture mais n'ayant pas le permis de conduire	0 %	37 %	14 %	4 %	44 %	1 %
Personne ayant le permis et dont le ménage dispose d'une voiture, mais dont la position dans le ménage limite a priori sa possibilité de l'utiliser	48 %	13 %	9 %	1 %	29 %	0 %
Personne ayant le permis et dont la position dans le ménage lui permet a priori d'utiliser une voiture pour ses déplacements	71 %	5 %	3 %	2 %	18 %	1 %
Ensemble des enquêtés	**42 %**	**14 %**	**9 %**	**2 %**	**31 %**	**1 %**

[2] *Contrainte de stationnement et pratiques modales* (CERTU et CETE Nord Picardie, 2009).

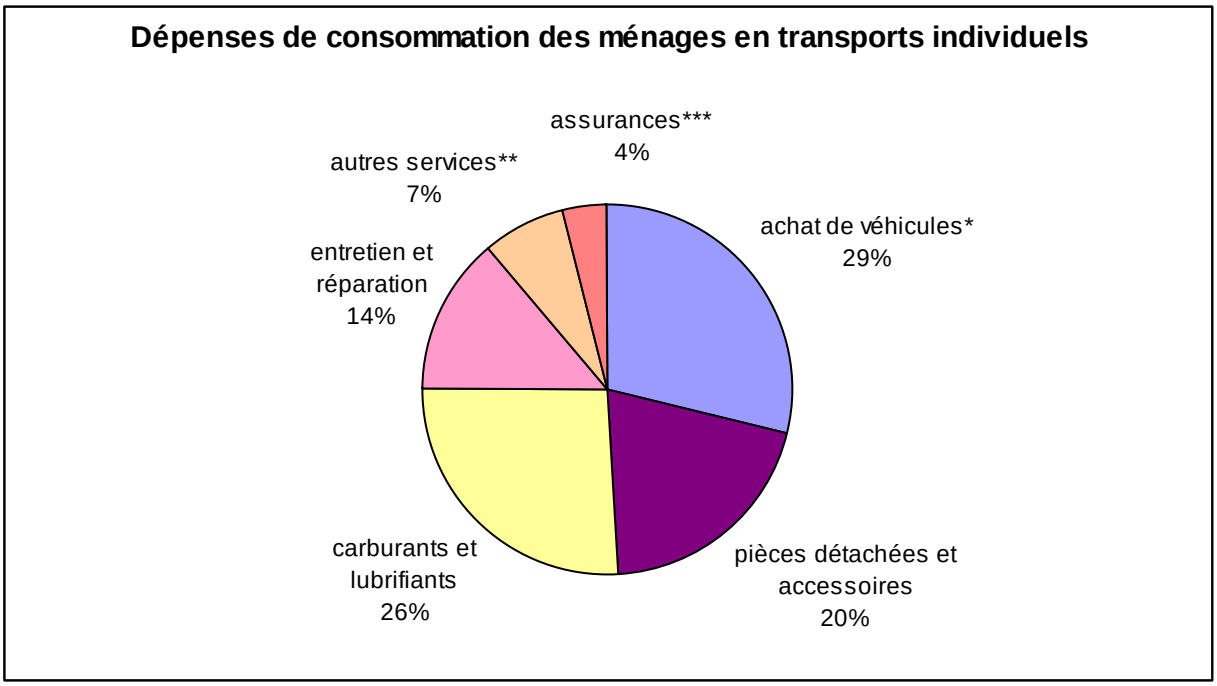
Sans surprise, la part modale de la voiture augmente avec la motorisation du ménage et la possession d'une voiture personnelle.

2.3. COUT DE POSSESSION ET D'USAGE

2.3.1. En moyenne 0,28 €/km

En 2007, d'après l'INSEE, les ménages ont dépensé 137,1 milliards d'euros en transports individuels, soit en moyenne 5 130 € par ménage ou encore 2 220 € par personne.

La répartition est la suivante :



* Total achat de véhicules = 39,7 Mds €, dont 36,5 Mds € pour les automobiles (92 %) et 3,2 Mds € pour les autres véhicules. Les camping-cars et caravanes ne sont pas pris en compte.
** La catégorie « autres services » comporte entre autres les péages, les redevances de stationnement, les locations de voitures et les auto-écoles.
*** Différence entre les primes et les remboursements de sinistres.

A partir de ces chiffres, on peut faire une estimation assez fiable du coût moyen par voiture possédée. Si l'on considère que les dépenses totales liées aux voitures sont proportionnelles à leur part dans les achats de véhicules (92 %) et que l'on ne prend en compte que la moitié des « autres services », les ratios moyens sont de 4 550 € par ménage[3], 3 700 € par voiture[4] et 0,28 €/km[5]. Ces chiffres sont des moyennes.

A moyen terme, le budget automobile des ménages devrait augmenter très fortement, sous l'effet conjugué de la croissance de la multi-motorisation, de la hausse inexorable du prix du pétrole et de la hausse de certains coûts[6]. La part des transports individuels dans le budget des ménages pourrait

[3] Calcul : (5 130 – 180) x 0,92 = 4 550.
[4] 4 550 € divisés par une moyenne de 1,23 voiture par ménage.
[5] 3 700 € divisés par un kilométrage annuel moyen de 13 000 km.
[6] Par exemple, l'entretien, les réparations et l'achat de pièces détachées augmentent plus vite que l'inflation : + 22 % en euros constants entre 1999 et 2007

alors approcher progressivement 20 % (au lieu de 13 % actuellement), mettant de nombreux ménages en grande difficulté.

2.3.2. En moyenne 0,23 €/km pour une petite voiture

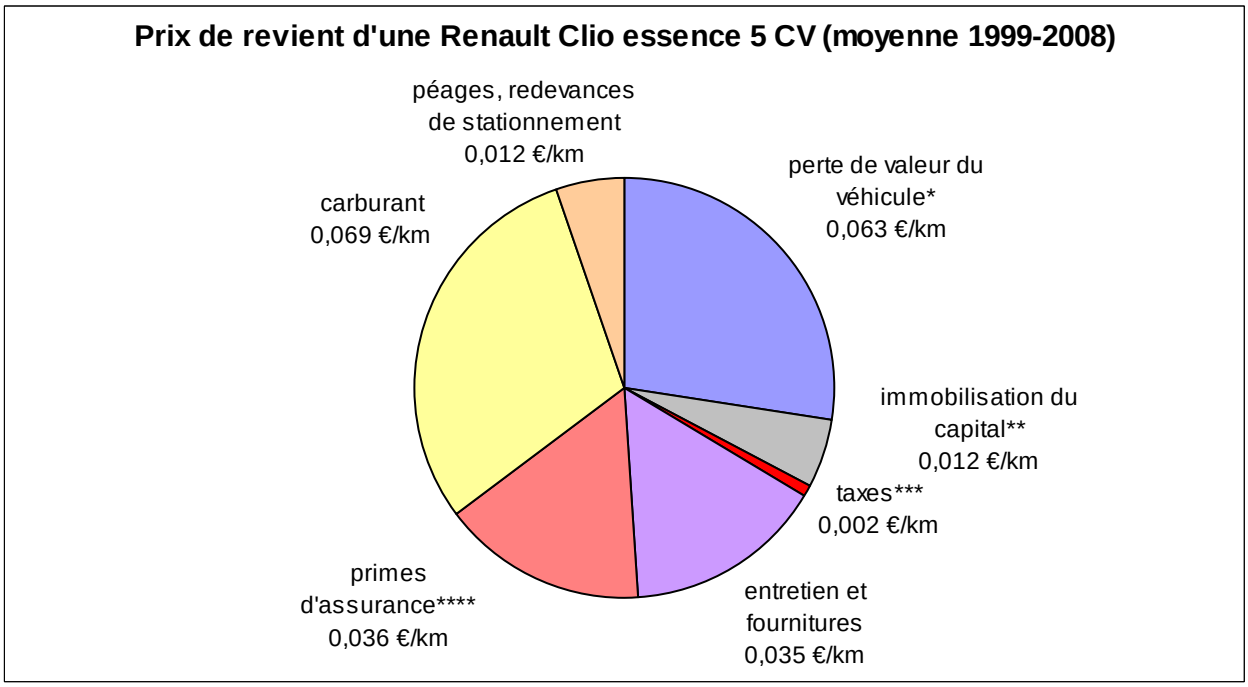
2.3.2.1 Prix de revient

Voici les calculs effectués par nos soins pour une Renault Clio II essence de 5 CV fiscaux. Les calculs se réfèrent à la période d'octobre 1999 à octobre 2008, soit 9 ans. Ils sont effectués en euros courants.

Cette voiture a été acheté quasi neuve en octobre 1999 (âge : 18 mois, 7 000 km), au prix de l'argus, soit 50 000 francs (7 620 €). Sa consommation moyenne est de 6,1 litres d'essence aux 100 km. En octobre 2008, son propriétaire avait effectué 95 500 km, soit en moyenne 10 600 km par an, ce qui est inférieur à la moyenne nationale, mais légèrement supérieur à la moyenne des voitures essence.

Sur la période étudiée, le prix de revient total est de 21 900 €, soit en moyenne 2 430 € par an ou encore 0,23 €/km. Ce ratio, établi pour une petite voiture, est cohérent avec celui de l'INSEE (0,28 €/km), lequel constitue une moyenne toutes tailles de véhicules confondues.

La répartition des charges est la suivante :



* Prix d'achat = 7 620 €, valeur en octobre 2008 ≈ 1 600 €.
** L'immobilisation du capital correspond au revenu du capital si l'argent correspondant à la valeur de la voiture (7 620 € en 1999, 6 540 € en 2000, etc.) avait été placé à 3 % annuels en moyenne.
*** Carte grise et vignette (jusqu'en 2001).
**** Aucun accident responsable, coefficient de réduction / majoration (« bonus / malus ») égal à 0,57 en 1999 et à 0,50 depuis 2002.

Le coût kilométrique a très peu évolué au fil des ans, la hausse des frais d'entretien ayant compensé la baisse de la décote. Par conséquent, le fait que cette voiture soit un peu plus âgée que la moyenne (10 ans au lieu de 8,2 ans) ne biaise pas les comparaisons.

Les personnes partageant leur véhicule effectuent généralement le même type de calcul, à deux différences près : 1/ l'immobilisation du capital ou les intérêts sur emprunt sont rarement pris en compte et 2/ les péages et les redevances de stationnement sont directement pris en charge par l'utilisateur du véhicule.

2.3.2.2 Part des frais fixes

L'immobilisation du capital, les primes d'assurance et l'essentiel de la perte de valeur du véhicule (la cote argus d'un véhicule est davantage liée à son âge qu'à son kilométrage) sont quasiment indépendants du kilométrage et constituent donc des charges fixes. Ces charges fixes représentent environ 40 % du coût total, soit quelque 1 000 € par an. La part des charges fixes est encore plus élevée quand le propriétaire du véhicule a un garage ou un parking, ce qui n'est pas le cas du véhicule étudié.

Il résulte de ce calcul que son propriétaire a tout intérêt à le partager avec d'autres personnes pour en mutualiser les charges fixes.

2.3.3. Des coûts surévalués par de nombreux acteurs

De nombreux acteurs, y compris des acteurs institutionnels, surestiment le coût de la voiture. En voici deux exemples.

2.3.3.1 Barème fiscal

Le barème fiscal des frais de véhicule applicable pour l'année 2008 est le suivant :

Prix de revient kilométriques applicables aux autos pour 2008 En euros par kilomètre, frais de garage exclus.			
d = distance parcourue			
	d ≤ 5 000 km	**de 5 001 à 20 000 km**	**d ≥ 20 001 km**
≤ 3 CV	d x 0,387	(d x 0,232) + 778	d x 0,271
4 CV	d x 0,466	(d x 0,262) + 1 020	d x 0,313
5 CV	d x 0,512	(d x 0,287) + 1 123	d x 0,343
6 CV	d x 0,536	(d x 0,301) + 1 178	d x 0,360
7 CV	d x 0,561	(d x 0,318) + 1 218	d x 0,379
8 CV	d x 0,592	(d x 0,337) + 1 278	d x 0,401
9 CV	d x 0,607	(d x 0,352) + 1 278	d x 0,416
10 CV	d x 0,639	(d x 0,374) + 1 383	d x 0,440
11 CV	d x 0,651	(d x 0,392) + 1 298	d x 0,457
12 CV	d x 0,685	(d x 0,408) + 1 383	d x 0,477
13 CV et +	d x 0,697	(d x 0,424) + 1 363	d x 0,492

Voici sur quelques exemples, le prix de revient annuel et le prix de revient kilométrique de voitures moyennes (5 à 7 CV), selon le barème fiscal :

Barème fiscal 2008 pour quelques parcours types

		Kilométrage annuel		
		9 500 km/an (moyenne voitures essence)	**13 000 km/an (moyenne essence + diesel)**	**16 400 km/an (moyenne voitures diesel)**
Puissance fiscale	**5 CV**	3 849 €/an *0, 41€/km*	4 854 €/an *0,37 €/km*	5 830 €/an *0,36 €/km*
	6 CV	4 038 €/an *0,43 €/km*	5 091€/an *0,39 €/km*	6 114 €/an *0,37 €/km*
	7 CV	4 239 €/an *0,45 €/km*	5 352 €/an *0,41 €/km*	6 433 €/an *0,39 €/km*

Pour un kilométrage moyen (13 000 km/an) avec une voiture moyenne, le coût calculé avec le barème fiscal est supérieur de 31 à 45 % au prix de revient moyen que nous avons calculé plus haut à partir des chiffres de l'INSEE (3 700 €/an). Le barème fiscal est donc très avantageux et encourage à utiliser la voiture. En outre, il ne dissuade pas la possession des voitures les plus gourmandes et les plus polluantes, car il augmente avec la puissance fiscale.

Pour la Renault Clio de la page précédente, l'écart est même de 65 % (coût réel : 2 430 € par an, barème fiscal : 3 998 € par an).

On peut toutefois porter au crédit du barème fiscal, de par sa dégressivité, la prise en compte des frais fixes (assurance, décote, immobilisation du capital ou intérêts d'emprunt), même si c'est de manière imparfaite.

2.3.3.2 Automobile Club

Les chiffres publiés chaque année par l'Automobile Club sont surévalués, du fait d'hypothèses s'éloignant de la moyenne (voitures achetées neuves, surestimation des frais d'entretien et de garage…).

Ainsi, pour 2007, les coûts annoncés ont été les suivants :

- voiture essence (Clio III, 6 CV, ayant effectué 9 535 km) : 5 345 €, soit 0,56 €/km,
- voiture diesel (Peugeot 308 HDI, 5 CV, ayant effectué 16 407 km) : 7 378 €, soit 0,45 €/km.

2.4. PRINCIPAUX ELEMENTS EN FAVEUR DE L'AUTOPARTAGE DANS LA SPHERE PRIVEE

Nous reprenons ici quelques éléments clés de ce chapitre porteurs d'un avenir prometteur pour l'autopartage dans la sphère privée :

- 11millions de ménages ont moins de voitures que d'adultes. Parmi eux, 5 millions de ménages n'ont aucune voiture. Ce « déficit » de voiture touche tous les types de ménages et tous les secteurs géographiques, y compris les zones rurales ou périurbaines.

- Près de 60 % des voitures (soit environ 17 millions) font moins de 10 000 km par an et 15 % (soit près de 5 millions) moins de 5 000 km par an.

- 23 % des voitures (soit 7 millions) sont utilisées à faible fréquence.

- En moyenne, les ménages consacrent plus de 4 500 € par an à leur(s) voiture(s). Ce coût va augmenter très fortement dans les années à venir, sous l'effet notamment de la hausse inéluctable des prix des carburants.

- Les charges fixes (c'est-à-dire indépendantes du kilométrage parcouru : assurance, décote…) représentent environ 40 % du coût d'une voiture. L'autopartage permet de mutualiser ces charges.

2.5. DERNIERE MINUTE : 40 % DES FRANÇAIS ENVISAGENT OU ONT ENVISAGE DE SE SEPARER D'UNE DE LEURS VOITURES DANS L'ANNEE A VENIR

L'institut Ipsos a réalisé pour le compte de l'observatoire Europcar du transport une enquête d'opinion sur le thème : « Les automobilistes français et la crise », dont les conclusions viennent d'être rendues publiques.

Parmi les principaux changements, les automobilistes français sont plus nombreux que leurs homologues européens à trouver que leur véhicule pèse lourd dans leur budget. Pour 92 % des automobilistes français, "posséder une voiture coûte cher" (contre 84 % pour les Européens) et 25 % déclarent que le coût de leur voiture n'est "pas raisonnable" au regard de leur situation financière (18 % pour l'Europe). Les Français se situent dans la moyenne européenne sur le fait d'envisager ou d'avoir envisagé de se séparer d'une de leurs voitures dans l'année à venir (40 % contre 39 % pour les Européens).

Source : http://automobile.challenges.fr/actualites/8243/habitudes_de_conduite/breve.html?xtor=RSS-10

3. LES SERVICES D'AUTOPARTAGE

3.1. PRESENTATION

En France, le terme « autopartage » recouvre deux réalités différentes :

- l'autopartage dans la sphère privée, qui fait l'objet de la présente étude,
- les services d'autopartage, qui constituent à ce jour la forme la plus connue et la plus médiatisée de l'autopartage. Dans la plupart des publications, le terme « autopartage » (tout court) est employé pour parler de ce type de service. Dans ce rapport, nous l'employons uniquement pour parler de l'autopartage dans la sphère privée.

Un service d'autopartage est défini ainsi par le CERTU : service de mobilité qui consiste à disposer d'une voiture « à la carte », moyennant adhésion préalable au service et réservation avant chacune des prises du véhicule. Les membres d'un service d'autopartage se partagent l'usage d'un parc de véhicules dont ils ne sont pas propriétaires.

Ce chapitre a été rédigé pour partie à partir des données de l'étude *L'autopartage en France et en Europe – Etat des lieux et perspectives* (CERTU, 2008). Certaines informations proviennent d'autres études, de recherches sur internet, de la presse spécialisée, des opérateurs et des collectivités locales. Enfin, plusieurs analyses et calculs ont été réalisés par nos soins.

3.2. ATOUTS

3.2.1. Principaux atouts

Selon le CERTU, qui s'appuie sur les arguments des acteurs du secteur, les atouts des services d'autopartage sont les suivants :

- réduction du nombre de véhicules en circulation (effets positifs sur la qualité de l'air, le confort sonore et l'espace public),
- services complémentaires des autres modes de transport, favorisant l'intermodalité et la multimodalité,
- permettent d'offrir la possibilité de disposer d'un véhicule à toutes les catégories de la population,
- simplicité et souplesse d'utilisation,
- avantage économique à la possession d'un véhicule individuel,
- avantage économique pour les collectivités,
- modifient progressivement les comportements individuels.

Certains de ces atouts sont à nuancer. Par exemple, l'économie par rapport au véhicule individuel n'existe qu'en deçà d'un certain kilométrage annuel. Les sociétés d'autopartage annoncent généralement un plafond de 5 000 à 6 000 km. Ce total dépend de la durée d'utilisation des

véhicules). Nos calculs montrent que, pour l'usager, le plafond de rentabilité des services d'autopartage est généralement plus bas (voir pages 30 et 31).

On peut en revanche ajouter à la liste ci-dessus deux atouts pour l'utilisateur, non mentionnés explicitement par le CERTU :

- l'entretien et les réparations du véhicule sont assurés par l'opérateur,
- l'utilisateur est libéré des contraintes de stationnement à son domicile, particulièrement fortes dans les centres- villes et les quartiers denses.

3.2.2. Impacts sur l'environnement

S'appuyant sur plusieurs études et expériences françaises et européennes, le CERTU liste les impacts positifs suivants :

- Une voiture d'un service d'autopartage remplace entre 4 et 8 voitures privées (source : projet européen MOSES). Nous donnons aux pages 32 à 34 des chiffres plus précis pour les services Lilas (Lille) et Caisse Commune (Paris).

- Les abonnés des services d'autopartage réduisent leur kilométrage effectué en voiture. Le CERTU cite des études en Suisse et en Allemagne, lesquelles ont montré que les nouveaux adhérents de l'autopartage avaient réduit leurs déplacements en voiture de 1 000 à 1 600 km par an et doublé leur kilométrage en transports en commun. L'enquête réalisée auprès des adhérents de Caisse Commune (Paris) donne des résultats encore plus favorables (cf. page 33).

- En règle générale, les services d'autopartage proposent des véhicules récents, donc plus économes en carburant et moins polluants.

3.3. PRINCIPALES CARACTERISTIQUES

3.3.1. Villes concernées

En avril 2008, le CERTU avait recensé 21 villes bénéficiant d'un ou plusieurs services d'autopartage, avec un total de 19 opérateurs[7], dont 10 sont regroupés dans le réseau France Autopartage[8]. Certains de ces services étaient encore en phase de gestation ou de lancement (Toulouse, Poitiers, Nantes, Carbox à Paris).

[7] 4 opérateurs à Paris, dont un également implanté à Rouen, un opérateur commun à Montpellier et Nîmes, un opérateur commun aux 4 villes alsaciennes.
[8] Bordeaux, Grenoble, Lille, Lyon, Marseille, Montpellier / Nîmes, Poitiers, Rennes, Strasbourg et Toulouse.

LES SERVICES D'AUTOPARTAGE EN FRANCE EN 2008

* service en attente de démarrage à la date de l'enquête du CERTU
** données manquantes pour 1 des 4 services parisiens
*** pas de station à Antibes

D'après données CERTU, mars - avril 2008 (données corrigées par nos soins pour Nantes)

© ADETEC - 2009

Les services d'autopartage se développent rapidement. Seulement deux services existaient avant 2000 : Liselec (la Rochelle) et Caisse Commune (Paris). Le nombre de villes est passé à 11 en 2006 et 18 en 2008.

Ces services sont implantés dans les principales agglomérations françaises (Paris, Marseille, Lyon, Lille, Nice – Côte d'Azur (Antibes), Bordeaux, Nantes, Strasbourg, Grenoble, Rouen), mais aussi dans des agglomérations de taille intermédiaire (Rennes, Montpellier, Clermont-Ferrand, Mulhouse et Nîmes) dans quelques villes moyennes (la Rochelle, Poitiers, Colmar et Narbonne) et dans une petite ville (Saverne).

En 2009, le service Auto'trement (Strasbourg, Colmar, Mulhouse, Saverne) a ouvert des stations dans trois autres petites villes (Sélestat, Haguenau et Erstein).

3.3.2. Nombre de stations

Le CERTU a décompté 121 stations en mars/avril 2008, dont 88 à Paris (73 %). La quasi-totalité de ces stations étaient installées dans les quartiers denses, en premier lieu les centres-villes.

3.3.3. Nombre de véhicules

Le CERTU a décompté 570 véhicules, dont 270 à Paris (47 %).

Le parc se répartit à parts à peu près équivalentes entre petites citadines (type Renault Clio), voitures familiales (monospaces) et voitures utilitaires (pour transporter ponctuellement des volumes importants).

Certains services (la Rochelle, Antibes) proposent uniquement des véhicules électriques.

3.3.4. Nombre d'abonnés

Le CERTU a décompté 9 400 abonnés, dont 5 650 à Paris (60 %). Mis à part Paris, les villes où les services d'autopartage ont le plus de succès sont Strasbourg, Marseille, Lille, la Rochelle (ville moyenne pionnière en matière d'autopartage et de projets innovants de mobilité), Lyon et Grenoble. Avec 400 abonnés pour 80 000 habitants, la Rochelle atteint un taux de pénétration proche du taux suisse (5 abonnés pour 1 000 habitants vs 10 abonnés pour 1 000 habitants).

Le nombre d'abonnés augmente rapidement. Il a crû de 57 % en un an (6 000 abonnés en 2007).

Pour rentabiliser leur service, les opérateurs se tournent de plus en plus vers les professionnels (entreprises, administrations…), car les particuliers utilisent les véhicules principalement le soir et le week-end.

Pour les 17 services ayant indiqué le nombre de leurs abonnés, le ratio moyen est d'une voiture pour 18 abonnés (1 pour 21 à Paris, 1 pour 15 en province).

3.4. MODALITES DE FONCTIONNEMENT

3.4.1. Forme juridique

12 opérateurs sur 19 fonctionnent sous forme de société commerciale (SARL, SA, SAS).

6 ont adopté une forme intermédiaire, permettant d'associer la collectivité au projet (SCIC, SEM, EPIC).

1 seul a un statut associatif. Certains services d'autopartage ont démarré sous forme associative mais l'ont abandonnée en se développant, pour des raisons pratiques et économiques.

3.4.2. Réservation et utilisation

Dans la plupart des cas, les abonnés peuvent réserver un véhicule, le prendre et le restituer 24h/24 et 7j/7. Cette souplesse d'utilisation est l'un des gages du succès du service.

Elle implique une automatisation des différentes procédures, avec un système centralisé des réservations, des ordinateurs à bord des voitures (ou dans les stations) et une communication entre l'unité centrale et ces ordinateurs.

3.5. COUT POUR L'USAGER

La tarification est basée sur :

- un droit d'entrée lors de l'adhésion au service (7 services sur 19),
- un abonnement mensuel compris entre 5 € et 25 € suivant les services (moyenne : 10 €),
- un coût de réservation (seulement pour quelques services, dont Caisse Commune à Paris et Autolib' à Lyon),
- un coût d'utilisation, qui dépend de la taille du véhicule et prend en compte à la fois la distance parcourue[9] (0,2 à 0,4 €/km, carburant compris) et la durée (1,5 à 6 €/h, avec parfois des tarifs dégressifs à la demi-journée et à la journée, comme à Clermont-Ferrand[10] ; les heures de nuit sont généralement gratuites).

Cette tarification inclut toutes les charges, y compris le carburant.

Dans certains cas, les adhérents du service d'autopartage peuvent bénéficier de réductions sur d'autres services de transport (abonnements de transports urbains, loueurs traditionnels, services de location de vélos). Inversement, les abonnés d'autres services bénéficient parfois de réductions sur l'autopartage.

Le coût annuel varie fortement d'un service à l'autre, mais aussi en fonction du type de parcours. Dans tous les cas, la tarification de la durée d'utilisation encourage les locations de courte durée, afin de favoriser une rotation maximale de chaque véhicule.

[9] Sauf à Antibes.
[10] 3,40 €/heure, 8,40 €/demi-journée et 16 €/jour.

A titre d'exemple, voici le calcul avec les tarifs 2008 pour une voiture « citadine » et pour 2 utilisations types à Paris (Caisse Commune), Lyon, Clermont-Ferrand et Poitiers[11]. Les services sont classés du moins cher au plus cher.

Coût annuel de quatre services d'autopartage pour deux utilisations types d'une voiture « citadine »

	Utilisation 1 *10 km aller-retour, 2 h, 40 fois par an* *20 km aller-retour, 3 h, 40 fois par an* *100 km aller-retour, 6 h, 12 fois par an* Total : 2 400 km et 272 h par an	**Utilisation 2** *10 km aller-retour, 2 h, 80 fois par an* *20 km aller-retour, 3 h, 80 fois par an* *100 km aller-retour, 6 h, 24 fois par an* Total : 4 800 km et 544 h par an
Otolis (Poitiers)	1 365 €/an 0,57 €/km	2 605 €/an 0,54 €/km
Autolib' (Lyon)	1 584 €/an 0,66 €/km	3 008 €/an 0,63 €/km
Ma voiture (Clermont-Fd)	1 700 €/an 0,71 €/km	3 100 €/an 0,65 €/km
Caisse Commune[12] (Paris)	1 853 €/an 0,77 €/km	3 503 €/an 0,73 €/km

Otolis (Poitiers) est 13 à 26 % moins cher que ses homologues.

En revanche, il est plus onéreux qu'une voiture individuelle qui serait partagée, que l'on se base sur les coûts moyens de l'INSEE (0,28 €/km pour 13 000 km/an, pour une voiture de taille moyenne) ou, *a fortiori*, sur la Renault Clio de la page 22 (0,22 €/km[13] pour 10 600 km/an). Il est même plus économique d'effectuer 10 600 km annuels avec cette dernière (2 310 €[14]) que 4 800 km avec une voiture de même taille d'Otolis (2 605 €).

Ce coût plus élevé s'explique principalement par les frais de personnel, l'électronique et des voitures plus récentes que celles de Monsieur ou Madame Tout le Monde.

Pour les clients des sociétés d'autopartage, ce coût est justifié par le fait qu'il paient non seulement l'utilisation du véhicule mais aussi un service (entretien et nettoyage du véhicule, contrôle technique, assurance, plein de carburant…), lequel leur permet de gagner du temps et d'éviter des soucis.

[11] Dans les cas où existe un droit d'entrée (Poitiers, Lyon et Paris), on calcule son amortissement sur 5 ans.
[12] Pour Caisse Commune, 3 formules existent. Nous avons choisi la formule la plus intéressante pour les parcours analysés. Celle-ci comprend un droit d'entrée élevé (300 €), mais les tarifs d'abonnement (12 €/mois) et d'utilisation (1,99 €/h et 0,27 €/km) sont plus modérés.
[13] Coût hors péages et redevances de stationnement, ceux-ci étant à la charge des utilisateurs de l'autopartage (NB : le stationnement dans les stations est à la charge du service d'autopartage).
[14] Idem note précédente.

3.6. PROFIL DES ABONNES ET IMPACTS SUR LA MOBILITE

Nous nous basons sur 2 enquêtes auprès d'abonnés de services d'autopartage à Lille et à Paris.

3.6.1. Abonnés de Lilas, à Lille

Le service Lilas a démarré en février 2007. Il est géré par l'exploitant des transports urbains (Transpôle, groupe Keolis). En décembre 2007 (date de l'enquête auprès des abonnés), il disposait de 16 véhicules (dont un pour les personnes à mobilité réduite), accessibles 7j/7 et 24h/24, et de 22 places de stationnement dans 9 stations. Les stations sont situées en surface et réparties dans les principaux quartiers de Lille, à proximité de pôles d'échanges ou de stations des transports urbains.
Le service comptait 400 abonnés (dont 32 entreprises) en décembre 2007 (soit 10 mois après sa mise en service) et 500 abonnés en février 2008. L'objectif est d'atteindre 1 200 à 1 400 abonnés en 3 ans.

Une enquête auprès des abonnés a été réalisée en décembre 2007. Elle a fait ressortir les résultats suivants :

- 72 % ne disposent pas de voiture personnelle.
- 44 % ont pu éviter d'acheter ou de racheter une voiture.
- 11 % ont revendu la leur.
- 71 % se déplacent moins souvent qu'avant en voiture particulière.
- 68 % sont utilisateurs réguliers des transports collectifs.

A partir de ces chiffres, nous pouvons calculer que chaque voiture du service remplace potentiellement 12,5 voitures personnelles[15], dont 2,5 voitures vendues et 10 voitures qu'il n'a pas été nécessaire d'acheter. Ce chiffre est sans doute majoré du fait de la non représentativité des répondants et de la non prise en compte de l'évolution des situations personnelles[16].

3.6.2. Abonnés de Caisse Commune, à Paris

Les résultats qui suivent sont issus de l'étude *Analyse des comportements et des représentations associés à l'autopartage* (ADEME Ile-de-France et Ville de Paris / Bureau d'études 6T). Cette étude s'est basée principalement sur un questionnaire auprès des abonnés du service (573 questionnaires, taux de retour 32 %).

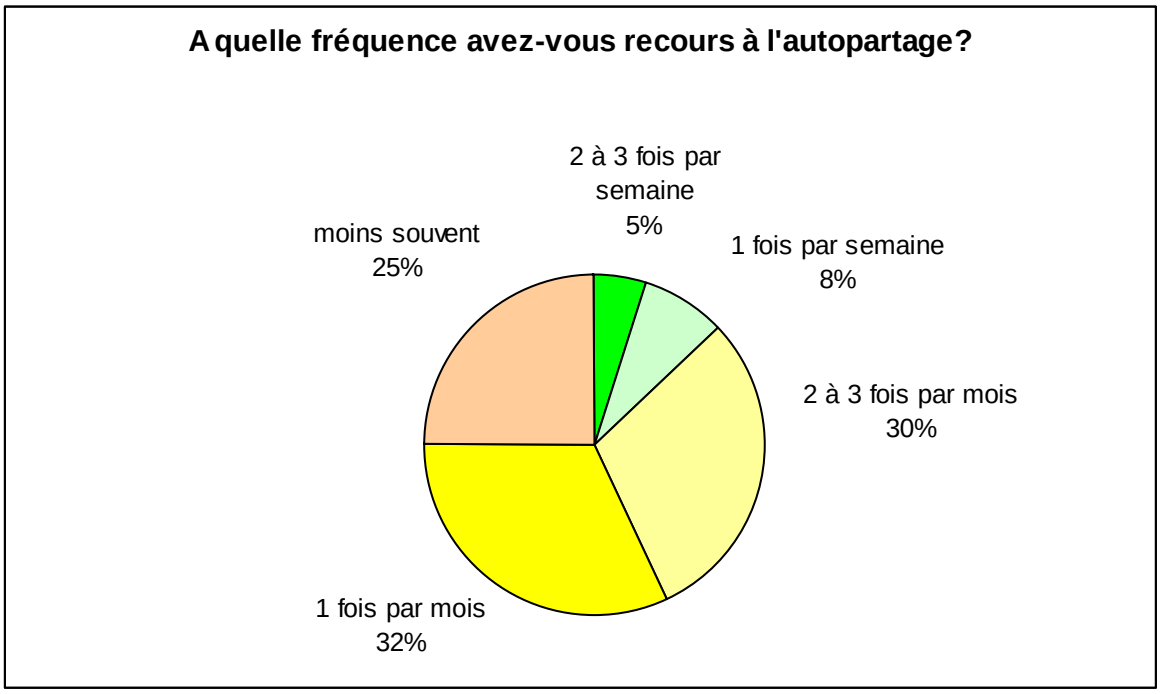
Les principaux résultats sont les suivants :

- L'adhérent moyen est un homme (64 %) de 40 ans environ (plus de la moitié a entre 35 et 44 ans) et de formation supérieure (77 % ont un diplôme supérieur ou égal à bac + 2).

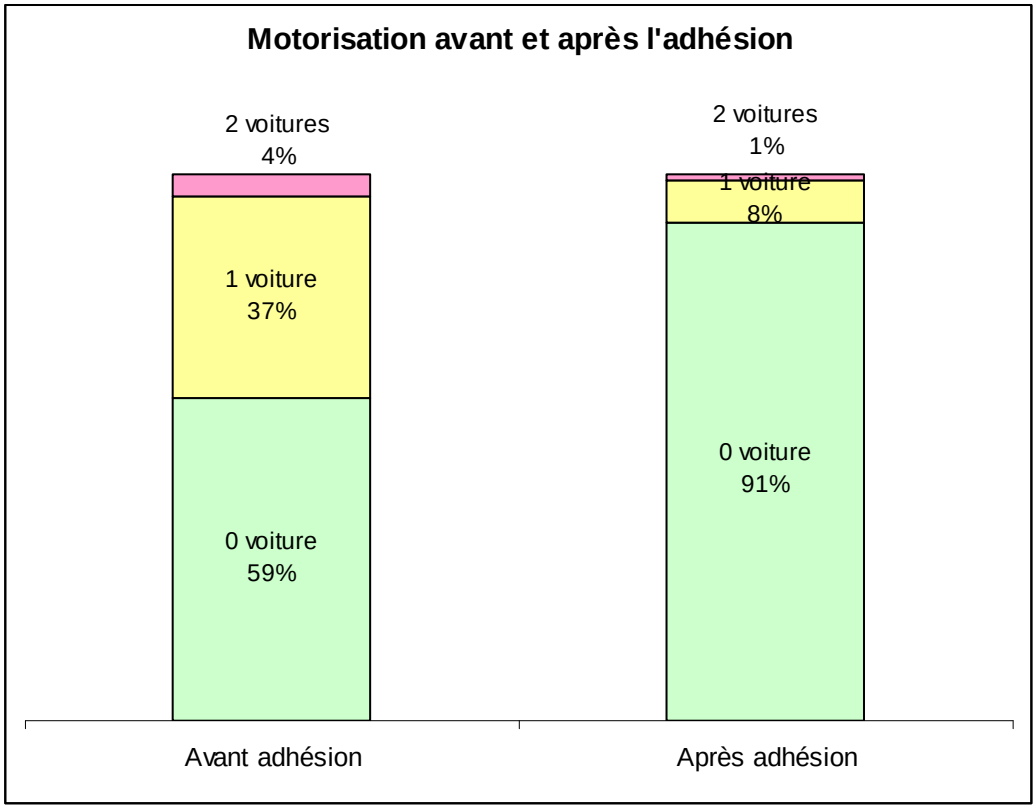
[15] Calcul ADETEC : 370 abonnés individuels / 16 véhicules ≈ 1 voiture pour 23 abonnés individuels.
11 % des abonnés ayant vendu leur voiture + 44 % ayant évité d'en acheter une = 55 % de voitures personnelles « économisées » (dont 1/5 de voitures vendues).
23 x 0,55 ≈ 12,5 voitures personnelles « économisées » par voiture en autopartage, dont 2,5 voitures vendues (12,5 / 5 = 2,5) et 10 voitures dont l'achat a été évité.

[16] Exemple : un couple qui possède une voiture se sépare. L'un des deux garde la voiture et l'autre s'inscrit au service d'autopartage. Le nombre de voitures possédées est constant (une), donc le service d'autopartage ne remplace pas une voiture, même si le nouvel inscrit a déclaré lors de l'enquête qu'il avait auparavant une voiture.

- 87 % des répondants utilisent le service moins d'une fois par semaine.



- L'impact de l'autopartage sur la motorisation est très important. Après adhésion, 91 % n'ont pas de voiture, soit une différence de 32 % par rapport à leur situation avant adhésion.



Chaque voiture du service d'autopartage aurait donc remplacé environ 8 voitures personnelles[17]. Contrairement à Lille, ne sont prises en compte que les voitures dont les adhérents se sont séparés, l'enquête ne s'étant pas penchée sur les personnes ayant pu éviter d'acheter une voiture. Toutefois, comme à Lille, les résultats sont biaisés par la non représentativité des répondants et la non prise en compte de l'évolution des situations personnelles.

- Les kilomètres parcourus en voiture ont très fortement diminué, y compris parmi les adhérents ayant encore une voiture :

Evolution des kilomètres parcourus en voiture

	Avant adhésion		Après adhésion				Evolution km/mois
	Part en %	Km/mois	Part en %	Km/mois			
				Voitures du service d'autopartage	Autres voitures	Total	
Total répondants	100 %	**590 km/mois**	100 %	128 km/mois	72 km/mois	**200 km/mois**	**- 66 %**
Personnes motorisées	41 %	**1 040 km/mois**	9 %	126 km/mois	425 km/mois	**551 km/mois**	**- 47 %**
Personnes non motorisées[18]	59 %	**280 km/mois**	91 %	128 km/mois	37 km/mois	**165 km/mois**	**- 41 %**

En moyenne, le kilométrage mensuel a baissé des 2/3. Cette baisse s'explique pour partie par la baisse de la motorisation et pour partie par la réduction du kilométrage à situation constante, y compris parmi les personnes sans voiture avant et après l'adhésion.

On remarque que les personnes non motorisées continuent d'utiliser d'autres voitures, à raison de 37 km/mois en moyenne. Il s'agit sans doute pour partie d'autopartage privé et pour partie de prêt d'un proche, mais le questionnaire n'entrait pas dans ce niveau de détail.

- Enfin, les adhérents sont convaincus par le service, puisque seulement 5 % d'entre eux estiment qu'ils ne seront plus adhérents dans un an.

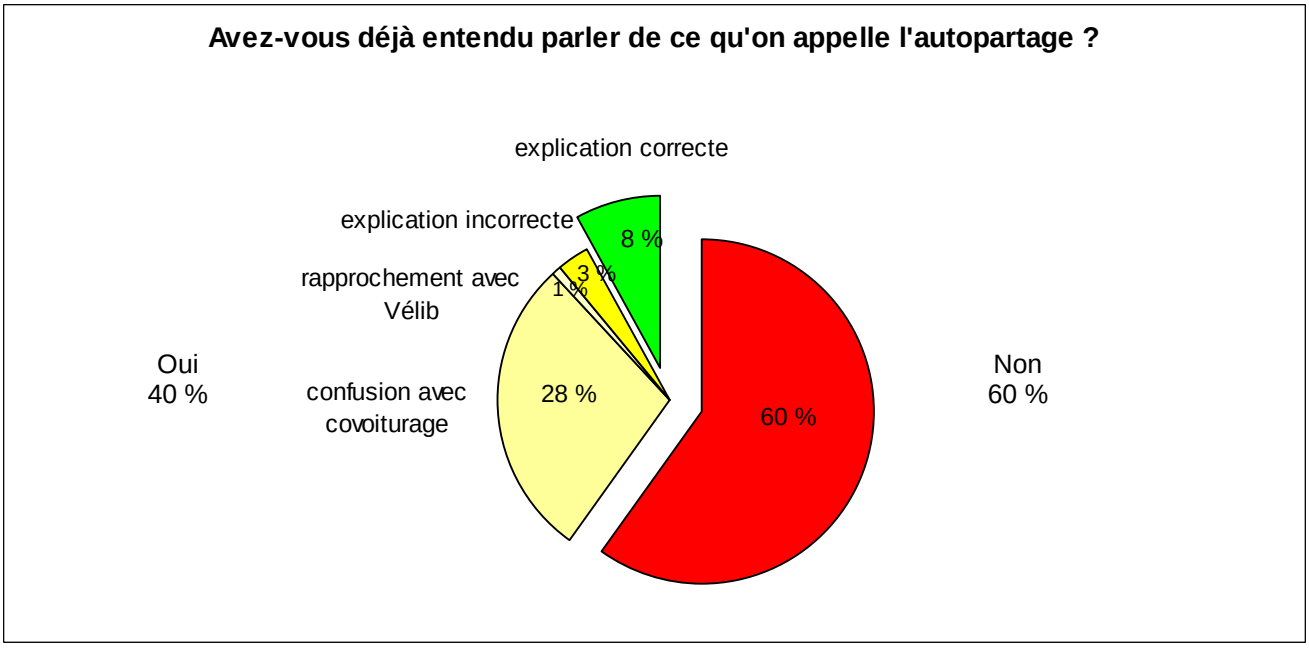
3.7. PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT

3.7.1. Notoriété

Une enquête téléphonique auprès de 1 001 personnes représentatives de la population parisienne a été réalisée en 2007 (ADEME Ile-de-France et Ville de Paris / Bureau d'études 6T, *Analyse des comportements et des représentations associés à l'autopartage*).

[17] Calcul ADETEC (à partir des données du service en mars-avril 2008, soit quelques mois après l'enquête) :
3 100 abonnés individuels / 130 véhicules ≈ 1 voiture pour 24 abonnés individuels.
24 x 0,32 (32 % des abonnés ayant vendu leur voiture) ≈ 7,7 voitures personnelles remplacées par 1 voiture en autopartage.

[18] Calcul ADETEC.



Elle fait apparaître une très forte méconnaissance de l'autopartage, puisque 60 % des personnes interrogées n'en avaient jamais entendu parler et que seulement 8 % en ont donné une définition correcte. La confusion avec le covoiturage était très courante. Les cadres supérieurs ont été un peu plus nombreux à donner une définition correcte de l'autopartage (14 %).

Les choses se sont sans doute améliorées depuis 2007 avec le développement des services d'autopartage et la médiatisation croissante de cette pratique.

En tout état de cause, cette confusion sur le terme autopartage risque de croître avec l'apparition sur la place publique d'une deuxième forme d'autopartage (l'autopartage dans la sphère privée).

3.7.2. Projets

Les principaux projets recensés par le CERTU sont les suivants :

- projet ECOSYMPA 198 à Niort, Poitiers, la Rochelle et Angoulême. A ce jour, deux services d'autopartage fonctionnent à la Rochelle (depuis les années 1990) et Poitiers (depuis 2008),
- projet Rhin Autopartage, en Alsace. Ce projet initié par le service strasbourgeois Auto'trement cherche à s'inspirer du modèle suisse, avec un maillage fin du territoire (petites villes, gares…). En 2009, 7 villes alsaciennes sont dotées de stations d'autopartage : Strasbourg, Mulhouse, Colmar, Saverne, Sélestat, Haguenau et Erstein,
- développement de l'autopartage en Rhône-Alpes, à l'initiative de la Région qui incite les acteurs locaux (collectivités locales et chambres de commerce, notamment) à s'engager dans la mise en place de services d'autopartage,
- projets de services d'autopartage dans certains écoquartiers (ZAC de la Ballastière à Limeil-Brévannes, ZAC de Rungis à Paris).

Par ailleurs, la Ville de Paris et une vingtaine de communes de banlieue ont en projet la mise en place de voitures en libre-service, sur le modèle de Vélib. Le démarrage de ce service, nommé Autolib, est prévu en 2011. Il compterait au total 3 000 à 4 000 voitures électriques réparties sur 1 400 stations, la moitié à Paris et la moitié en banlieue. Comme pour Vélib, l'utilisateur ne serait pas obligé de ramener le véhicule à son point de départ, ce qui est plus souple mais présente

l'inconvénient de générer un trafic supplémentaire pour rééquilibrer les stations (par exemple, les stations situées en périphérie et dans les secteurs résidentiels se videront le matin)[19].

3.7.3. Quel modèle économique ?

Le cabinet Jonction a réalisé en 2007 pour le PREDIT une étude sur le développement à grande échelle de services d'autopartage (voir bibliographie). Cette étude visait notamment à définir un modèle économique viable pour de tels services, en se basant sur les exemples français et étrangers. Les principales conclusions qui ressortent des « business plans » sont les suivantes :

- favoriser le développement des grandes structures, au besoin en couvrant plusieurs villes avec une même structure,
- rechercher dans la mesure du possible les grandes stations,
- ne pas pratiquer des tarifs trop bas,
- développer la franchise.

Si ces conclusions sont exactes, les services d'autopartage continueront à cibler principalement les clientèles de centre-ville et les tarifs évolueront peu. Il restera donc de la place pour le développement concomitant de l'autopartage dans la sphère privée.

3.7.4. Clientèles cibles

Les particuliers utilisent les services d'autopartage essentiellement le soir et le week-end. Les véhicules sont donc sous-utilisés en semaine. Afin de les rentabiliser, il apparaît nécessaire de développer la clientèle professionnelle, en lui proposant des offres adaptées à ses besoins.

Concernant les particuliers, les étudiants et plus généralement les jeunes apparaissent comme une cible prometteuse à divers égards :

- ils habitent le plus souvent dans les centres-villes,
- ils sont moins motorisés que la moyenne,
- l'autopartage peut leur éviter d'acquérir une voiture ou tout au moins retarder cet achat.

3.7.5. Evolutions du cadre législatif

La proposition de loi tendant à promouvoir l'autopartage de M. Roland RIES a été adoptée par le Sénat en mai 2006. Elle a été enregistrée à l'Assemblée Nationale en juillet 2007 mais n'a pas encore été inscrite à l'ordre du jour. Cette proposition vise notamment à :

- définir l'autopartage,
- proposer la création d'un label national. Les opérateurs bénéficiant du label pourront recevoir un régime d'aides à définir par décret,
- proposer la mise en place de mesures pour favoriser le développement de l'autopartage, notamment la possibilité pour les collectivités de réserver des emplacements sur voirie à l'autopartage.

La loi Grenelle 1 mentionne l'autopartage parmi les mesures à encourager dans le cadre des plans de déplacements urbains.

[19] Plus d'infos sur http://www.lefigaro.fr/automobile/2009/07/23/03001-20090723ARTFIG00256-la-sncf-et-la-ratp-interessees-par-autolib-.php

La loi Grenelle 2 devrait reprendre les éléments de la proposition de loi de Roland RIES.

Tous ces projets envisagent l'autopartage uniquement sous la forme de services d'autopartage et ne prennent pas du tout en compte l'autopartage dans la sphère privée.

3.7.6. Potentiel

Parmi les 1 001 Parisiens de l'enquête mentionnée page 35, une fois le concept d'autopartage explicité et compris, 40 % déclarent qu'ils pourraient envisager de recourir à l'autopartage.

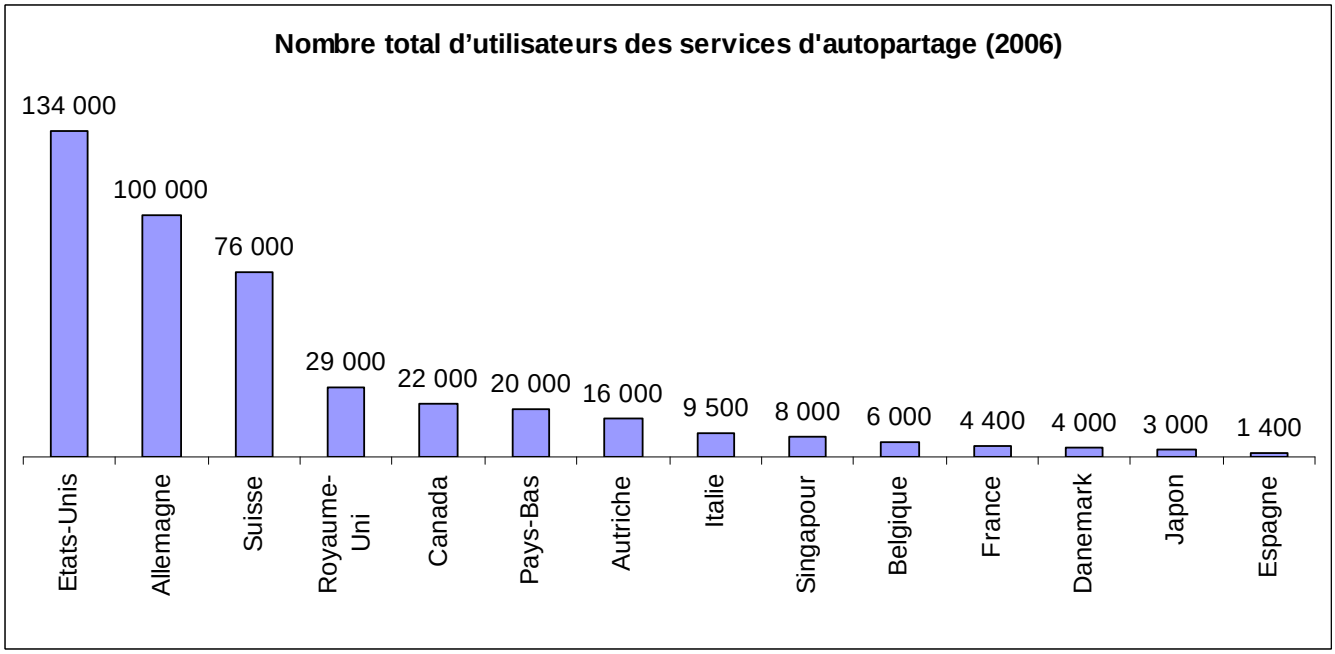
Par ailleurs, 26 % des Parisiens ont déjà pensé à se séparer de leur voiture, principalement pour des raisons de coût (40 % des raisons citées), de non utilisation (19 %) et de difficultés de stationnement (18 %).

Ces résultats ne peuvent pas être transposés à la Province, en raison des spécificités parisiennes (faible taux de motorisation, stationnement très contraint).

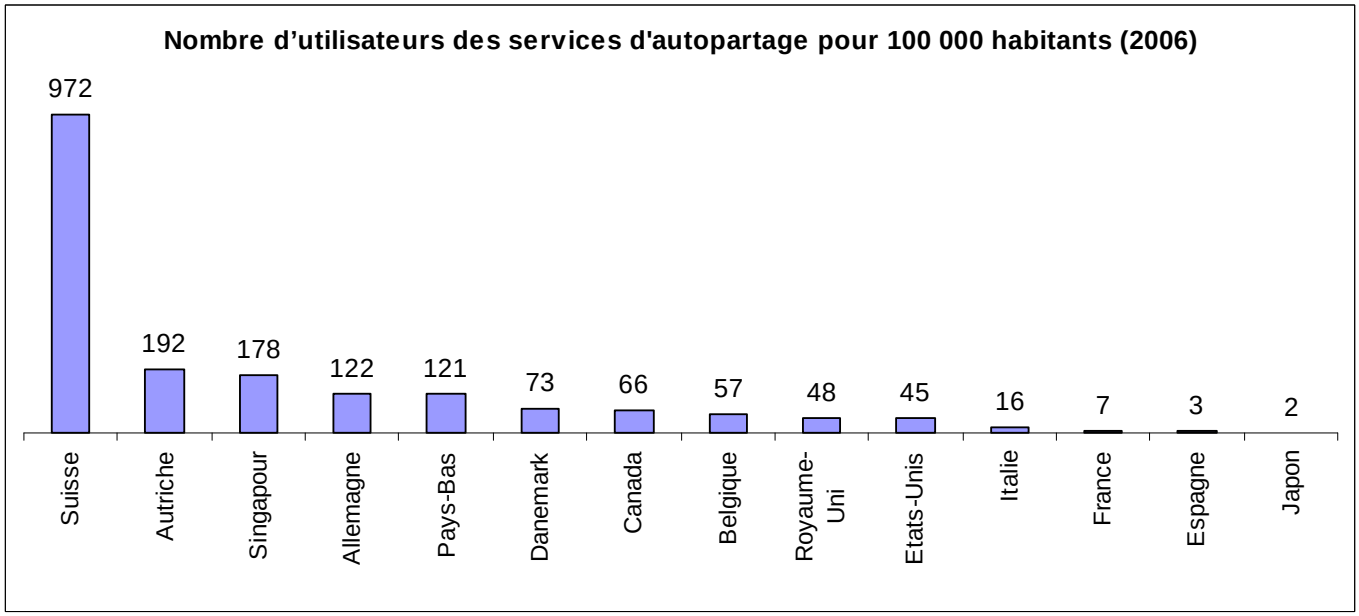
3.8. ET DANS LES AUTRES PAYS ?

En 2006-2007, le programme européen Civitas-Mobilis a recensé le nombre d'utilisateurs des services d'autopartage dans les principaux pays développés.

3 pays regroupaient plus des ¾ des abonnés de services d'autopartage : les Etats-Unis, l'Allemagne et la Suisse :



Rapporté à sa population, la Suisse était, de très loin, le pays où les services d'autopartage étaient les plus développés. L'Autriche et Singapour venaient ensuite :



Dans les deux cas, la France se situait en queue de peloton. Avec le même taux de pratique qu'en Suisse, il y aurait 600 000 abonnés en France. La progression observée dans l'hexagone depuis cette enquête (9 400 abonnés en 2008, soit 15 pour 100 000 habitants) n'a pas bouleversé les choses, d'autant que les autres pays ont eux aussi connu une hausse des abonnés aux services d'autopartage.

Enfin, on peut noter que le nombre d'abonnés par véhicule varie du simple au double :

- 1 abonné pour 18 véhicules en France et au Québec,
- 1 abonné pour 24 véhicules au Royaume-Uni,
- 1 abonné pour 29 véhicules en Belgique,
- 1 abonné pour 39 véhicules en Suisse.

4. IDENTIFICATION D'EXPERIENCES D'AUTOPARTAGE DANS LA SPHERE PRIVEE

4.1. INFORMATION DIFFUSEE

L'information diffusée comportait un texte d'introduction et un mini-questionnaire.

Le texte introductif dépendait des canaux de diffusion. On trouvera en annexe 1 deux exemples de tels textes.

Le mini-questionnaire permettait d'identifier les principales caractéristiques des pratiques d'autopartage dans la sphère privée, afin d'en dresser une première typologie. Suivant les cas, il figurait dans le texte diffusé ou bien pouvait être téléchargé via un lien internet. Le texte de ce mini-questionnaire était le suivant :

Enquête auprès de personnes partageant une voiture

Vous partagez une voiture avec des proches, des amis ou des voisins ou vous connaissez des personnes le faisant. Merci de compléter ou de faire compléter le bref questionnaire ci-dessous :

Nom :
Adresse :
Adresse mail :
Téléphone :
Nombre d'adultes vivant dans votre foyer :
Nombre d'enfants :
Etes-vous le propriétaire de la voiture mise en commun :
Les personnes partageant cette voiture avec vous sont-elles des amis, des voisins ou autres :
Nombre de personnes (ou de familles) utilisant cette voiture :
Pour votre part, à quelle fréquence utilisez-vous cette voiture (ex : 2 fois par semaine) :
Votre foyer a-t-il une ou plusieurs autres voitures et si oui, combien :

Ce mini-questionnaire pouvait être renvoyé par mail, ainsi que par courrier ou par fax dans le cas d'une diffusion sur support papier.

Seules les diffusions par internet (mails et lettres d'information) incluant le questionnaire ont généré des retours de questionnaires.

4.2. CANAUX DE DIFFUSION

Afin de toucher un public le plus large possible, les canaux de diffusion ont été nombreux et variés. Voici la liste des supports ayant diffusé l'information, classés par domaines et, au sein de chaque domaine, par ordre alphabétique des structures ou publications :

Carnets d'adresses professionnels et privés des salariés d'ADETEC
Plus de 500 destinataires, dont une partie a diffusé l'information au sein de ses propres réseaux.

Transports
- ADEME : 1/ correspondants « transports » des délégations régionales, 2/ service Observation, Economie et Evaluation (Paris) et 3/ département Transport et Mobilité (Valbonne),
- site internet www.autolibre.com,
- Carfree France : site internet (http://carfree.free.fr) et lettre d'information par mail : 2 articles,
- Club des Villes et Territoires Cyclables : lettre d'information par mail,
- Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) du Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer (MEEDDM),
- Espace Info Déplacements de la Région Nord-Pas-de-Calais,
- FNAUT Infos (bulletin mensuel de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports),
- Pignon sur Rue (maison du vélo et des modes doux à Lyon) : site internet + lettre d'information,
- Transflash (lettre d'information mensuelle du CERTU),
- La Voiture Autrement : site internet et blog http://lavoitureautrement.blogspot.com.

Environnement
- L'Age de Faire (mensuel axé sur les questions d'écologie, de citoyenneté et de solidarité),
- équipe projet « écoquartiers » du Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer (MEEDDM),
- site internet Enviscope www.enviscope.com (actualité de l'environnement en Rhône-Alpes),
- réseau des éco-conseillers.

Social
- Chambre Nationale de l'Economie Sociale et Solidaire,
- Chambres Régionales de l'Economie Sociale et Solidaire,
- Union Sociale pour l'Habitat (fédération des organismes HLM publics).

Divers
- « La chaîne Energie », site internet interactif du magazine L'Expansion consacré aux questions d'énergie (http://energie.lexpansion.com),
- Crédit Coopératif : envoi à l'ensemble du personnel en France (1 600 personnes) et distribution aux participants à l'assemblée générale Auvergne,
- Mobilités (lettre d'information du GART, Groupement des Autorités Responsables de Transport) : 2 parutions à 1 mois d'intervalle.

Mutuelles d'assurance
Nous avons ciblé la MACIF et la MAIF, en raison de leur engagement en faveur des mobilités alternatives. En particulier, la MACIF assure les services d'autopartage membres du réseau France Autopartage et les deux mutuelles encouragent le covoiturage.
La MACIF a publié une courte information sur l'autopartage dans la sphère privée, dans un article intitulé *« Conduire tranquille, conduire durable »*, paru dans le numéro de septembre du magazine adressé aux sociétaires (Tandem).
Du côté de la MAIF, la personne avec laquelle nous avons été en relation (service marketing) a fait part de son intérêt pour l'étude. Toutefois, notre information n'a pas été diffusée auprès des

sociétaires, car les services concernés l'ont jugée non prioritaire et non adaptée aux supports de communication existants.

Cette liste n'est peut-être pas exhaustive, car l'information a circulé sans que nous en soyons systématiquement informés.

Enfin, quelques organismes n'ont pas souhaité diffuser l'information :

- association Pour une Ville Sans Voiture : *« L'association Pour une Ville Sans Voiture se bat pour bouter les automobiles hors de nos villes. Pour nous, le meilleur moyen de partager un moyen de transport se nomme l'autobus et le train. Il est donc hors de question que nous transmettions votre message qui ne ferait que conforter l'envie de tout un chacun de conserver son automobile […]. »,*
- services d'autopartage : peur de la confusion avec leur forme d'autopartage et sans doute aussi peur de la concurrence (même si ça n'a pas été dit).

La non participation des services d'autopartage nous a fait manquer des expériences d'autopartage dans la sphère privée. En effet, le questionnaire réalisé à Paris montre que les clients de tels services n'ayant pas de voiture utilisent d'autres voitures à raison de 37 km/mois (voir page 34), dont sans doute une partie d'autopartage privé. D'ailleurs, un des autopartageurs lillois du chapitre suivant participe aux deux systèmes et 2 autres autopartageurs de notre panel sont abonnés à des services d'autopartage, à titre professionnel.

4.3. NOMBRE ET CARACTERISTIQUES DES EXPERIENCES IDENTIFIEES

4.3.1. Nombre d'expériences identifiées

29 expériences ont été identifiées, dont 27 en cours et 2 achevées.

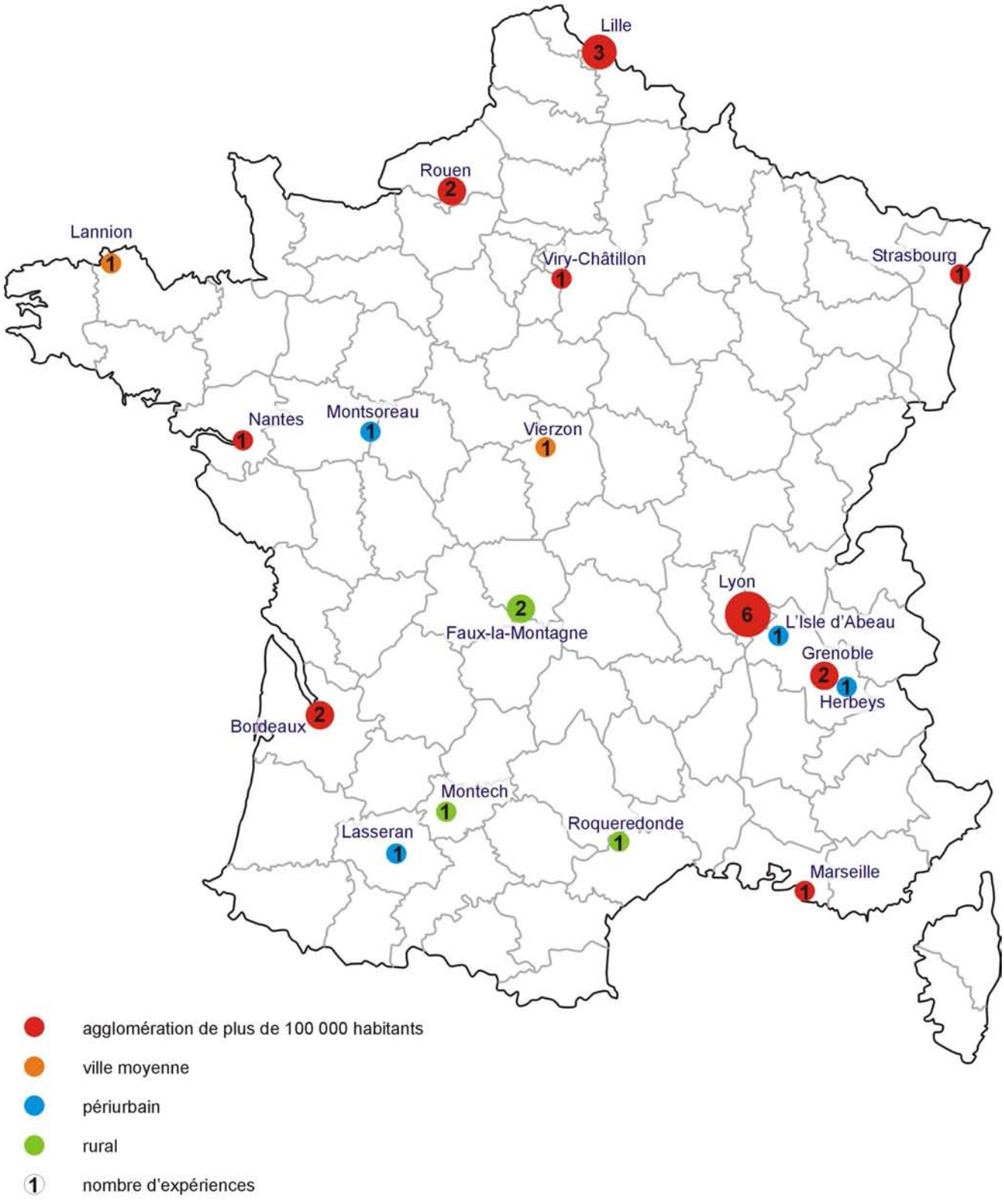
4.3.2. Localisation

Comme le montre la carte de la page suivante, les expériences d'autopartage sont localisées sur tout le territoire national, avec toutefois une plus forte concentration en Rhône-Alpes, en particulier à Lyon.

L'autopartage se pratique sur tous les types de territoire. Les expériences que nous avons identifiées se répartissent ainsi :

- 19 dans des agglomérations de plus de 400 000 habitants (dont 6 à Lyon et 3 à Lille),
- 2 dans des villes moyennes (Vierzon et Lannion),
- 4 dans des communes périurbaines, dont 2 en périphérie de villes moyennes (Saumur et Auch),
- 4 en secteur rural.

LES EXPÉRIENCES D'AUTOPARTAGE IDENTIFIÉES PAR L'ETUDE



4.3.3. Par quels canaux les avons-nous identifiées ?

19 expériences ont été identifiées grâce à nos différentes diffusions par internet (mails et newsletters).

9 autres expériences nous ont été signalées par les autopartageurs identifiés par les canaux ci-dessus.

Enfin, une expérience était décrite dans un article de l'hebdomadaire Le Nouvel Observateur.

4.3.4. Présentation détaillée

Les expériences recensées se répartissent ainsi :

Commune	Type de commune	Propriétaire du véhicule	Nombre et type véhicule****	1er ou 2e véhicule	Nombre de ménages utilisateurs	Nombre total d'enfants
Bordeaux	grande agglo	Hervé M.	1 voiture	1er	2	1
Bordeaux	grande agglo	Amie de Sandrine C.	1 voiture	1er	2	0
Faux-la-Montagne (23)	rural	Collectif CRISE*	6 véhicules	/	6	12
Faux-la-Montagne (23)	rural	Collectif des Ganes*	?	/	?	?
Grenoble	grande agglo	Maison de la Nature*	1 camionnette	1er	11 associations	/
Grenoble	grande agglo	Agnès R.	1 voiture	1er	6	0
Herbeys (38)	périurbain	Benoît P.	1 voiture	2e	2	?
Lannion (22)	ville moyenne	La Roulotte*	1 camionnette	1er / 2e **	3 puis 2	3
Lasseran (32)	périurbain	copropriété	1 camionnette	1er	3	> 2
Lille	grande agglo	Clotilde B.	1 voiture	1er	3	0
Lille	grande agglo	Laurent C.	1 voiture	1er	5	1
Lille	grande agglo	Audrey D.	1 voiture	1er	5	0
L'Isle d'Abeau (38)	périurbain	Sabine M.	1 voiture	2e	3	7
Lyon	grande agglo	Fabien B.***	1 voiture	1er	2	0
Lyon	grande agglo	Association	1 voiture	1er	4 puis 3	0
Lyon	grande agglo	Mathias C.***	1 voiture	2e	3	3
Lyon	grande agglo	Léon G.	1 voiture	1er / 2e **	2	0
Lyon	grande agglo	Christiane P.	1 voiture	1er	3	0
Lyon	grande agglo	Justine V.	1 voiture	1er	2	?
Marseille	grande agglo	père de Laurence X	1 voiture	1er	2	2
Montech (82)	rural	copropriété	1 camionnette	1er / 2e **	3 puis 2	1
Montsoreau (49)	périurbain	Florence B.	1 voiture	2e	2	4
Nantes	grande agglo	Juliette M.	1 voiture	1er / 2e **	2	0
Roqueronde (30)	rural	La Borie Noble*	?	/	?	?
Rouen	grande agglo	Nathalie D.	1 voiture	1er	6	1
Rouen	grande agglo	Ami d'Evelyne P.	1 voiture	1er	2	?
Strasbourg	grande agglo	Laurence V.	1 voiture	1er	2	0
Vierzon (18)	ville moyenne	Pierre-Louis C.	1 voiture	2e	2	4
Viry-Châtillon (91)	grande agglo	Gilles D.	1 voiture	1e	4	0

* association ** suivant les ménages *** expérience achevée
**** l'appellation « camionnette » recouvre des réalités diverses : Renault Trafic avec 6 places assises à Grenoble, Volkswagen Transporter aménagé en camping car à Lannion…

Nous pouvons souligner les points suivants :

- l'autopartage dans la sphère privée se fait généralement avec un seul véhicule,

- peu d'autopartages se font sous statut associatif, la majorité se fait sans structure juridique spécifique,
- suivant les ménages, la voiture partagée est la première ou la deuxième voiture,
- environ la moitié des autopartages concernent des familles avec enfants.

De par nos canaux de diffusion, notre panel n'est probablement pas représentatif de l'ensemble des autopartageurs. Toutefois, nous avons sans doute touché les milieux les plus sensibles à l'autopartage, au sein desquels l'autopartage est le plus répandu.

4.4. ESTIMATION DE L'AMPLEUR DE L'AUTOPARTAGE DANS LA SPHERE PRIVEE EN FRANCE

4.4.1. Nombre de véhicules partagés

Sur la base des canaux par lesquels nous avons eu des retours, il est possible de faire une estimation grossière du nombre de véhicules partagés en France. Celui-ci est probablement compris entre 10 000 et 20 000.

Rappelons qu'il y a au total 30 000 000 voitures en France. Par conséquent, environ 1 voiture sur 2 000 serait partagée.

4.4.2. Nombre d'autopartageurs

Si l'on fait abstraction des expériences trop spécifiques (Faux-la-Montagne et Maison de la Nature de Grenoble), chaque véhicule est partagé en moyenne par 3 ménages.

L'analyse détaillée du chapitre suivant montre que, dans chaque ménage, le véhicule est conduit en moyenne par 1,1 à 1,2 personne. Chaque véhicule partagé est donc conduit en moyenne par 3,5 personnes.

Il y aurait donc entre 35 000 et 70 000 autopartageurs dans la sphère privée, soit 4 à 8 fois plus que d'abonnés des services d'autopartage (9 400 en 2008), alors que l'autopartage privé n'a fait l'objet d'aucune communication.

A titre de comparaison, aux Pays-Bas, pays 4 fois moins peuplé et où l'écomobilité est plus développé, le nombre de ménages autopartageurs a été évalué à 50 000 en 1997. Les ordres de grandeurs des estimations française et néerlandaise sont cohérents.

4.5. DERNIERE MINUTE : UNE INITIATIVE SUR INTERNET

Le site internet Zilok, qui permet de louer ou mettre en location tous types de biens, vient de se lancer dans la location de voitures entre particuliers. Voici un article paru le 21 octobre 2009 dans la revue *Développement durable le journal* :

« Tout louer ! ». C'est le slogan du site de location en ligne Zilok, qui vient de se lancer dans la location de voitures entre particuliers. Un moyen pour le propriétaire de rentabiliser son véhicule et pour le locataire, de louer à petit prix.

Une voiture n'est utilisée par son propriétaire que 25 % du temps et lui coûte en moyenne 4 000 euros par an. C'est en partant de ce constat que le site de location en ligne Zilok a décidé de louer les voitures des particuliers lorsque ceux-ci n'en ont pas l'usage. Un service « gagnant-gagnant » qui permet aux propriétaires de rentabiliser leur véhicule et aux locataires de louer une voiture près de chez eux pour un prix inférieur à ceux pratiqués par les agences de location. « *Le propriétaire gagne de l'argent, le locataire en économise et la planète ne s'en porte pas plus mal* ! » résume Marion Carrette, co-fondatrice du site. Et comme pour les services de location de voitures classiques, le service est encadré par un contrat et une assurance spécifiques. Alors que 6 millions de voitures sont louées chaque année en France, cette nouvelle alternative à la voiture individuelle pourrait avoir de beaux jours devant elle.

5. ANALYSE DETAILLEE D'UNE SELECTION D'EXPERIENCES

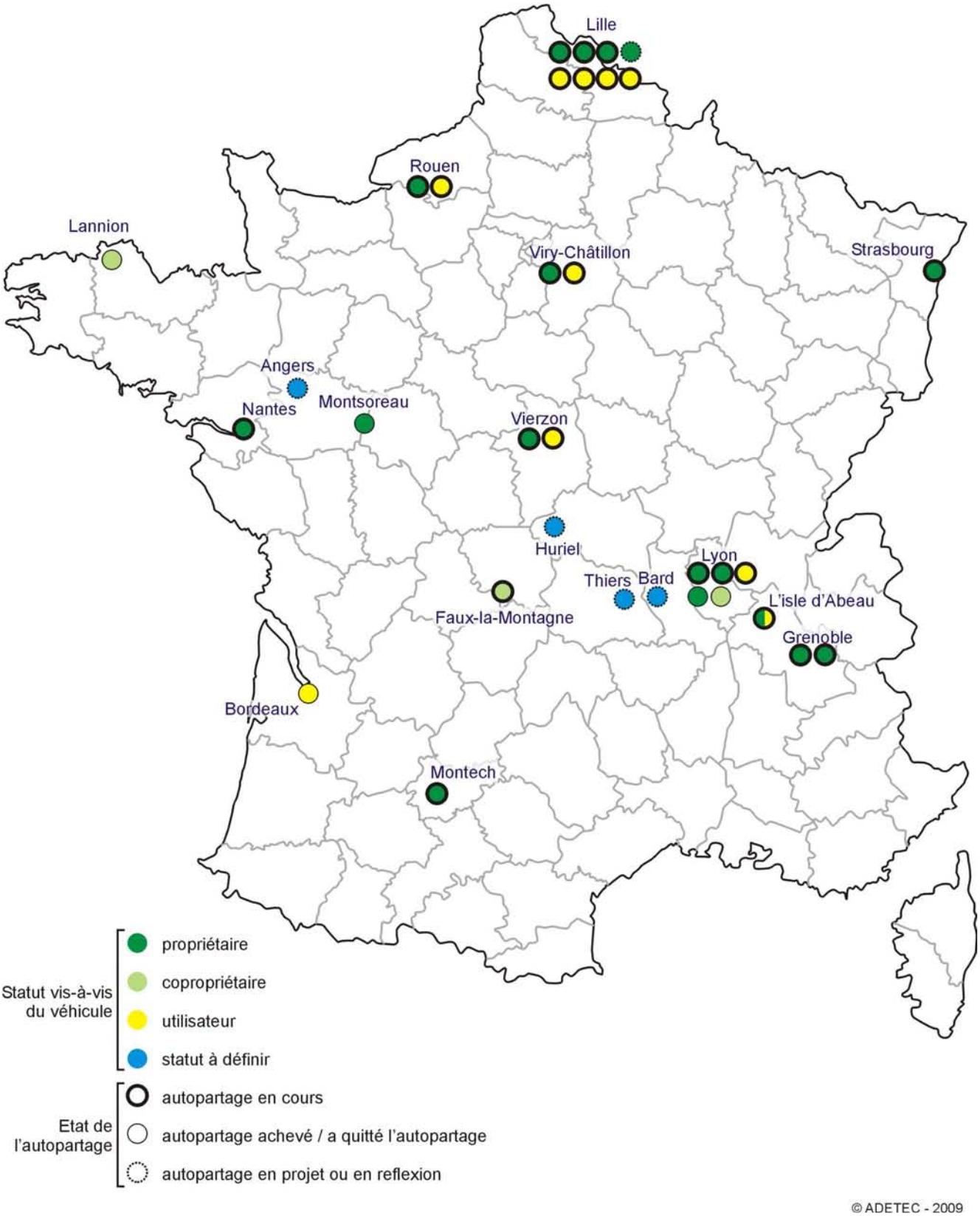
5.1. METHODE DE TRAVAIL

Une grille d'entretien a été conçue. Cette grille a été adaptée en fonction des caractéristiques du répondant : autopartageur / ancien autopartageur / personne ayant un projet d'autopartage, propriétaire / utilisateur.

33 entretiens ont été effectués, dont 23 avec des autopartageurs, 5 avec des anciens autopartageurs et 5 avec des personnes ayant un projet d'autopartage. Ces entretiens ont été réalisés par téléphone, entre le 29 avril et le 2 juillet 2009. La durée moyenne des entretiens a été d' 1h15 (maxi : 2h00).

Afin de nous assurer de la disponibilité optimale de nos interlocuteurs, l'horaire de chaque entretien a été préalablement fixé en commun.

LES AUTOPARTAGEURS INTERROGÉS



5.2. LISTE DES REPONDANTS

5.2.1. Autopartageurs et anciens autopartageurs

Les 23 autopartageurs et les 5 anciens autopartageurs appartiennent à 20 groupes d'autopartage, répartis dans 14 communes.

En voici les principales caractéristiques :

Commune	Nombre de véhicules	Propriétaires du ou des véhicules	Date de démarrage	Nombre de ménages autopartageurs	Nom et statut des répondants
Bordeaux	1	Amie de Sandrine C.	Automne 2005 (fin en avril 2007[20])	2 puis 0	Sandrine C. (ancienne utilisatrice)
Faux-la-Mont[agne] (23)	6	Copropriété sous statut associatif	Années 1980	6	Michel L. (copropriétaire)
Grenoble	1	Maison de la Nature[21]	2004	11 associations	Alain R. (directeur de la Maison de la Nature)
Grenoble	1	Agnès R.	2004	5	Agnès R. (propriétaire)
Lannion (22)	1	Copropriété sous statut associatif	2005	3 puis 2	Jérôme L. (ancien copropriétaire[22])
Lille	1	Clotilde B.	En famille : depuis toujours Avec une amie : 2004	3	Clotilde B. (propriétaire)
Lille	1	Laurent C.	2004	5	Laurent C. (propriétaire) Elise D. (utilisatrice) Guillaume F. (utilisateur) Sylvain L. [23] (utilisateur) Judicaël P. (utilisateur)
Lille	1	Audrey D.	Oct. 2007	4	Audrey D. (propriétaire) Judicaël P. [24] (utilisateur)
L'Isle d'Abeau (38)	1	Anne M. puis Sabine M. [25]	2002	3	Anne M. (propriétaire puis utilisatrice)
Lyon	1	Fabien B.	Mars 2006 (fin en oct. 2007[26])	2 puis 0	Fabien B. (ancien propriétaire)
Lyon	1	Copropriété sous statut associatif	Décembre 2007	4 puis 3	Cédric F. (ancien copropriétaire[27])
Lyon	1	Léon G.	Mi 2008	2	Léon G. (propriétaire) Christophe B. (utilisateur)
Lyon	1	Christiane P.	2006	3	Christiane P. (propriétaire)
Montech (82)	1	Copropriété sans statut formalisé	Début 2007	3 puis 2[28]	Nadine G. et Gilles P. (copropriétaires)

[20] Déménagement de Sandrine C.
[21] Location de longue durée.
[22] A quitté l'autopartage (qui continue sans lui) suite à son déménagement.
[23] Sylvain L. a utilisé 2 fois la voiture d'Audrey D., quand celle de Laurent C. n'était pas disponible.
[24] Judicaël P. partage la voiture de Laurent C. et celle d'Audrey D.
[25] Partage de la voiture d'Anne M. jusqu'à ce qu'elle soit hors d'usage (2002-2007), partage de celle de Sabine M. depuis.
[26] Autopartage achevé suite au déménagement de son ami et à la vente de son véhicule.
[27] A quitté l'autopartage (qui continue sans lui) suite à l'achat d'une voiture personnelle.
[28] Déménagement d'un des autopartageurs.

Commune	Nombre de véhicules	Propriétaires du ou des véhicules	Date de démarrage	Nombre de ménages autopartageurs	Nom et statut des répondants
Montsoreau (49)	1	Florence B.	Mars 2008 (fin en août 2008[29]) Septembre 2009	2	Florence B. (propriétaire)
Nantes	1	Juliette M.	2006	2	Juliette M. (propriétaire)
Rouen	1	Nathalie D.	*« Depuis toujours. De manière plus ''globale'' depuis 2004 »*	5	Nathalie D. (propriétaire) Evelyne P. (utilisatrice)
Strasbourg	1	Laurence V.	Formalisation en juin 2009, 1er emprunt après l'été 2009	2	Laurence V. (propriétaire)
Vierzon	1	Pierre-Louis C.	Novembre 2008	2	Pierre-Louis C. (propriétaire) Jérôme V. (utilisateur)
Viry-Châtillon (91)	1	Gilles D.	Novembre 2008	4	Gilles D. (propriétaire) Xavier B. (utilisateur)

Au total, 20 expériences d'autopartage ont été analysées :

- 17 expériences en cours (dont 2 continuent sans le répondant),
- 3 expériences achevées suite au déménagement d'un des autopartageurs.

Pour les personnes ayant cessé l'autopartage, toutes les infos figurant dans le rapport se rapportent à la période d'autopartage.

Notre panel est composé de 13 femmes et 15 hommes. Par chance, tous les prénoms sauf un (Jérôme) se retrouvent une seule fois, ce qui simplifiera le repérage du lecteur dans les exemples cités.

Les coordonnées des personnes ayant donné leur accord figurent à la fin du rapport (annexe 2).

Les résultats des entretiens avec ces 28 autopartageurs sont développés aux pages 49 à 100.

5.2.2. Personnes ayant un projet d'autopartage

Nous avons eu un entretien avec 5 personnes intéressées par l'autopartage, afin de définir leurs motivations, leurs questions, leurs attentes et les freins rencontrés.

Voici la liste des personnes interrogées :

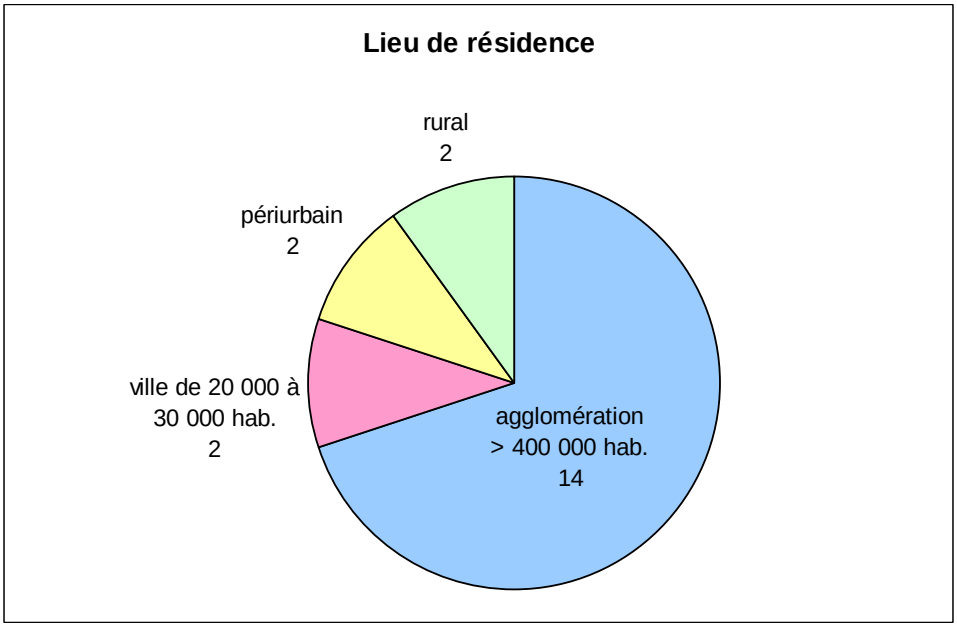
Commune	Nom du répondant	Nombre de voitures	
		possédées	dont partageables
Angers	Laurence G.	1	1
Bard (42)	Jérôme G.	2	1
Huriel (03)	Timothée J.	0	0
Lille	Claire D.	1	1
Thiers (63)	Hubert C.	Est impliqué dans la mise en place de l'autopartage mais n'y participerait pas	

Les résultats des entretiens sont développés à la fin de ce chapitre (pages 101 à 104).

[29] Autopartage achevé suite au déménagement de la famille utilisatrice. La famille B. commence un nouvel autopartage entre amis en septembre 2009.

5.3. QUI SONT LES AUTOPARTAGEURS ?

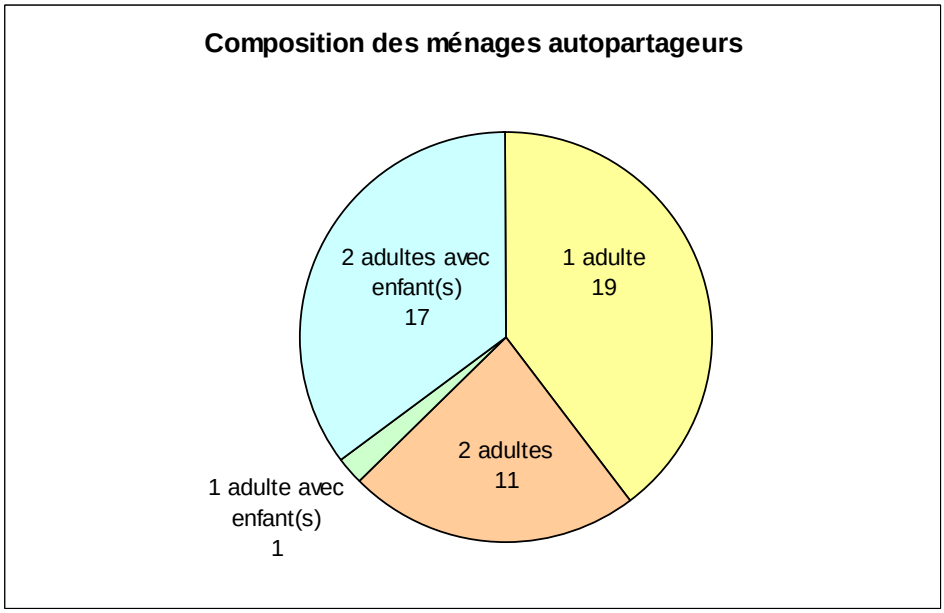
5.3.1. Lieu de résidence



Les deux tiers des expériences analysées se situent dans des agglomérations de plus de 400 000 habitants. Parmi elles, toutes sauf une (Viry-Châtillon) sont localisées dans la ville-centre. 4 se trouvent à Lyon et 3 à Lille.

2 sont localisées dans des villes moyennes (Lannion et Vierzon). 2 se situent en périurbain (l'Isle-d'Abeau, près de Lyon, et Montsoreau, près de Saumur). Les 2 dernières se trouvent en secteur rural (Faux-la-Montagne, dans la Creuse, et Montech, dans le Tarn-et-Garonne).

5.3.2. Composition des ménages

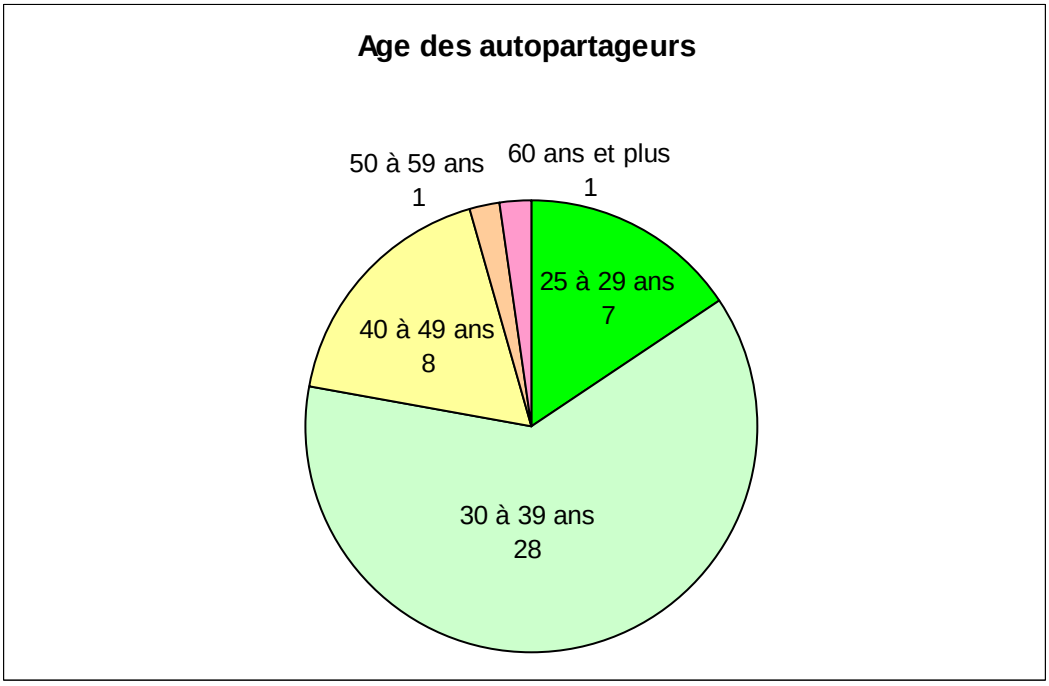


(information disponible pour 48 ménages)

40 % des ménages autopartageurs sont composés d'une seule personne, 25 % de couples sans enfant et 35 % de couples avec un ou plusieurs enfants.

En réponse à certaines interrogations, il apparaît donc que l'autopartage est possible quand on a des enfants.

5.3.3. Age



(information disponible pour 45 ménages ; pour les couples, nous avons pris la moyenne des 2 âges)

Près des 2/3 des autopartageurs sont trentenaires. L'âge moyen est de 36 ans. Aucun autopartageur n'a moins de 25 ans et très peu ont plus de 50 ans.

5.3.4. Profession

Plus de la moitié des autopartageurs (25 sur 42) sont des cadres. Parmi eux, les cadres appartenant au domaine technique (ingénieur, urbaniste, chargés d'étude…) sont majoritaires (19). Cette surreprésentation des cadres correspond sans doute à la réalité de l'autopartage. Elle a peut-être été accentuée par nos modes d'identification des expériences (internet, réseau professionnel…). Elle s'explique également par la prédominance des grandes villes, où les cadres sont proportionnellement plus nombreux qu'ailleurs.

Mais on trouve aussi 5 employés, 3 ouvriers, 3 chômeurs, 1 agriculteur et des métiers très variés difficilement classables.

La liste des professions ressemble à un inventaire à la Prévert. En voici un échantillon, par ordre alphabétique :

- architecte,
- chargée d'études en aménagement,
- comptable,
- conseiller en économie d'énergie,

- consultante en écomobilité,
- directeur de cabinet d'un maire,
- documentaliste dans une association,
- éco-conseillère,
- électricien industriel,
- enseignante-chercheuse à l'université,
- formatrice en économie sociale et familiale,
- gérant d'un café citoyen,
- ingénieur,
- ingénieur épidémiologiste,
- maraîcher,
- musicien,
- retraitée,
- secrétaire,
- tailleuse de pierre,
- urbaniste.

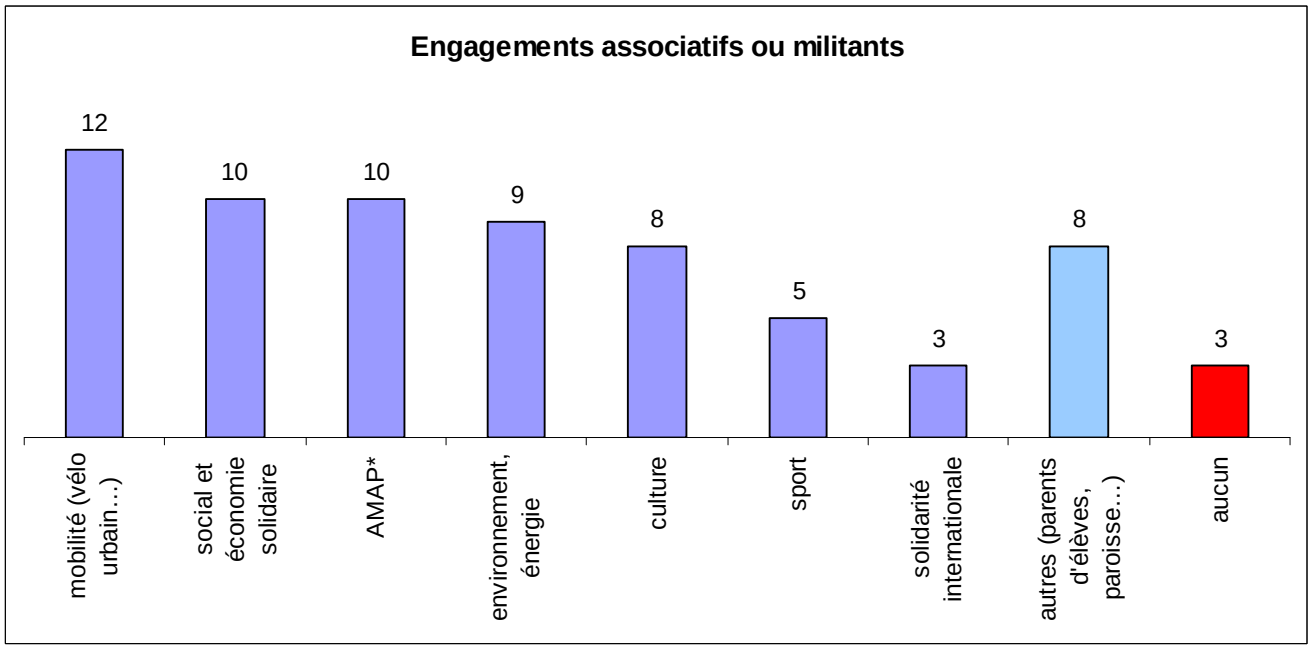
On relève une présence assez marquée des métiers en lien avec la mobilité ou l'environnement, liée pour partie au mode de diffusion de notre appel à témoignages et pour partie à une plus forte sensibilité de ces milieux aux pratiques alternatives de déplacement.

5.3.5. Engagements associatifs ou militants

Tous les répondants sauf 3 ont un ou plusieurs engagements associatifs ou militants, à des degrés divers suivant les personnes et les domaines. Certains sont « adhérents de base », d'autres sont fortement investis.

Cette forte implication dans l'associatif les distingue de la moyenne nationale. En effet, d'après diverses enquêtes, seulement 40 % des Français sont adhérents d'une ou plusieurs associations.

Ces engagements peuvent être regroupés ainsi :



* Les AMAP (Associations pour le Maintien d'une Agriculture Paysanne) créent un lien direct entre paysans et consommateurs, qui s'engagent à acheter la production à un prix équitable et en payant par avance.

Les autopartageurs sont engagés majoritairement dans 3 domaines ayant un lien indirect avec l'autopartage : la mobilité, la solidarité et l'environnement. Leur démarche d'autopartage s'inscrit donc dans une démarche citoyenne plus large.

La prédominance de ces 3 domaines est pour partie reliée aux modes de diffusion de notre information (voir chapitre précédent). Ceux-ci ne suffisent toutefois pas à tout expliquer. Ainsi, près de la moitié des adhérents d'associations de cyclistes urbains ont été identifiés par d'autres canaux.

A une exception près, les associations en lien avec la mobilité sont toutes des associations de cyclistes urbains. Cette situation s'explique à la fois par le très fort usage du vélo chez nos répondants et par la faible implantation des associations d'usagers des transports en commun, de piétons… dans la plupart des villes.

Pour finir, soulignons que les autopartageurs ne sont pas pour autant des « monomaniaques » et que la plupart d'entre eux s'impliquent dans des domaines très divers (culture, sport…).

5.3.6. Partagent-ils autre chose qu'une voiture ?

Dans 2 cas, l'autopartage s'inscrit dans un projet de partage beaucoup plus large :

- mise en commun de tous les revenus et de toutes les charges entre 6 ménages[30] à Faux-la-Montagne (comme si ces 6 ménages en constituaient un seul, tout en ne résidant pas sous le même toit),
- mise en commun, de matériel agricole, d'outillage, du téléphone, etc. à Montech.

4 autres autopartageurs vivent en colocation. Dans trois cas, l'autopartage ne se fait pas avec les colocataires. Dans le 4e cas, il a concerné un seul des trois colocataires du répondant. Un des autopartageurs en colocation partage en outre un jardin avec ses colocataires et avec d'autres amis. 3 autres autopartageurs ont fait de la colocation par le passé.

Deux autopartageurs ont acheté des outils en commun avec des amis ou des voisins. Une autre a acheté du matériel informatique (imprimante A3, scanner de diapositives) en commun.

Les autres prêtent des objets très divers de manière régulière ou ponctuelle, sans que l'on puisse réellement parler de partage (ni achat en commun, ni participation financière) : outils (8 citations), électroménager (machine à laver, congélateur, aspirateur, 5 citations), ordinateur (3 citations), vélo (3 citations), tondeuse à gazon (2 citations)…

Il est intéressant de noter que plusieurs autopartageurs sont réticents à prêter leur vélo, pour des raisons pratiques (réglage de la selle) et affectives. Nous verrons plus loin que, pour eux comme pour tous les autres, la réflexion sur l'autopartage part au contraire d'une vision purement utilitaire de la voiture, laquelle est dégagée de tout aspect affectif.

7 répondants ne partagent rien d'autre qu'une voiture. Dans plusieurs cas, ce non partage est lié à l'absence d'opportunité *(« voisins peu ouverts au changement »*) ou à la non suscitation de telles opportunités (*« Je ne partage rien d'autre, c'est bête »*).

Enfin, même si la question était plutôt axée sur le partage de biens matériels, de nombreux autopartageurs ont évoqué l'échange de services dans leur réseau amical et/ou familial.

On peut retenir de cette analyse que la plupart des autopartageurs sont « des gens comme les autres », sans logique communautariste mais avec une ouverture plus grande que la moyenne sur l'échange et sur le prêt. Nous verrons plus loin que l'autopartage est guidé par le pragmatisme. Nous verrons en outre que l'entrée dans l'autopartage s'est souvent faite au hasard des opportunités.

[30] 4 familles avec enfants et 2 célibataires.

5.4. VEHICULES POSSEDES

5.4.1. Voitures

Si l'on laisse de côté les expériences trop spécifiques de Faux-la-Montagne (6 véhicules partagés par 6 familles) et de la Maison de la Nature de Grenoble (autopartage entre associations), on peut faire la typologie suivante, sur 40 ménages :

Composition du ménage	Seulement le véhicule partagé	Le véhicule partagé + 1 autre véhicule	Le véhicule partagé + 2 autres véhicules	Total
1 adulte	16	2	0	18
1 adulte avec enfant	1	0	0	1
2 adultes	9	2	0	11
2 adultes avec enfant(s)	1	8	1	10
Total	27	12	1	40

- Pour les ménages constitués d'un seul adulte :
  - dans 16 cas sur 18, la voiture partagée est la seule voiture,
  - dans un cas, le propriétaire de la voiture partagée dispose d'une voiture de service mise à disposition par son employeur pour ses déplacements domicile-travail et professionnels,
  - dans le dernier cas, la personne garde une vieille 2 CV par sentimentalisme, mais l'utilise très peu.

- Pour le ménage constitué d'un adulte avec enfant : la voiture partagée est la seule voiture.

- Pour les couples sans enfant :
  - dans 9 cas sur 11, le véhicule partagé est le seul véhicule disponible,
  - dans 2 cas, le couple dispose d'une autre voiture.

- Pour les couples avec enfant(s)
  - dans 1 cas sur 10, la voiture partagée (dont le couple est propriétaire) est la seule voiture,
  - dans 8 cas, le couple dispose d'une autre voiture,
  - dans 1 cas, le couple dispose de 2 voitures. Le véhicule partagé est une camionnette aménagée en camping car, qui sert pour des usages très spécifiques (week-ends, vacances).

L'autopartage privé peut aussi bien remplacer une 1e qu'une 2e voiture. On rencontre deux typologies dominantes :

- pour les ménages sans enfant et les familles monoparentales, le véhicule partagé est généralement le seul véhicule utilisé par le ménage,
- pour les couples avec enfants, il constitue généralement le 2e véhicule.

5.4.2. Zoom sur les utilisateurs

Parmi les 9 utilisateurs répondants :

- 2 ont vendu leur voiture pour démarrer l'autopartage,
- 5 avaient eu une voiture par le passé. 2 d'entre eux n'en ont pas racheté après se l'être fait voler, 2 autres après un accident. La période sans voiture a duré entre 1 et 8 ans suivant les cas,
- seulement 2 n'avaient jamais eu de voiture.

5.4.3. Vélos

Nous avons pu obtenir cette information pour 49 adultes : le répondant, son conjoint ou concubin et la plupart des autres autopartageurs.

Presque tous (46) ont un vélo, qui apparaît comme un complément très efficace de l'autopartage.

Les 3 personnes sans vélo sont 2 des 10 autopartageurs de Faux-la-Montagne et l'un des autopartageurs de Lannion.

A titre de comparaison, seulement 1 Français sur 3 a un vélo. Ce chiffre est même d' 1 sur 4 en milieu urbain, où résident la plupart de nos autopartageurs.

5.4.4. Deux-roues motorisés (moto, scooter, mobylette…)

Aucun autopartageur ne possède un deux-roues motorisé. Cette situation est sans doute liée au recours élevé au vélo et aux transports en commun qui rend les deux-roues motorisés inutiles, ainsi qu'aux nuisances environnementales de ces derniers.

Au niveau national, 1 adulte sur 15 possède un deux-roues motorisé.

5.5. COMMENT SE DEPLACENT-ILS AU QUOTIDIEN ?

Nous avons interrogé les autopartageurs sur leurs pratiques pour 3 des déplacements les plus courants : domicile → travail, domicile → école / crèche / nourrice et achats.

5.5.1. Domicile → travail

	Sans emploi ou travaille à son domicile	Marche à pied	Vélo	Transports en commun	Voiture	Total
Répondant	5	4	10 (+ 4 en rabattement sur transports en commun)	7	2 (1 avec la voiture partagée[31] et 1 avec une voiture mise à disposition par son employeur)	28
Conjoint ou concubin	1	0	3	5	3 (avec un autre véhicule que le véhicule partagé)	12
Total	6	4	13	12	5	40

Le tableau indique uniquement le mode utilisé le plus fréquemment. Conformément aux conventions, pour les déplacements utilisant plusieurs modes, seul le mode le plus lourd est pris en compte[32].

Un tiers des autopartageurs va travailler à vélo et un tiers en transports en commun. Seulement 5 personnes sur 40 vont travailler en voiture.

Le fait de ne pas avoir besoin de la voiture tous les jours pour aller travailler est une des conditions de base de l'autopartage.

5.5.2. Domicile → école, crèche ou nourrice

L'écomobilité des parents autopartageurs se retrouve chez leurs enfants. Sur 8 réponses, la répartition des domicile → école / crèche / nourrice est la suivante : 3 à pied, 2 à vélo, 1 en car, 1 en voiture le matin et à pied le soir, 1 en voiture.

5.5.3. Achats alimentaires

	Fréquence d'utilisation			
	Mode unique	Mode majoritaire	Mode secondaire (ex : 1 fois/semaine)	Usage rare (ex : 1 fois/mois)
Marche à pied	5	12	1	1
Vélo	1	11	5	1
Transports collectifs			1	
Voiture		1	4	4
Covoiturage				2
Livraison à domicile		1	1	

Les autopartageurs effectuent leurs achats alimentaires très majoritairement à pied ou à vélo, autour de leur domicile et, dans quelques cas, de leur lieu de travail.

[31] L'autopartage lui a permis d'avoir cet emploi, inaccessible autrement qu'en voiture. Cet emploi étant à temps partiel (2 jours par semaine), la voiture reste disponible pour les autres membres du groupe.

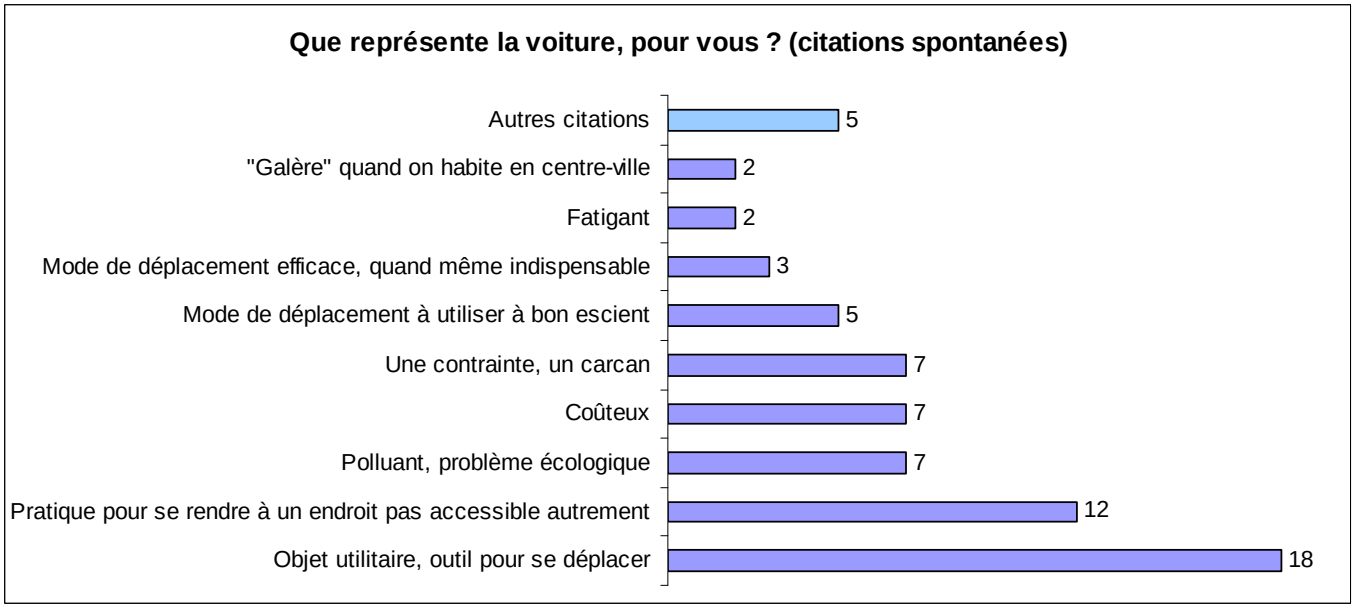
[32] Par exemple, un trajet effectué en vélo puis en transport en commun est compté dans les transports en commun.

Le recours à la voiture est limité.

A Viry-Châtillon, les grosses courses mensuelles à la coopérative bio se font en covoiturant avec la voiture partagée, ce qui renforce les liens entre les autopartageurs.

5.6. QUE REPRESENTE LA VOITURE POUR EUX ?

La question *« Que représente la voiture, pour vous ? »* était formulée de manière ouverte. Les réponses pouvaient donc, a priori, être aussi diverses que nos interlocuteurs.



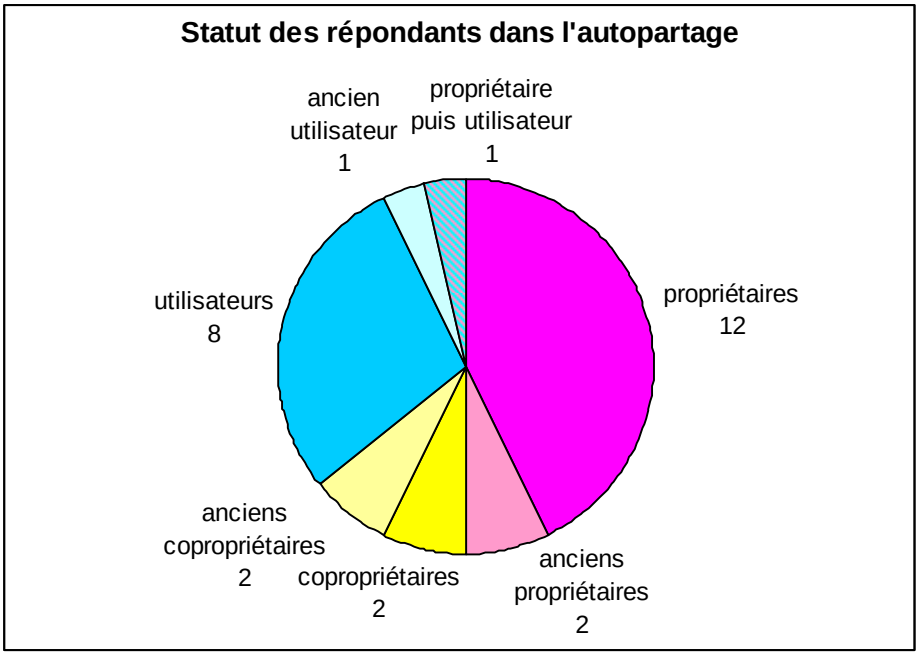
Les autopartageurs ont une image de la voiture très pragmatique et dépourvue de toute connotation affective.

Pour eux, la voiture est avant tout un objet utilitaire, pratique pour se rendre dans des lieux pas accessibles autrement.

Les réponses portant sur les aspects négatifs de la voiture (polluante, coûteuse et contraignante) arrivent seulement ensuite.

5.7. LA MISE EN PLACE DE L'AUTOPARTAGE

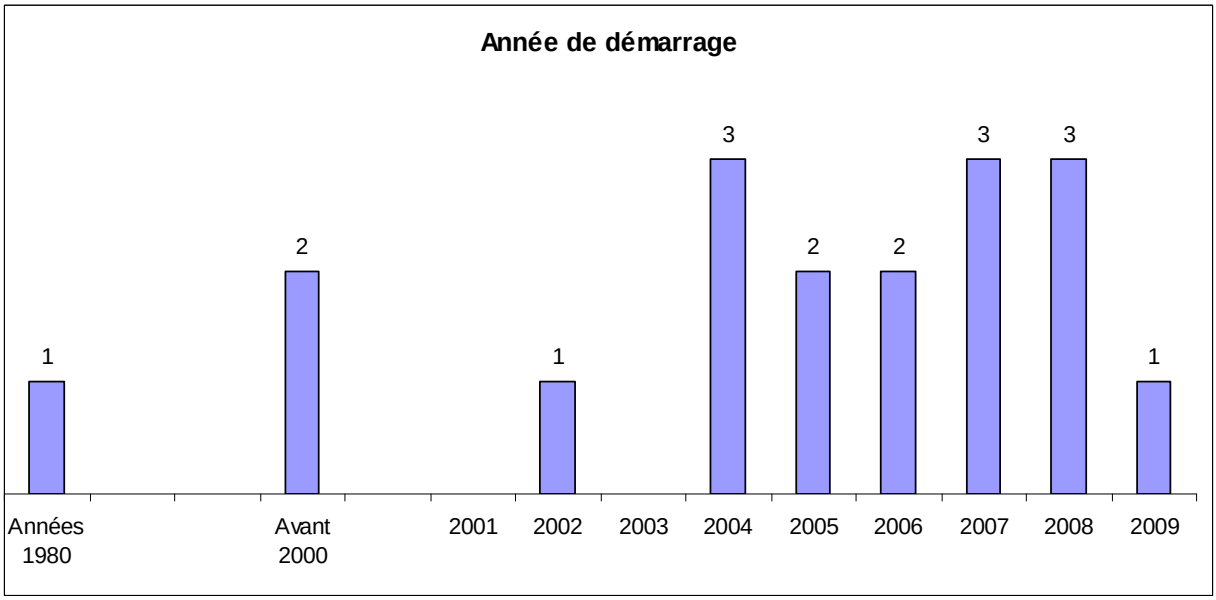
5.7.1. Statut des répondants dans l'autopartage



Du point de vue du statut vis-à-vis du véhicule, les répondants se répartissent ainsi :

- 14 propriétaires ou anciens propriétaires,
- 4 copropriétaires ou anciens copropriétaires,
- 1 personne ayant été successivement propriétaire puis utilisatrice au sein du même groupe d'autopartage,
- 9 utilisateurs ou anciens utilisateurs (dont 1 fait partie de 2 groupes d'autopartage).

5.7.2. Date de démarrage



Parmi les 17 expériences en cours, 13 (soit les trois quarts) ont moins de 5 ans et 6 (le tiers) ont moins de 2 ans. L'autopartage dans la sphère privée semble donc être une pratique en développement[33]. Les 3 expériences les plus anciennes n'ont pas pu être datées avec précision par les personnes concernées.

5.7.3. Origine de l'autopartage

5.7.3.1 Détail des expériences

Sandrine C. (Bordeaux)
Sandrine C. et une amie (également collègue) avaient chacune une voiture qu'elles utilisaient très peu. Sandrine C. a vendu sa voiture (la plus ancienne des deux) en 2005 pour partager celle de son amie.

Michel L. (Faux-la-Montagne, 23)
Comme indiqué précédemment, l'autopartage s'inscrit dans un projet de vie collective, démarré dans les années 1980.

Maison de la Nature et de l'Environnement de l'Isère (Grenoble)
Lors du remplacement du véhicule de la Maison de la Nature (2004), son directeur, Alain R., a fait un état des besoins auprès des 33 associations adhérentes. Il est apparu que la mise à disposition d'un véhicule commun intéressait beaucoup d'associations et qu'il y avait une vraie demande.
Le véhicule, un Renault Trafic de 6 places, adapté à la fois au transport de personnes et de matériel, a été choisi en concertation avec les associations. La Maison de la Nature a pris le risque financier de se lancer, en le louant sur 4 ans.

Agnès R. (Grenoble)
L'autopartage s'est fait sans préméditation, presque par hasard. Agnès R. se servait peu de sa voiture et s'est mise progressivement à la prêter à des personnes de son entourage, à partir de 2004.

Jérôme L. (Lannion)
Ayant découvert l'autopartage chez un ami français installé au Danemark, Jérôme L. avait été séduit par la formule.
En 2005, sa voiture a été accidentée. Il voulait acquérir un nouveau véhicule, quel qu'il soit. Dans le même temps, deux couples d'amis souhaitaient avoir un camping car pour partir en week-end et en vacances. Au fil des discussions, l'achat en commun d'un camping car est apparu comme étant une réponse commune à ces différents besoins.

Clotilde B. (Lille)
Clotilde B. a toujours pratiqué l'autopartage avec ses frères et sœurs. Ils ont toujours eu au maximum 2 voitures pour 4.
L'autopartage s'est étendu à une amie en 2004. Celle-ci avait besoin d'une voiture pour aller travailler (lieu de travail éloigné de son lieu d'études, horaires décalés), à des heures où celle-ci était inutilisée.

Laurent C. (Lille)
Laurent C. avait entendu parler d'une expérience d'autopartage à Strasbourg, alors qu'il prêtait régulièrement sa voiture à des amis.
Il a choisi l'autopartage en 2004 pour développer ce prêt tout en « officialisant » les choses, notamment en termes financiers.

[33] Cette assertion s'appuie également sur les nombreuses sollicitations de personnes intéressées par l'autopartage que nous avons reçues et sur la volonté de tous les autopartageurs interrogés de continuer l'autopartage (ou de recommencer, quand l'autopartage a cessé suite à un déménagement). A ce sujet, voir aussi pages 95 et 96.

Elise D. (Lille)
Elise D. n'avait jamais pensé à l'autopartage avant que Laurent C. lui en parle.
Elle est entrée dans le groupe d'autopartage en 2005, cette formule lui apparaissant moins contraignante que l'emprunt, car plus claire.

Guillaume F. (Lille)
Guillaume F. empruntait une voiture les rares fois où il en avait besoin.
Il connaissait l'autopartage par Laurent C. Il est rentré dans le groupe en janvier 2009, le nouvel emploi auquel il postulait nécessitant d'avoir une voiture pour certains déplacements professionnels.

Sylvain L. (Lille)
Sylvain L. avait entendu parler de l'autopartage par un ami qui faisait partie du groupe de Laurent C.
Il est rentré dans le groupe en 2008, afin d'être autonome pour les déplacements où le recours à la voiture est indispensable et de ne plus *« abuser des autres »* (sic).

Judicaël P. (Lille)
Judicaël P. a été séduit par l'autopartage dès son lancement par Laurent C. et y a adhéré tout de suite. Il partage également la voiture d'Audrey D., qui est sa collègue.

Audrey D. (Lille)
Audrey D. s'était rendue compte que sa voiture lui revenait très cher pour une utilisation faible.
Elle la prêtait occasionnellement à des collègues.
Elle connaissait Laurent C., qui lui a parlé de l'autopartage. Elle a commencé à partager sa voiture de manière informelle en octobre 2007 (prêt non indemnisé, dans le cadre d'échanges de services). L'autopartage s'est formalisé à partir de janvier 2008.

Anne M. (l'Isle d'Abeau, 38)
Anne M. habite à Lyon et travaille à l'Isle d'Abeau, à 8 km d'une gare. Elle va travailler en train.
Dès 2002, elle a utilisé sa voiture entre la gare et son lieu de travail en transportant des collègues faisant le même trajet.
L'extension du covoiturage à l'autopartage s'est faite très rapidement et tout naturellement. L'autopartage a permis aux collègues d'utiliser la voiture même quand Anne M. ne faisait pas le trajet (la voiture reste à l'année sur le parking de l'employeur ou, parfois, de la gare).

Fabien B. (Lyon)
Fabien B. utilisait peu sa voiture et avait des problèmes pour la stationner dans son quartier. Il envisageait donc de la vendre.
De son côté, un ami habitant à proximité avait un garage, mais pas de voiture.
L'autopartage est apparu comme la solution idéale, car profitant aux deux. Il a été mis en place en 2006.

Cédric F. (Lyon)
Cédric F. et ses amis avaient de longue date une culture de mise en commun (colocation, SCOP).
Souhaitant acquérir un véhicule pour partir en week-end, c'est tout naturellement qu'ils se sont orientés vers l'autopartage, en décembre 2007, afin de mutualiser les frais et les contraintes.

Léon G. et Christophe B. (Lyon)
Léon G. a trouvé un nouvel emploi en 2007, pour lequel son employeur mettait à sa disposition une voiture de service. Il a alors souhaité vendre sa voiture, mais celle-ci, ancienne, ne valait pas grand-chose.
De leur côté, Christophe B. et sa compagne venaient de vendre leur voiture dont ils se servaient peu depuis qu'ils allaient systématiquement travailler en transports en commun.
Léon G. a alors proposé à Christophe B. de partager sa voiture. L'autopartage a démarré en 2008.

Christiane P. (Lyon)
Christiane P. est rentrée *« sans préméditation »* (sic) dans l'autopartage en 2006, en « prêtant » sa voiture à des personnes de son entourage qui en avaient besoin.

Nadine G. et Gilles P. (Montech, 82)
4 personnes (1 couple et 2 célibataires) se sont installées à Montech fin 2006.
L'une d'entre elles a proposé aux autres d'acheter une camionnette en commun, qu'aucun ne pouvait acheter seul. L'autopartage a démarré avec l'achat du véhicule, en février 2007.

Florence B. (Montsoreau, 49)
Suite à l'accident de leur 2e voiture, un couple d'amis des B. s'est retrouvé avec une seule voiture. L'un des conjoints a ensuite changé de travail et le couple a eu besoin d'une 2e voiture.
Les besoins des 2 couples étant complémentaires, l'idée de l'autopartage est venue spontanément, en mars 2008.
Cet autopartage s'est achevé en août 2008, suite au déménagement de l'autre famille. La famille B. souhaitait refaire de l'autopartage, ce qui est chose faite avec d'autres amis en septembre 2009.

Juliette M. (Nantes)
L'autopartage avec une collègue s'est mis en place *« directement »*, le jour où celle-ci lui a demandé de lui prêter sa voiture (dont elle se sert peu), en 2006.

Nathalie D. (Rouen)
De longue date, Nathalie D. a prêté sa voiture à des gens de son entourage. Ces prêts ont atteint une *« échelle plus globale »* depuis 2004.

Evelyne P. (Rouen)
Evelyne P. n'a plus de voiture depuis 2002.
En 2004, elle a envisagé d'acheter une voiture pour faire de l'autopartage. Nathalie D. lui a alors proposé de partager sa voiture, qu'elle utilisait peu.

Laurence V. (Strasbourg)
Laurence V. utilisait peu sa voiture et pensait à la vendre. Envisagé dans un premier temps, le service d'autopartage strasbourgeois Auto'trement ne répondait pas à ses besoins en raison de son coût (notamment pour les week-ends et en cas de retour tardif).
Elle n'avait jamais pensé à l'autopartage dans la sphère privée avant de recevoir en mars 2009 un mail recensant les expériences d'autopartage, mail dont ADETEC étant à l'origine (voir chapitre 4). Elle nous a alors appelés pour en savoir plus sur cette formule.
Elle a formalisé l'autopartage en juin 2009 avec un ami qui s'était fait voler sa voiture début 2008.
Son ami n'ayant pas eu besoin du véhicule pendant l'été, l'autopartage s'est concrétisé après la date de rédaction de ce rapport.

Pierre-Louis C. et Jérôme V. (Vierzon)
Les V. avaient besoin d'une 2e voiture et envisageaient d'en acheter une.
Les C., voisins et amis des V., leur ont proposé de partager leur 2e voiture, qu'ils utilisaient peu. L'autopartage a démarré fin 2008.

Gilles D. (Viry-Châtillon, 91)
En 2007, Gilles D. a commencé à noter de manière détaillée tous ses déplacements en voiture (date, distance) et a constaté que sa voiture lui servait seulement 73 jours par an (37 jours l'année suivante).
Il s'est alors interrogé sur des solutions alternatives à la possession d'une voiture. Les services d'autopartage parisiens, trop éloignés (30 km), ont été écartés.
Il a rencontré Xavier B. (voir ci-dessous) dans une association locale de développement durable (SoliCités). L'idée de partager sa voiture a pris forme suite à une réunion de SoliCités sur le thème « Se déplacer autrement ». L'autopartage a démarré fin 2008. Deux autres couples y sont associés.

Xavier B. (Viry-Châtillon)
Après en avoir possédé une pendant onze ans, Xavier B vivait sans voiture depuis 1999.
Il a failli s'inscrire en 2003 à un service d'autopartage parisien mais y a renoncé (éloignement et refus de lui communiquer des coordonnées d'adhérents de l'Essonne pour témoignages).
Il a pratiqué ensuite de manière occasionnelle l'autopartage privé avec une amie habitant à 19 km.
Il a organisé une rencontre à Viry-Châtillon avec le directeur de Caisse Commune, dont la conclusion a été que le secteur lui paraissait trop diffus pour envisager la mise en place d'un service d'autopartage.
Il a présenté sa recherche locale au cours de l'atelier SoliCités mentionné ci-dessus et a rencontré Gilles D.

5.7.3.2 Synthèse

La majorité des autopartageurs sont venus à l'autopartage par opportunité, sans réelle préméditation : une personne a spontanément partagé sa voiture avec une ou plusieurs personnes de son entourage qui en avaient besoin.

Seulement 7 des 28 autopartageurs avaient connu le concept d'autopartage dans la sphère privée avant de décider de le pratiquer. Deux d'entre eux avaient vu des amis le pratiquer à l'étranger (Canada et Danemark).

Parler de l'autopartage et des expériences pionnières (« partager une voiture, c'est possible et ça marche ») permet de faire école et de susciter de nouvelles vocations auprès de personnes qui, autrement, n'auraient pas pensé à cette formule.
Ainsi, les témoignages de Laurent C. dans la presse écologique, dans la presse locale et dans son entourage ont inspiré plusieurs autopartages, dont ceux d'Audrey D. et de Viry-Châtillon[34]. En outre, des autopartageurs sont arrivés dans les groupes de Laurent C. ou d'Audrey D. après avoir entendu parler de l'autopartage, sans forcément être des amis proches de l'un ou de l'autre.
De même, l'étude d'ADETEC est à l'origine de plusieurs autopartages, dont celui de Laurence V.
D'autres autopartageurs témoignent de leur expérience au-delà de leur entourage : Xavier B. (articles), Judicaël P. (note présentant et comparant les autopartages de Laurent C. et d'Audrey D.), etc.

On trouvera en annexe 10 quelques interviews d'autopartageurs.

Enfin, 2 autopartages s'inscrivent dans une démarche PDE :

- Maison de la Nature et de l'Environnement de l'Isère : une fiche sur l'autopartage du Renault Trafic a été faite dans le cadre du plan de déplacements inter-associatif, une autre fiche a été faite sur le service d'autopartage Grenoble Alpes Autopartage,
- CETE[35] de Lyon (Anne M.) : l'autopartage et le covoiturage contribuent à renforcer l'usage du train ; ce dernier a été conforté par la mise à disposition d'un minibus par l'employeur, qui effectue un aller-retour quotidien entre la gare et le CETE et est conduit par un des salariés concernés.

[34] et peut-être d'autres, car Laurent C. a été contacté par plusieurs personnes intéressées par la formule, qui ne l'ont pas tenu informé des suites de leur projet.
[35] Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement.

5.7.4. Motivations des autopartageurs

Lors des entretiens, les motivations des autopartageurs ont été abordées d'abord sous forme de question ouverte, puis par des items auxquels il fallait attribuer une note.

5.7.4.1 Réponses spontanées

« Posséder le moins possible de voitures »

« Mutualiser les moyens et disposer d'un panel varié de véhicules »

« Economies et disponibilité d'un véhicule sur place »

« Que la voiture serve, rendre service et avoir un fonctionnement collectif »

« Optimiser l'usage de notre véhicule »

« Moins contraignant qu'emprunter un véhicule. En plus, la démarche collective me plaît bien »

« Besoin d'une voiture pour être embauché dans mon nouveau poste »

« Permet de ne pas être dépendant des autres quand j'ai besoin d'une voiture. En plus, j'apprécie le côté innovant et je trouve sympa de partager quelque chose avec d'autres »

« Que ma voiture me coûte moins cher et qu'elle serve à d'autres »

« Développer l'usage du train par mes collègues dans le cadre d'un PDE »

« Mise en commun de mon véhicule et du garage de mon autopartageur »

« Rendre service »

« Mettre des moyens en commun, s'affranchir de la propriété individuelle »

« Partager les frais, ne pas laisser la voiture sur un parking »

« Economies, environnement, solidarité »

« Mutualisation, environnement, convivialité et meilleure utilisation de ma voiture »

« Economies et environnement »

« J'étais sevré de voiture depuis 9 ans et j'en avais parfois besoin »

Trois thèmes ressortent :

- l'optimisation de l'usage d'un véhicule,
- les économies,
- la démarche collective, la mutualisation, le « faire ensemble ».

5.7.4.2 Notation des critères proposés par ADETEC

Une échelle de 5 appréciations était proposée, elle allait de ++ (motivation très importante) à – – (motivation nulle).

Voici les résultats des notes accordées par les répondants. La note moyenne est calculée en accordant 4 points pour l'appréciation ++, 3 points pour +, 2 points pour =, 1 point pour – et 0 point pour – –. Les 2 derniers items concernaient seulement les utilisateurs et ont donc été notés uniquement par eux.

	Appréciation					Note moyenne
	– –	–	=	+	++	
Economies	0	4	0	13	11	3,1/4
Optimisation de l'usage du véhicule	1	2	2	7	16	3,3/4
Protection de l'environnement	0	3	3	9	13	3,1/4
Solidarité	0	2	4	6	15	3,2/4
Convivialité	1	1	3	8	15	3,3/4
Rationalisation de l'usage de la voiture	2	3	4	11	9	2,8/4
Pas de problème de stationnement	*4*	*4*	*2*	*1*	*2*	*1,5/4*
Pas d'entretien, d'assurance… à gérer	*2*	*2*	*2*	*3*	*4*	*2,4/4*

Les 6 premiers critères, qui concernent aussi bien les propriétaires que les utilisateurs, ont tous joué un rôle important dans la décision de faire de l'autopartage. Les 2 derniers critères, qui concernent seulement les utilisateurs, ont joué un rôle plus limité.

Dans le détail, voici une analyse par critère :

- Economies

Les économies ont joué un rôle majeur. Les rares appréciations – concernent des propriétaires faisant seulement payer l'essence.
Certains autopartageurs, tant parmi les propriétaires que parmi les utilisateurs, se sont rendu compte à l'usage que l'autopartage générait des économies plus élevées que ce qu'ils croyaient au départ. Ce facteur joue donc maintenant un rôle encore plus important qu'au début de l'autopartage.

- Optimisation de l'usage du véhicule

L'optimisation de l'usage du véhicule est, avec la convivialité, le critère qui obtient le plus d'appréciations ++ et la meilleure note moyenne. Les rares notes négatives ont été attribuées par des utilisateurs qui ne se sentent pas concernés par ce critère.
Le rôle de ce facteur n'a connu aucune évolution avec le temps.

- Protection de l'environnement

La protection de l'environnement a également été un critère déterminant dans le choix de l'autopartage. Les rares notes négatives se sont appuyées sur la hausse du kilométrage effectué par le véhicule partagé, occultant des impacts positifs sur l'environnement (moindre consommation d'espace et économie de matières premières, par rapport à la possession d'autres véhicules en l'absence d'autopartage).

- Solidarité

Bien que le terme ait pu gêner certains autopartageurs qui ont pu l'assimiler à l'assistance voire à l'aumône, la solidarité a également obtenu une très bonne note. Cette note a souvent été la même que pour la convivialité, qui recouvre des réalités assez proches.
La solidarité peut parfois aller au-delà du simple autopartage. Par exemple, les autopartageurs de Viry-Châtillon peuvent ponctuellement faire les courses d'un des leurs n'ayant pas pu se déplacer ce jour-là.

- Convivialité

La convivialité a obtenu la meilleure note, à égalité avec l'optimisation de l'usage du véhicule. Derrière ce terme se cache l'envie de faire des choses en commun, dans une société où l'individualisme prédomine. Au-delà du partage d'un bien matériel, l'autopartage implique des échanges humains et contribue au renforcement de ces échanges.
Plusieurs autopartageurs ont d'ailleurs fait le constat du renforcement de la convivialité généré par l'autopartage : utilisation conjointe de la voiture (autrement dit covoiturage) pour un déplacement prévu au départ par un seul autopartageur (balade, concert, courses), échanges divers lors des rencontres (recettes de cuisine, jardinage, écologie…), etc.

- Rationalisation de l'usage de la voiture (utilisation plus réduite de la voiture, du fait de ne pas en avoir une à disposition 24h/24)

La note est, là encore, très bonne. Elle est toutefois un tout petit peu moins élevée que pour les 5 critères précédents, non pas parce que ce critère est moins important, mais parce que plusieurs autopartageurs ont répondu qu'ils n'avaient pas attendu l'autopartage pour rationaliser leurs déplacements.

- Pas de problème de stationnement

La question du stationnement a rarement été importante dans le choix de l'autopartage, même pour les autopartageurs habitant en ville. Cela s'explique de trois manières complémentaires :

- une vision non égoïste de l'autopartage (ne pas laisser tous les problèmes au propriétaire du véhicule),
- peu d'utilisateurs avaient leur propre voiture avant l'autopartage,
- beaucoup d'autopartageurs urbains habitent dans des quartiers où le stationnement est peu ou pas contraint. Peu d'entre eux habitent en zone de stationnement payant.

- Pas d'entretien, d'assurance… à gérer

Le fait de ne pas avoir à gérer toutes les tâches et tous les soucis qui incombent au propriétaire du véhicule a joué un rôle assez modéré dans le choix de l'autopartage. Cela s'explique de quatre manières complémentaires (dont 2 sont communes avec le critère précédent) :

- une vision non égoïste de l'autopartage,
- peu d'utilisateurs avaient leur propre voiture avant l'autopartage,
- s'il n'y avait pas eu l'autopartage, la plupart des utilisateurs n'auraient pas acheté de voiture et n'auraient donc, de toute manière, pas eu à gérer ces tâches,
- quelques utilisateurs assurent certaines tâches, par exemple emmener la voiture chez le garagiste ou au contrôle technique.

5.7.5. Qu'auraient-ils fait s'ils n'avaient pas fait d'autopartage dans la sphère privée ?

5.7.5.1 Les propriétaires

5 des 15 propriétaires interrogés auraient vendu leur voiture s'ils ne l'avaient pas partagée.

5.7.5.2 Les copropriétaires

1 des 4 copropriétaires interrogés aurait acheté le véhicule seul, s'il n'avait pas pu l'acheter en commun.

1 autre aurait hésité entre cette solution (difficile pour son budget) et l'emprunt à des voisins.

Enfin, le groupe de Faux-la-Montagne (6 véhicules pour 6 ménages) aurait eu davantage de véhicules s'ils n'avaient pas été partagés, sans qu'il soit possible d'en quantifier le nombre.

5.7.5.3 Les utilisateurs

Au moins 4 utilisateurs (dont 2 répondants sur 8 et 2 autopartageurs de propriétaires répondants[36]) auraient acheté une voiture s'ils n'en avaient pas trouvé une à partager.

Par ailleurs, au moins 4 utilisateurs (dont 2 répondants sur 9 et 2 autopartageurs d'un répondant) ont vendu leur voiture avant d'entrer dans l'autopartage privé.

Enfin, 1 utilisatrice aurait vendu sa voiture même si elle n'avait pas fait d'autopartage. Elle aurait alors eu recours à la location, voire à un service d'autopartage, mais celui-ci était à l'époque trop peu développé dans sa ville (Bordeaux, 2005).

5.7.5.4 Les solutions alternatives envisagées

Faute de pouvoir faire de l'autopartage privé, les répondants avaient envisagé ou auraient envisagé les solutions alternatives suivantes :

Solution alternative envisagée	Nombre de réponses	Commentaires
Aucune	7	6 propriétaires et 1 utilisatrice
Service d'autopartage	7	Voir commentaires page suivante
Vente de la voiture	6	5 propriétaires et 1 utilisatrice
Location	6	3 propriétaires et 3 utilisateurs
Achat d'un véhicule	5	3 utilisateurs et 2 copropriétaires (voir ci-dessus)
Emprunt de voitures	3	3 utilisateurs
Autre autopartage privé	2	Une utilisatrice se serait greffée sur un groupe existant. Une autre aurait acheté une voiture avec des amis.
Aurait renoncé à un emploi	1	

(total supérieur à 28, du fait des réponses multiples)

[36] L'entretien étant déjà long, les propriétaires n'ont pas été interrogés sur ce qu'auraient fait leurs autopartageurs en l'absence d'autopartage. Les 2 cas cités correspondent à des citations spontanées. Il y a peut-être d'autres cas similaires dont nous n'avons pas été informés.

5.7.6. Et les services d'autopartage ?

1 répondant (Judicaël P., à Lille) est abonné à un service d'autopartage, qu'il utilise en dernier recours, quand les voitures de ses autopartageurs ne sont pas disponibles ou pour des déplacements imprévus. Il réserve ce service, plus coûteux que l'autopartage dans la sphère privée, aux déplacements brefs, la tarification à la durée devenant vite dissuasive.

1 répondant a été abonné pendant 1 an à un service d'autopartage, plusieurs années avant de se mettre à l'autopartage privé. Il trouvait ce service adapté pour les soirées ou les week-ends, mais très coûteux pour les vacances[37].

7 répondants ont envisagé d'adhérer à un service d'autopartage, mais y ont renoncé pour les raisons suivantes :

- coût élevé, notamment pour partir en week-end mais aussi du fait des pénalités en cas de restitution en retard (5 citations),
- contraignant (2 citations),
- stations trop éloignées du domicile (2 citations).

Enfin, deux autopartageurs lillois travaillent dans des structures abonnées au service d'autopartage local (Lilas Autopartage).

5.7.7. Les craintes et les interrogations initiales

Les craintes étaient rares.

En revanche, plusieurs autopartageurs avaient un certain nombre d'interrogations qui ont presque toutes été levées dans la pratique. Dans le détail, ces interrogations portaient sur les points suivants :

- L'assurance (10 citations)

En matière d'assurance, la principale interrogation portait sur ce qui se passerait en cas d'accident responsable, notamment en terme de malus. A également été abordée la volonté de faire figurer tous les noms sur le contrat d'assurance.

Le problème du bonus/malus est sous-estimé par la plupart des répondants, qui ne se sont pas vraiment penchés sur la question. Lors des étapes suivantes de chaque entretien, nous avons fait beaucoup d'information (notamment sur le fait que le malus est affecté au véhicule et non au conducteur, qu'il a des incidences pendant au moins 5 ans[38], etc.

- La disponibilité du véhicule (4 citations)

Dans tous les cas, la pratique a levé les interrogations. Les cas où deux autopartageurs ont besoin du véhicule en même temps sont rares et une solution a toujours été trouvée.

- Le mélange de relations d'argent et d'amitié (3 citations)

Le mélange de relations d'argent et d'amitié suscitait des interrogations dans seulement 3 cas. La pratique a levé ces interrogations. Dans un cas, l'autopartage a même continué alors que les liens s'étaient distendus pour des raisons tout autres.

[37] NDLR : pour des usages de plusieurs jours, la location traditionnelle est plus adaptée.
[38] On trouvera des exemples de calculs aux pages 110 à 112 et 138 à 141.

- Le mode de calcul pour le prix (2 citations)

Deux autopartageurs avaient des interrogations sur le mode de calcul pour le prix :

- une propriétaire voulait trouver le barème le plus équitable : nous lui avons apporté les informations utiles,
- un autopartageur souhaitait comprendre le mode de calcul : cela lui a été expliqué par le propriétaire du véhicule.

- Le soin accordé au véhicule (2 citations)

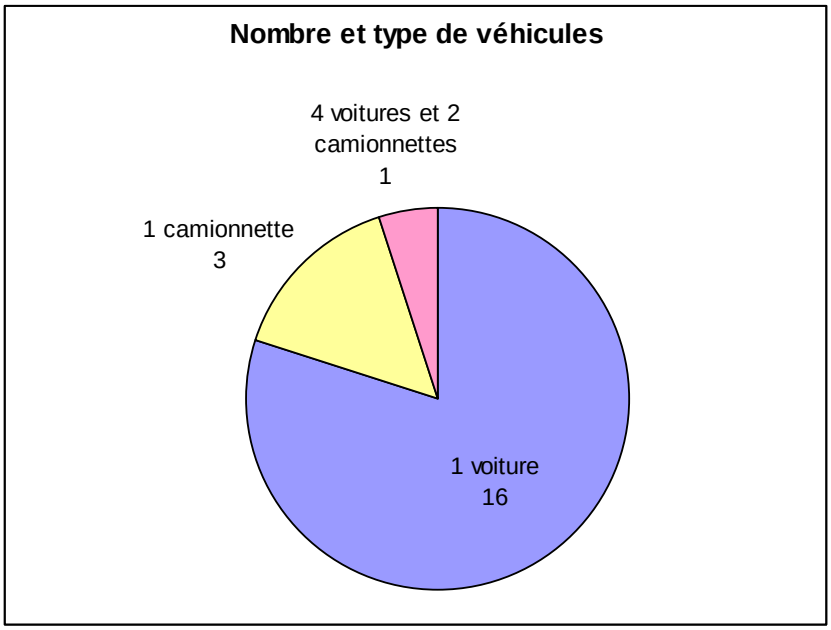
Très peu d'autopartageurs avaient des interrogations quant au soin apporté au véhicule. L'autopartage étant basé sur la confiance et sur un contrat moral entre un propriétaire n'ayant pas d'attachement particulier à l'objet voiture et des utilisateurs respectueux de celle-ci :
« Je fais de l'autopartage avec des gens que je connais bien et qui sont précautionneux. Je ne le ferais pas avec tous mes amis. »
« Je fais plus attention à la voiture que si c'était une voiture de location ou la mienne ».

- Interrogations ou craintes formulées par une seule personne :

- le fonctionnement des réservations : interrogation résolue,
- les clés du véhicule : un double a été fait,
- les papiers du véhicule en cas de contrôle de police (pour simplifier les choses, une copie des papiers reste dans la voiture) : pas de problème lors des contrôles qui ont eu lieu, mais aucune certitude que ce soit toujours le cas,
- les amendes (cas d'un véhicule appartenant à la mère d'une autopartageuse) : pas de problème, les responsables ont toujours payé leurs amendes.

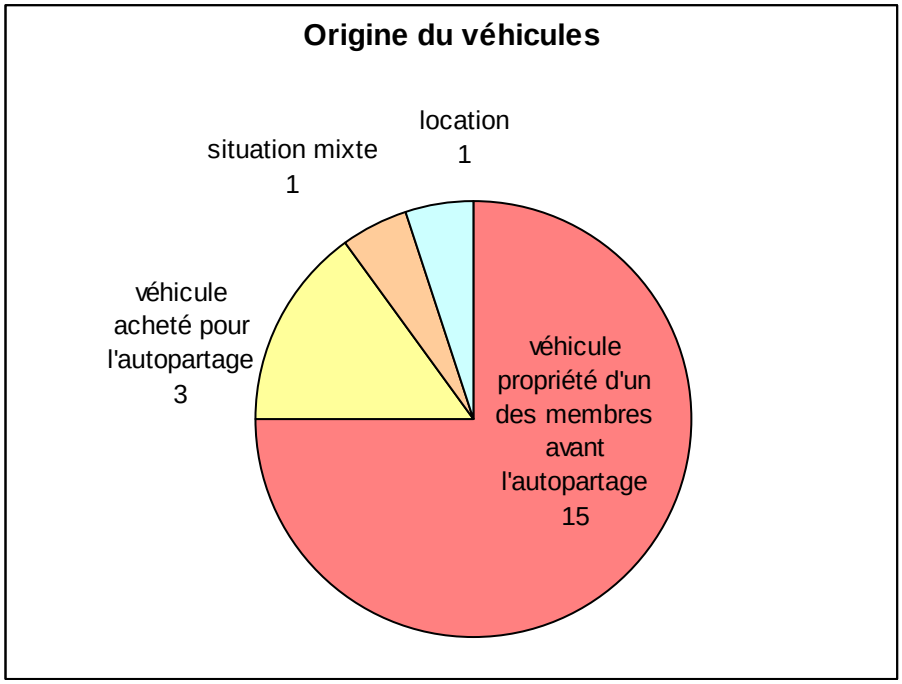
5.8. LES VEHICULES PARTAGES

5.8.1. Un seul véhicule, en général



Dans 19 cas sur 20, le partage concerne un seul véhicule, généralement une voiture. L'autopartage de Faux-la-Montagne fait exception, avec 6 véhicules.

5.8.2. Un véhicule déjà possédé par un des membres, en général



Dans 15 cas sur 20, l'autopartage s'est mis en place de manière très simple : une des personnes possédait un véhicule, qu'elle a mis à disposition des autres. L'autopartage a alors été le rapprochement d'une offre potentielle (un véhicule qui sert peu) et d'un besoin (pas de véhicule). Dans 2 de ces 15 cas, le véhicule appartient en réalité à un proche (mère ou grand-mère), qui a donné son accord pour l'autopartage.

3 véhicules (Lannion, Cédric F. à Lyon et Montech) ont été achetés spécialement pour l'autopartage, en copropriété. Il s'agit alors d'une réponse commune à des besoins complémentaires.

Le groupe de Faux-la-Montagne se trouve dans une situation intermédiaire. Les véhicules sont renouvelés par le groupe mais un nouvel arrivant peut mettre son véhicule dans le patrimoine commun.

Enfin, la Maison de la Nature de Grenoble loue le véhicule sur 4 ans et le met à disposition des associations adhérentes.

5.8.3. Le véhicule partagé peut être le premier ou le deuxième véhicule du ménage

Dans les 2/3 des cas, le véhicule partagé est le seul véhicule utilisé par le ménage.

Dans 1/3 des cas, le ménage possède un autre véhicule. Le véhicule partagé est alors le 2^{e} véhicule du ménage. Cette situation est majoritaire parmi les couples avec enfants.

Pour plus de détails, voir pages 53 et 54.

5.8.4. Des véhicules de toutes les tailles

Concernant les 2 expériences spécifiques, les véhicules sont les suivants :

- Faux-la-Montagne : 1 utilitaire, 1 minibus de 9 places, 3 voitures moyennes et 1 petite voiture, afin d'avoir un panel de véhicules adapté aux différents besoins.
- Maison de la Nature de Grenoble : 1 Renault Trafic adapté à la fois au transport de personnes (6 places) et de matériel.

Pour les 18 autres véhicules, la répartition est la suivante :

- 11 petites voitures (Renault Clio, Peugeot 106, etc.),
- 1 grosse voiture (Volvo),
- 3 monospaces,
- 1 break,
- 1 camionnette,
- 1 camionnette aménagée en camping car.

Le nombre élevé de voitures de petite taille est à relier à la taille des ménages et à la prédominance des citadins parmi les autopartageurs.

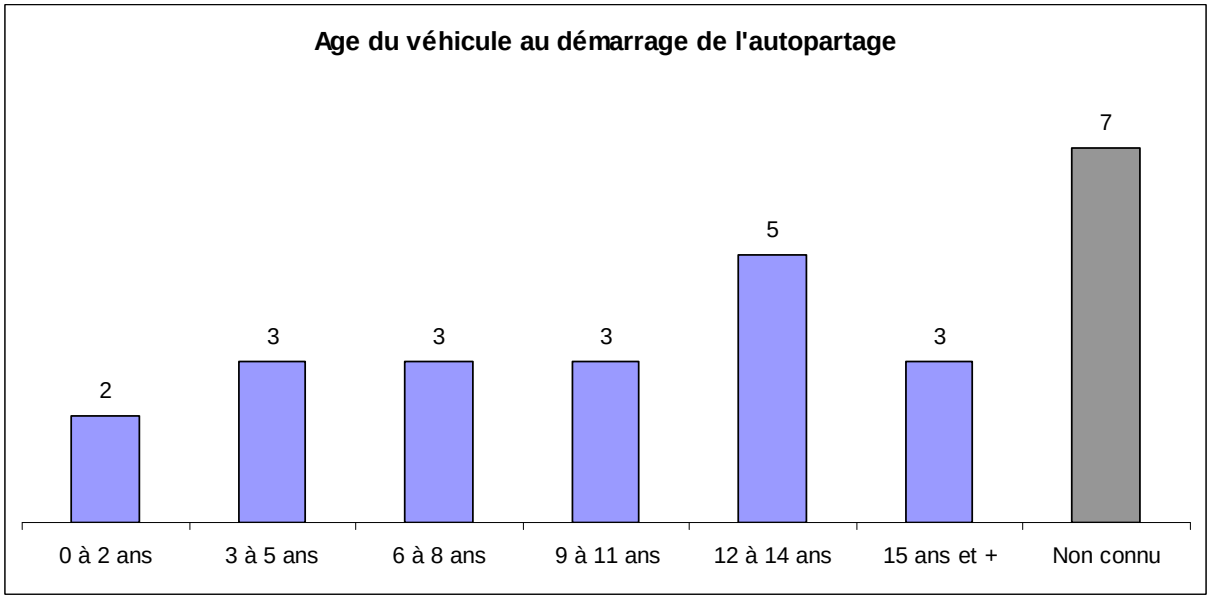
Les monospaces et le break permettent de répondre à des besoins multiples, y compris les achats volumineux.

Enfin, signalons qu'un propriétaire a fait le choix d'un véhicule au GPL (Laurent C., Lille). La maison de la Nature de Grenoble souhaitait faire de même mais n'a pas pu trouver de modèle GPL dans le type de véhicule souhaité.

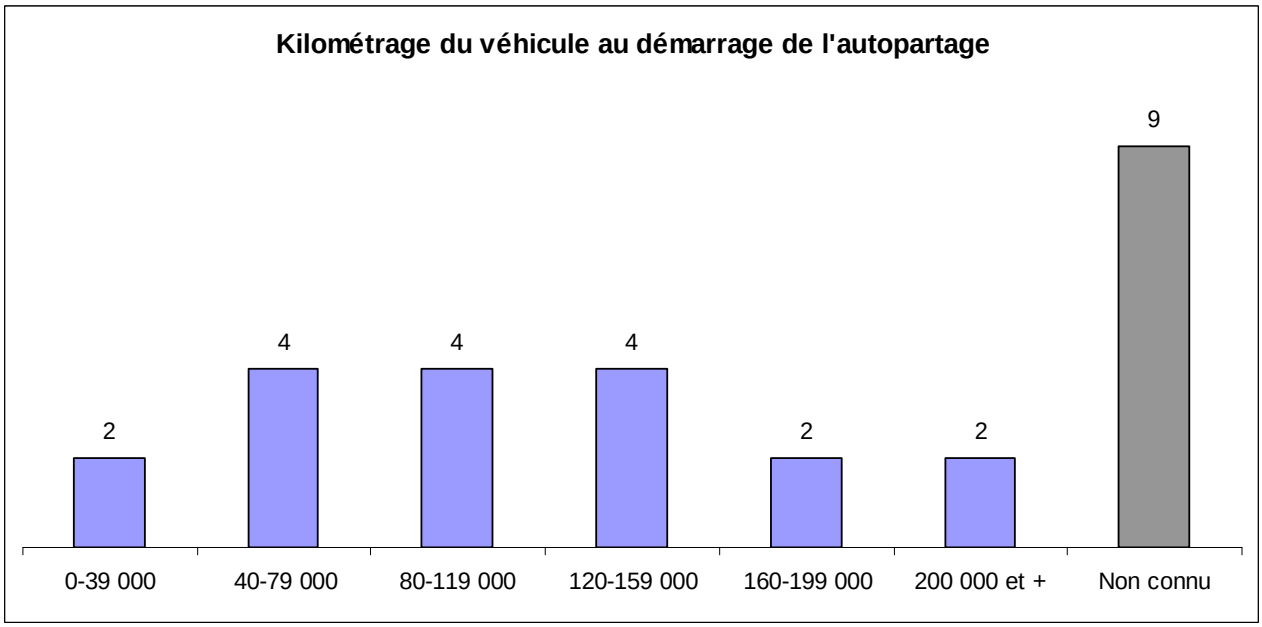
5.8.5. Des véhicules un peu plus anciens que la moyenne et qui roulent presque autant

5.8.5.1 Au démarrage de l'autopartage

Au démarrage de l'autopartage, la répartition des véhicules était la suivante :



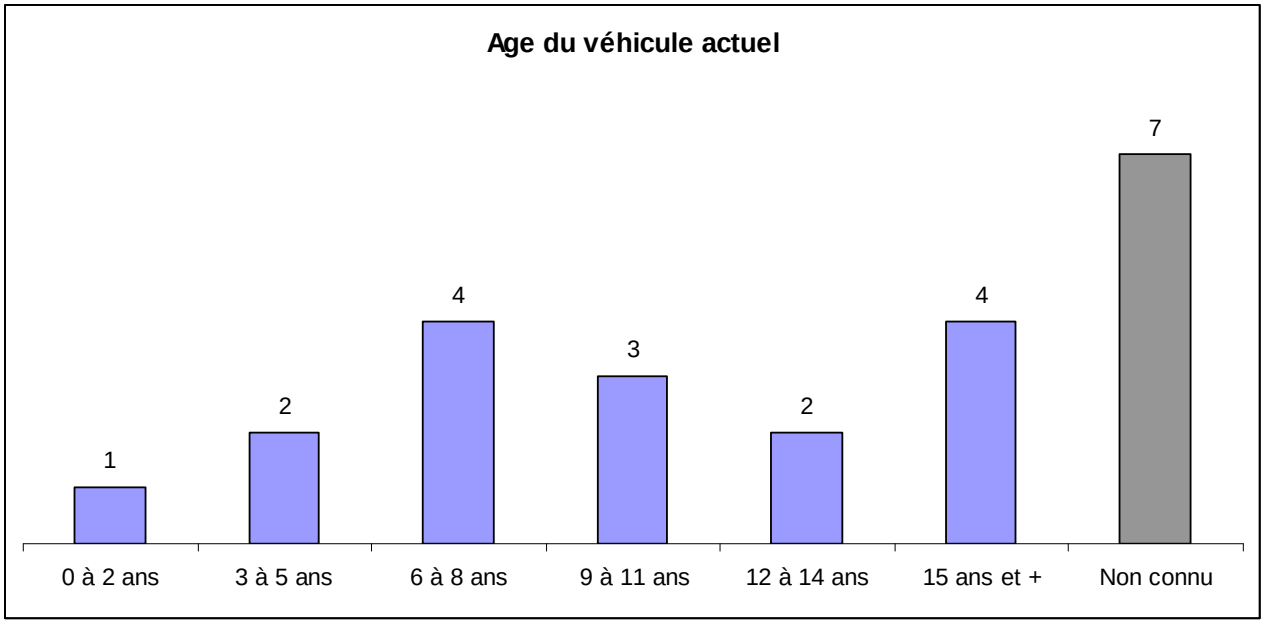
L'âge moyen des véhicules (9 ans) était légèrement supérieur à la moyenne nationale (8 ans).

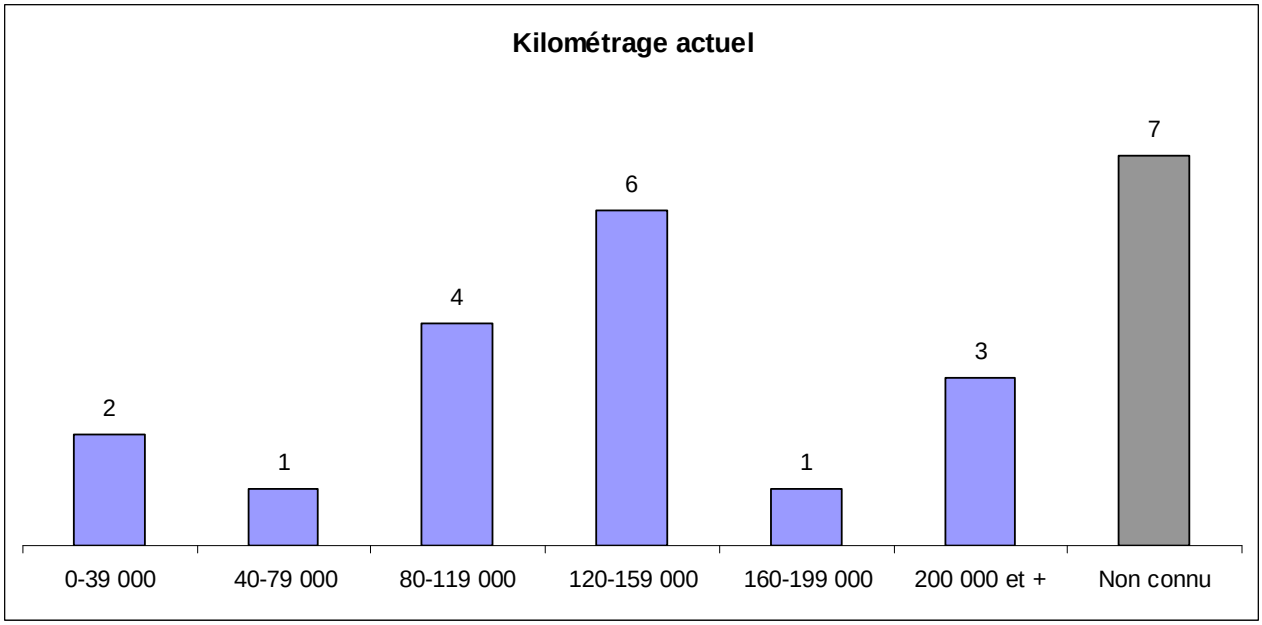


Le kilométrage moyen était de 115 000 km, soit en moyenne 12 500 km par an, ce qui à peine inférieur à la moyenne nationale.

Ces chiffres confirment que les véhicules roulent un peu moins que la moyenne. Dans certains cas, le kilométrage a pu être plus élevé quelques années avant l'autopartage, pour baisser ensuite et rendre ainsi l'autopartage pertinent et intéressant.

5.8.5.2 Actuellement





Le parc a vieilli pour atteindre une moyenne de 10 ans.

Seulement 2 véhicules partagés (Maison de la Nature de Grenoble et Laurent C.) ont été remplacés par des véhicules neufs. Il est à noter que le remplacement des 2 véhicules n'a pas mis fin à l'autopartage, bien au contraire, et que Laurent C. a associé ses autopartageurs au choix du véhicule, retenu selon le triple critère de la capacité (monospace), de l'écologie et des économies (GPL).

Le groupe de Faux-la-Montagne renouvelle ses véhicules en fonction de ses besoins, en achetant des véhicules d'occasion en bon état. Enfin, pour le groupe de l'Isle-d'Abeau, le véhicule de Sabine M. a remplacé celui d'Anne M. quand ce dernier a été hors d'usage.

5.8.6. Stationnement

	Sur voirie, payant	Sur voirie, gratuit	Parking privé	Garage privé	Total
Urbain	1	8	5	4	18
Périurbain et rural	0	1	2		3
Total	1	9	10		20

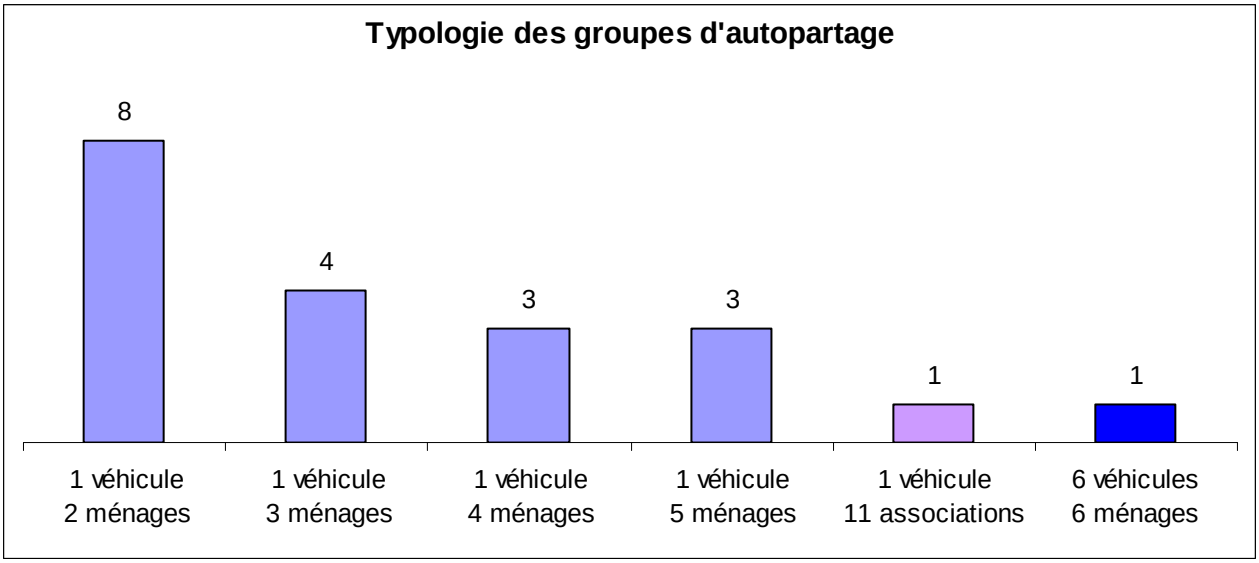
En milieu urbain, les véhicule partagés stationnent pour moitié en stationnement gratuit sur voirie et pour moitié sur un espace privé (garage ou parking). Dans un cas (Fabien B., Lyon), le garage est celui de l'utilisateur Dans deux cas, le parking est celui de l'employeur. Un seul autopartageur gare son véhicule en zone payante, en utilisant un abonnement résident.

La « clientèle » de l'autopartage privé semble donc être un peu moins une clientèle de centre-ville que celle des autopartage commerciaux. Les propriétaires et les utilisateurs que nous avons interrogés habitent majoritairement dans des quartiers limitrophes de l'hypercentre.

5.9. AVEC QUI SE FAIT L'AUTOPARTAGE ?

5.9.1. 3 ménages autopartageurs par véhicule, en moyenne

Le nombre de ménages autopartageurs par véhicule se répartit ainsi :



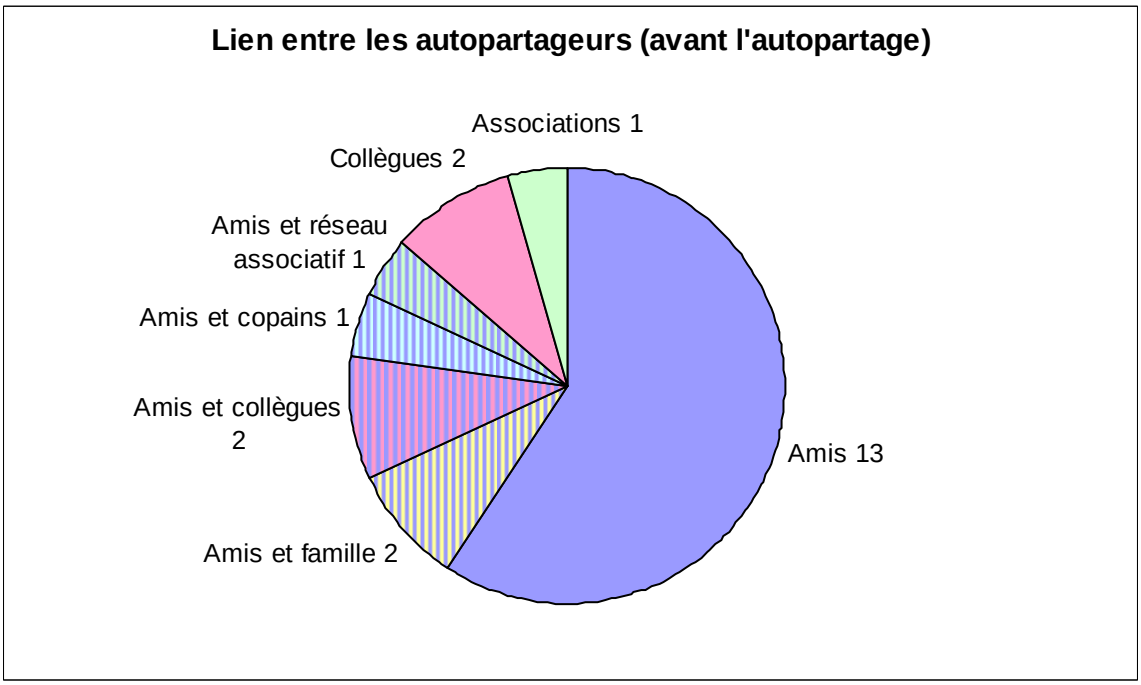
Lecture du graphique : 8 groupes d'autopartage sont composés de 2 ménages se partageant 1 véhicule.

Un véhicule sur deux est partagé par seulement 2 ménages. En moyenne, il y a 3 ménages par véhicule.

Comme indiqué plus haut, 40 % ménages des ménages autopartageurs sont constitués d'une seule personne. Pour les couples, le véhicule partagé est conduit par un seul conjoint dans environ la moitié des cas (couple ayant une autre voiture, conjoint n'ayant pas le permis…).

Les autopartages de Faux-la-Montagne (6 voitures pour 6 familles) et de la Maison de la Nature de Grenoble (1 véhicule pour 11 associations) sont très spécifiques.

5.9.2. Une pratique qui se fait surtout avec des proches



Nota : Quand une personne est à la fois ami(e) et collègue ou ami(e) et voisin, elle est comptée comme ami(e). L'indication « amis et collègues » se rapporte aux autopartages se faisant avec des amis d'une part et des collègues d'autre part.

Les 19 autopartages entre personnes physiques se font généralement dans l'entourage proche entre des personnes qui se connaissaient déjà bien (amis, famille, collègues) avant de partager le véhicule. Il n'y a aucun autopartage entre simples voisins et très peu entre « copains », amis d'amis ou personnes s'étant connues par le milieu associatif.

Dans environ la moitié des cas, notamment ceux où les véhicules ont été acquis en copropriété, tous les autopartageurs se connaissaient bien dès le départ.

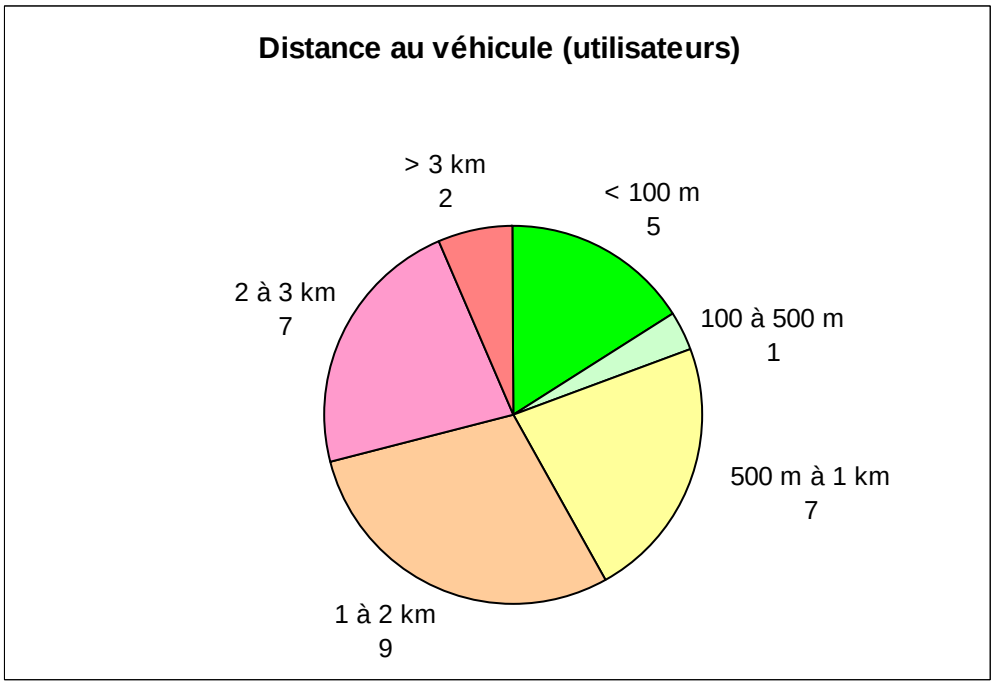
Dans l'autre moitié des cas, notamment la plupart de ceux regroupant plus de 3 autopartageurs, le propriétaire du véhicule a joué le rôle central et certains utilisateurs se connaissaient peu ou pas au début de l'autopartage. Enfin, dans un cas, le propriétaire du véhicule ne connaissait pas tout le monde et un des utilisateurs a joué le rôle central. L'autopartage crée ensuite un lien entre tous les autopartageurs, par le fonctionnement du groupe (réunions annuelles ou bisannuelles…), par des contacts informels et/ou par des déplacements effectués en commun (covoiturage pour achats, balade, concert…).

5.9.3. Des utilisateurs n'habitant pas forcément à proximité immédiate de la voiture partagée

Contrairement à ce qu'on aurait pu croire, les autopartageurs n'habitent pas tous à proximité immédiate les uns des autres.

Les 4 autopartages en copropriété se font généralement entre personnes dont les domiciles sont proches (moins de 5 minutes à pied dans tous les cas sauf un).

En revanche, pour les véhicules ayant un propriétaire unique, bon nombre d'utilisateurs habitent ou travaillent[39] assez loin de ce dernier :



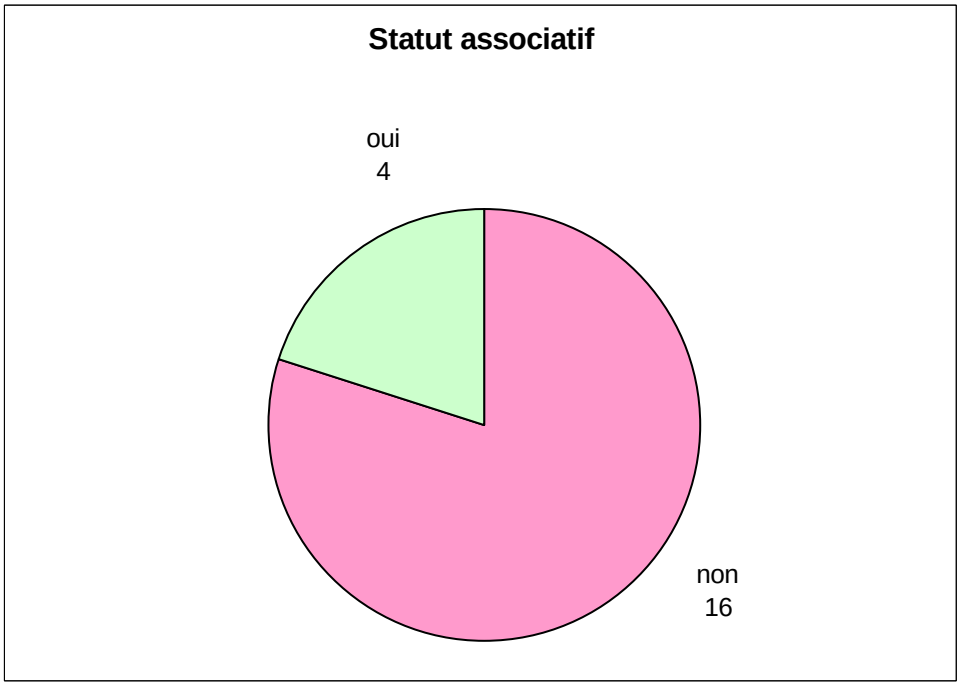
Il leur est alors nécessaire de recourir au vélo ou aux transports en commun, avec un temps de parcours pouvant atteindre 30 minutes dans les cas extrêmes. Plusieurs propriétaires permettent d'ailleurs aux utilisateurs de garer leur vélo chez eux ou dans leur garage.

L'autopartage peut continuer après le déménagement d'un des membres : *« Au début on habitait tous le même quartier, aujourd'hui le propriétaire a déménagé. Du coup, c'est un peu plus contraignant pour aller chercher la voiture et pour rentrer après son utilisation. La proximité géographique est un point important pour choisir les autopartageurs. Mais ça nous oblige à avoir des déplacements encore plus raisonnés ! »*.

[39] Dans certains cas, quand l'autopartage se fait entre collègues, la remise du véhicule (voire son stationnement) se fait sur le lieu de travail.

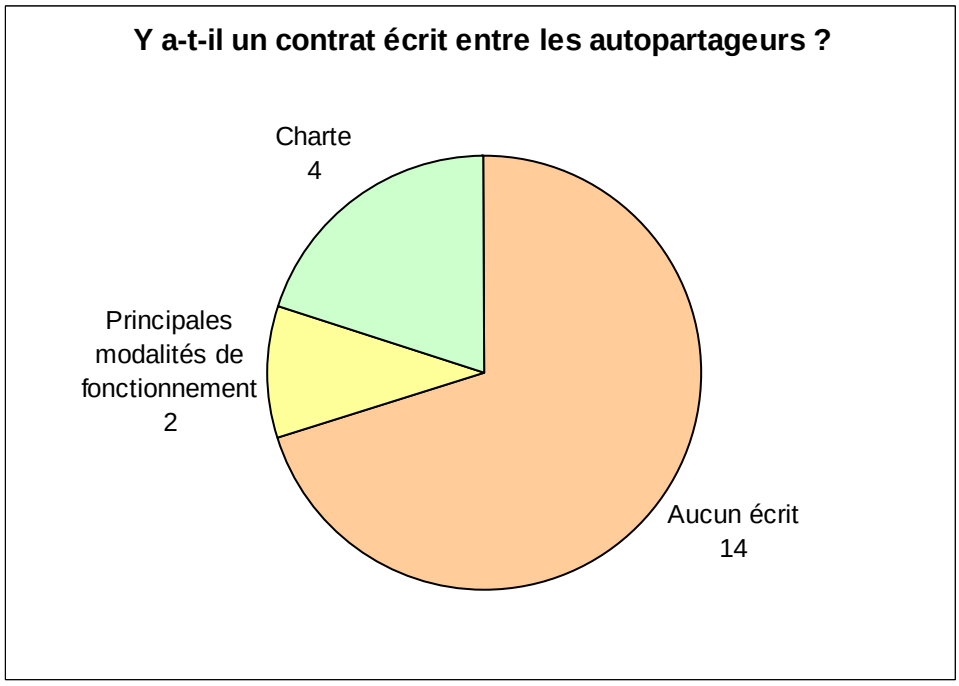
5.10.FONCTIONNEMENT DE L'AUTOPARTAGE

5.10.1. Un fonctionnement le plus souvent informel



Seulement 4 autopartages sur 20 fonctionnent sous statut associatif. Les 16 autres se font sans aucune structure juridique spécifique.

5.10.2. Un fonctionnement basé essentiellement sur la confiance



Le fonctionnement de l'autopartage est basé sur la confiance, entre personnes qui se connaissent bien ou qui appartiennent au même réseau relationnel.

C'est pourquoi les deux tiers des groupes d'autopartage n'ont pas pris la peine de rédiger un contrat ou une charte, les choses ayant été plus ou moins définies oralement. Voici 3 citations qui résument les principaux arguments avancés :

- *« Tout repose sur la confiance »,*
- *« Nous n'avons fait aucun écrit, par simplicité »,*
- *« Si quelqu'un avait un fonctionnement déviant, il se 'grillerait' dans nos réseaux communs ».*

Certains d'entre eux sont toutefois demandeurs d'un modèle de charte. En outre, les questions que nous avons posées lors de l'entretien ont éveillé chez bon nombre d'entre eux des interrogations sur des aléas auxquels ils n'avaient pas pensé ou qu'ils avaient volontairement laissés de côté (par exemple, les conséquences financières d'un accident responsable).

Seulement 6 groupes ont rédigé un document. Dans 2 cas, il s'agit simplement d'une présentation des principales règles de fonctionnement. Dans les 4 autres cas (dont 3 cas où l'autopartage fonctionne sous forme associative), une véritable charte a été rédigée. Nous présentons en annexe 3 la charte la plus complète.

5.10.3. L'autopartage est souple

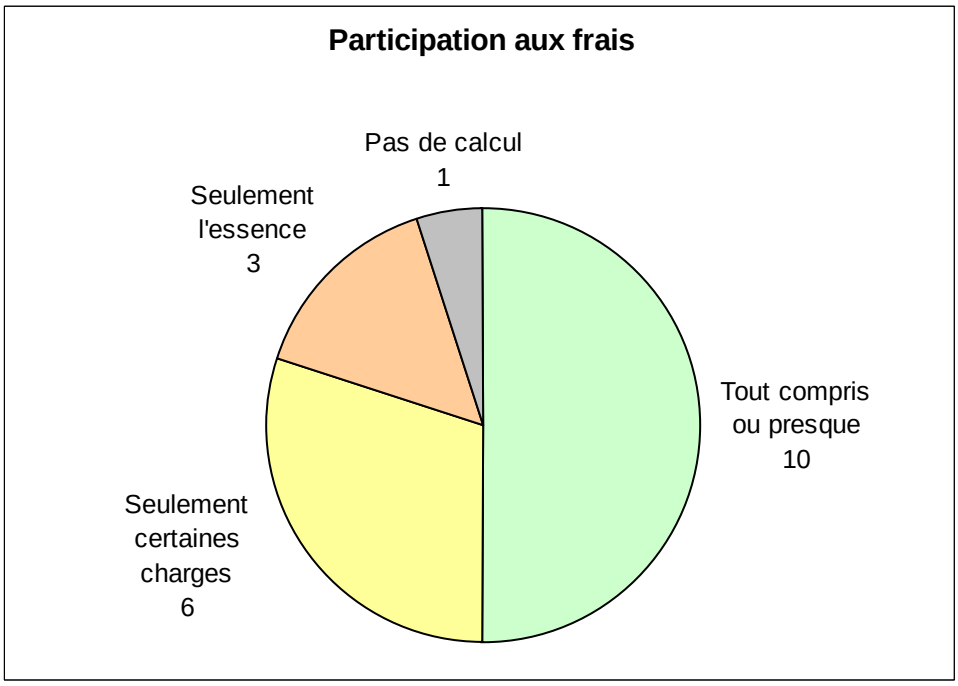
L'autopartage n'implique aucun engagement sur la durée. Les propriétaires et les autopartageurs peuvent librement quitter le groupe, généralement sans préavis :

- *« Nous, si un jour on veut revenir en arrière, on peut le faire du jour au lendemain. Eux aussi. »* (propriétaire)

- *« A tout moment, l'une des deux parties peut mettre fin au contrat, sans avoir à se justifier et doit en avertir l'autre au plus tôt. »* (extrait d'une charte d'autopartage)

Cette liberté n'est pas incompatible avec la fidélité au système, bien au contraire, puisque plusieurs expériences d'autopartage ont atteint une certaine ancienneté et que tous les autopartageurs souhaitent continuer (voir page 95).

5.10.4. Des modalités variables de participation aux frais



5.10.4.1 10 groupes sur 20 partagent (presque) tous les coûts

Dans la moitié des cas, tous les coûts ou presque sont partagés.

8 groupes d'autopartage sur les 10 se basent sur les coûts réels, recalculés chaque année en intégrant tous les frais, y compris la décote du véhicule. Le coût peut donc varier de façon assez marquée d'une année à l'autre, en fonction des réparations effectuées.

Un groupe se base sur le barème fourni chaque année par la presse automobile (l'Auto Journal : 0,25 €/km pour une Renault Clio en 2008).

Le 10e groupe s'appuie sur le barème communiqué par ADETEC (0,23 €/km pour une petite voiture).

Dans 6 cas sur 10, chacun paie en fonction des kilomètres qu'il effectue, à partir d'un barème unique, qui peut ou non inclure le carburant suivant les cas. Voici, à titre d'exemples, les barèmes pratiqués en 2008 par 4 groupes d'autopartage :

- 0,28 €/km arrondis à 0,30 €/km, carburant inclus (Peugeot 406 break, calcul effectué sur les frais réels),
- 0,25 €/km, carburant inclus (Renault Clio, utilisation du barème de l'Auto Journal),
- 0,17 €/km, carburant payé en sus (Renault Kangoo, calcul effectué sur les frais réels),
- 0,22 €/km, carburant inclus (courts trajets) ou 0,12 €/km, carburant payé en sus (longs trajets) (Ford Fiesta, calcul effectué sur les frais réels).

Nous présentons en annexe 4 la feuille de calcul du Renault Kangoo de Laurent C. pour l'année 2008.

Dans 3 cas sur 10 (dont 2 en fonctionnement associatif), il est fait une distinction entre :

- les frais « fixes » (généralement la décote, l'assurance et le contrôle technique), partagés à parts égales entre les autopartageurs (ex : 25 % chacun, s'ils sont 4), quel que soit le kilométrage parcouru par chacun,
- les frais « variables » (essence et, dans deux cas sur trois, entretien du véhicule), que chacun paie au prorata des kilomètres qu'il a effectués.

Pour la 3e association, toutes les charges sont divisées à part égales, les autopartageurs s'étant rendu compte qu'ils effectuaient tous à peu près le même kilométrage.

Quand le véhicule appartient à un seul des autopartageurs, l'immobilisation du capital (dans le cas d'un achat comptant) ou les intérêts d'emprunt (dans le cas d'un achat à crédit) ne sont jamais pris en compte. Nous avons vu pour la Renault Clio de la page 22 que l'immobilisation du capital représentait 0,012 €/km, soit 5 % du prix de revient total.

5.10.4.2 6 groupes sur 20 partagent seulement certaines charges

Dans 5 groupes, la décote du véhicule voire l'assurance restent à la charge du propriétaire. Les utilisateurs participent seulement aux frais suivants : carburant, entretien et (dans 4 cas sur 5), assurance. Comme dans les exemples du paragraphe précédent, les charges fixes peuvent être réparties à parts égales ou au prorata des kilomètres, suivant les cas. Pour compenser le non paiement de la décote, certains utilisateurs prennent parfois des réparations complètement à leur charge.

On peut ajouter à cette catégorie un 5e autopartage où l'utilisatrice paie uniquement le carburant, mais offre en plus des cadeaux (repas au restaurant, cosmétiques…), dont le prix ne fait l'objet d'aucun calcul mais dont l'importance croît avec la longueur du déplacement.

5.10.4.3 Dans 3 groupes, le propriétaire ne fait payer que le carburant

3 propriétaires ne font payer que le carburant.

Certains utilisateurs s'arrangent pour mettre plus d'essence qu'ils en consomment, afin de compenser partiellement la non prise en compte des autres charges.

5.10.4.4 Un groupe ne répartit pas les charges

Les membres du groupe de Faux-la-Montagne peuvent utiliser les véhicules à discrétion, toutes les charges afférentes étant mises en commun, au même titre que les revenus et les autres dépenses.

En fin d'année, le groupe fait toutefois des calculs récapitulatifs, non pas pour voir combien chacun a dépensé, mais pour estimer la répartition par poste et préparer le budget de l'année suivante, comme le ferait un ménage.

5.10.4.5 Un fonctionnement gagnant – gagnant

Certains utilisateurs ont interrogé les propriétaires sur l'équité du mode de calcul :

« - On a l'impression d'y gagner par rapport à vous. Etes-vous sûrs de vous y retrouver financièrement ?
- Oui, ne vous inquiétez pas, nous aussi nous faisons de grosses économies avec l'autopartage. »

Même quand les utilisateurs ne paient que le carburant, c'est en accord avec les propriétaires, qui ne se considèrent pas comme lésés.

Le plus souvent, la relation est marquée d'autres échanges (matériels, sous forme de services ou plus informels). De ce fait, pour une partie des autopartageurs l'aspect financier passe au second plan : *« Dans tout échange, on n'est pas obligé de tout compter. Il est possible de payer chacun son tour, au coup par coup. »*

On retrouve là les notions de convivialité et de solidarité, dont il a été question plus haut.

5.10.4.6 Une relative méconnaissance du coût de la voiture

A l'instar de la plupart des Français, de nombreux autopartageurs n'ont pas conscience de l'ensemble des coûts de la voiture. Ceci explique pour partie que plusieurs propriétaires ne fassent payer que l'essence.

On retrouve ce phénomène dans le covoiturage, pour lequel le partage des frais est généralement basé uniquement sur le carburant et le péage. De nombreux sites internet et associations d'autopartage recommandent d'ailleurs de ne pas demander plus de 0,05 ou 0,06 €/km aux passagers, ce qui couvre moins de la moitié des frais s'il n'y a que deux personnes dans la voiture.

5.10.4.7 L'autopartage permet de lever le malaise lié au tabou du coût de la voiture

Plusieurs autopartageurs ont réussi à lever le tabou du partage des frais en entrant dans l'autopartage.

Bon nombre de propriétaires prêtaient plus ou moins régulièrement leur véhicule. Bon nombre d'utilisateurs empruntaient un véhicule à des proches. De manière implicite, le partage des frais générait une certaine gêne.

Les deux catégories ont trouvé de l'intérêt dans l'autopartage. Les propriétaires peuvent se faire rembourser le coût réel des kilomètres effectués et pas seulement l'essence (avec le prêt, ils pouvaient être gênés pour demander davantage). Les utilisateurs ne se sentent pas gênés pour prendre un véhicule, puisqu'ils en paient le juste prix.

Il est à noter que, dans la plupart des cas, les utilisateurs se sont greffés sur un groupe d'autopartage existant et partagent un autre véhicule que ceux qu'ils empruntaient.

5.10.5. Gestion du véhicule et de l'autopartage

La gestion du véhicule comprend l'assurance, l'entretien, le contrôle technique, les réparations... Pour les véhicules non partagés, toutes ces tâches incombent au propriétaire du véhicule. Celui-ci peut au besoin faire appel à des professionnels (garagiste, par exemple).

La gestion de l'autopartage inclut pour l'essentiel les réservations et la comptabilité. Dans certains cas, un site internet peut être créé.

Pour les 4 autopartages en copropriété, les tâches sont partagées de façon plus ou moins équitable.

Pour les véhicules ayant un seul propriétaire, les tâches sont dans 11 cas sur 16 assurées intégralement ou presque par le propriétaire. Seuls 5 propriétaires sont réellement aidés par un ou

plusieurs de leurs autopartageurs. Cette aide porte le plus souvent sur les réparations (chacun est susceptible d'emmener la voiture chez le garagiste). Dans un cas, la comptabilité est assurée par un utilisateur.

Pour tous les autopartages entre particuliers, le temps passé à gérer le système est bénévole. Ce temps est généralement très faible. Il ne dépasse ½ heure par mois que dans 3 cas sur 18, pour lesquels les durées annoncées sont respectivement de 0,5 à 1 heure par mois (autopartage entre 5 ménages), 1 à 1,5 heure par mois (autopartage sous forme associative) et 2 heures par mois (autopartage sous forme associative avec un site internet).

La gestion du véhicule par la Maison de la Nature de Grenoble fait partie des services rendus aux associations pour lesquels elle reçoit des subventions. Le temps passé n'est donc pas facturé aux associations.

5.10.6. Assurance : le principal problème

5.10.6.1 Compagnie d'assurances

La moitié des autopartages (10/20) sont assurés à la MAIF, qui n'assure pourtant que 10 % du parc automobile français. La MAIF fait partie des compagnies qui permettent le prêt de véhicule sans déclaration préalable (la garantie « tout conducteur » est automatique).

Les 10 autres autopartages se répartissent entre 7 compagnies différentes :

- 2 assurés : GAN, MAAF et MACIF,
- 1 assuré : AXA, GMF, MATMUT et Mutuelle Saint-Christophe.

Dans tous les cas, le propriétaire du véhicule a conservé son assurance antérieure. Certains ont envisagé de changer de compagnie mais y ont renoncé, faute d'une offre vraiment adaptée.

5.10.6.2 Qui est l'assuré pour les autopartages en copropriété ?

Pour les autopartages en copropriété (ou assimilé), l'assuré est :

- à Faux-la-Montagne : l'association,
- à Lannion : l'association. Le coefficient de réduction/majoration (= bonus/malus) retenu par la compagnie d'assurance a été celui de la Présidente de l'association. Par chance (car non prémédité), son coefficient était très bon (0,55),
- à Lyon (groupe de Cédric F.) : le véhicule appartient à l'association ; l'autopartageur qui avait le meilleur bonus (0,55) a été choisi par le groupe comme conducteur principal pour le contrat d'assurance, les 3 autres ont été inscrits comme conducteurs secondaires,
- à Montech : officiellement, le véhicule appartient à Nadine G., choisie par le groupe pour son bonus (0,50).

5.10.6.3 Pas de contrat adapté à l'autopartage

Aucune compagnie ne propose de contrat adapté à l'autopartage, ce qui constitue un des principaux problèmes rencontrés par les autopartageurs. Tous les contrats existants présentent des points faibles sur au moins l'un des volets suivants : bonus/malus, conducteur(s) désigné(s), responsabilité…

Les autopartageurs souhaitant faire figurer tous les noms sur le contrat d'assurance rencontrent en outre de grosses difficultés. Ainsi, pour le groupe de Viry-Châtillon, seulement 3 conducteurs sur 6 remplissent actuellement les conditions édictées par la GMF, à savoir : avoir plus de 3 ans de permis, avoir une utilisation « ponctuelle » du véhicule (le terme « ponctuelle » ne faisant l'objet d'aucune définition précise) et être assuré comme conducteur principal ou secondaire d'un autre véhicule. C'est ce dernier point qui pose le plus problème.

5.10.6.4 Que feraient les autopartageurs en cas d'accident responsable ?

Seulement 2 groupes ont eu un ou plusieurs accidents responsables

L'assurance et les conséquences d'un éventuel accident responsable sont des questions cruciales en matière d'autopartage. Nous verrons aux pages 110 à 116 qu'il n'existe aucune solution satisfaisante, en l'état actuel des contrats proposés.

Seulement 2 groupes d'autopartage ont eu un ou plusieurs accidents responsables : Faux-la-Montagne et la Maison de la Nature de Grenoble.
Dans le 1er cas, les accidents sont pris en charge financièrement par l'ensemble du groupe, mais le responsable s'occupe des différentes démarches consécutives à l'accident (déclaration à l'assurance, réparations…).
Dans le 2nd cas, l'association responsable de l'accident prend à sa charge la franchise sur les réparations. Le surcoût sur le malus lui est répercuté jusqu'à ce qu'on revienne au niveau initial. Cette règle a été mise en place suite au premier accident. Concernant le malus, nos calculs des pages 138 à 141 montrent que le niveau initial est retrouvé au bout de 5 ans au maximum, mais que les conséquences financières peuvent s'étaler sur une durée beaucoup plus longue.

Les 18 autres groupes ont très peu abordé cette question

Les 18 autres groupes d'autopartage n'ont connu aucun accident responsable.

Nous avons interrogé les autopartageurs sur ce qui serait fait en cas d'accident responsable. Il s'avère que cette question a été très peu abordée au sein des groupes d'autopartage et qu'en outre, certains ont des idées erronées.

Pour résumer, les principaux points ressortant des entretiens sont les suivants :

- Il y a beaucoup de non dit sur la question.
- Le faible recours à l'écrit (charte) peut être source d'ambiguïtés ou d'incompréhension.
- Les conséquences du malus sont sous-estimées, notamment le fait qu'il a des conséquences financières pendant de nombreuses années.
- D'autres erreurs sont commises. Par exemple, certains autopartageurs croient que le malus est affecté au conducteur et non au véhicule.
- Malgré cela, les autopartageurs ont peu d'inquiétude sur les conséquences d'un accident responsable, du fait de la confiance et de la volonté de régulation qui règnent entre eux.
- Il y a également, dans plusieurs cas, une volonté de solidarité entre les autopartageurs.
- Enfin, les entretiens que nous avons eus avec les autopartageurs ont contribué à une prise de conscience de cette problématique, générant chez certains la volonté de mettre les choses au clair.

Pour illustrer nos propos, voici un florilège de réponses et réactions de nos interlocuteurs. Les citations sont en italiques, nos commentaires en caractères droits.

Utilisatrice : *« On conduit toutes les deux prudemment, donc on s'est dit que s'il y avait un accident responsable ce serait plus par manque de chance que par inconséquence. De ce fait, nous sommes convenues de partager les frais »*

Propriétaire : *« J'avoue que je ne me suis jamais penchée sur la question.* [silence] *Si les gens ont eux-mêmes une voiture et sont assurés, il n'y a pas de problème, à mon avis »* ⇨ Non, le malus est affecté au véhicule et pas au conducteur.

Copropriétaire : *« - La question de l'accident responsable n'a pas du tout été abordée, y compris dans le règlement intérieur de l'association.*
- (ADETEC) Que feriez-vous pour la franchise ?
- Cette question n'a pas du tout été abordée. [silence] *Je pense que celui qui aurait eu l'accident l'aurait payée.*
- (ADETEC) Et le malus ?
- Pareil. Celui qui aurait eu l'accident l'aurait sans doute payé.
- (ADETEC) Sur plusieurs années ?
- Je n'avais pas pensé que cela avait des conséquences sur plusieurs années. [silence] *Celui qui aurait eu l'accident aurait payé le malus au moins la 1e année, après je ne sais pas.* [silence] *En plus, la présidente de l'association aurait eu un malus sur sa propre voiture. »* ⇨ Non, le malus n'est pas répercuté sur les autres véhicules de l'assuré.

Propriétaire : *« On a pensé à cette question, mais on n'a pas souhaité formaliser les choses, car cela ne nous apparaissait pas utile dans notre fonctionnement. En cas d'accident responsable, on sait qu'on se concertera et que chacun donnera son avis avant qu'on prenne une décision ensemble. »*

Propriétaire : *« Il y a un accord oral très explicite. C'est celui qui a l'accident qui paie le surcoût. »*

Autopartageur du propriétaire ci-dessus : *« On en a un peu parlé, mais je ne sais pas comment ça se passerait. En tout cas, de mon côté, je règlerait le surcoût. En plus, je sais que, financièrement l'autopartage est très rentable pour moi. »*

Autre autopartageur du même propriétaire : *« - Je n'y ai pas réfléchi. Je sais juste qu'il y a une assurance tout conducteur.*
- (ADETEC) Que feriez-vous pour le malus ?
- J'ignore comment ça fonctionne, je pense que c'est pour celui qui conduit.
- (explications par ADETEC)
- Je pense qu'on pourra trouver une solution satisfaisante pour tout le monde, [le propriétaire du véhicule] est quelqu'un de juste.
- (ADETEC) Et pour la franchise ?
- Je ne sais pas trop ce qui a été dit, mais je la prendrais à ma charge. »

Utilisatrice : *« - Le but, c'est de ne pas avoir d'accident.*
- (ADETEC) Mais si vous en aviez un ?
- Je fais des économies en n'ayant pas de voiture, donc je devrais être capable de débourser le malus. Mais je n'ai pas fait le calcul… »

Utilisateur : *« Je ne sais pas très bien ce qui serait pris en charge par l'assurance. Personnellement, j'ai la règle morale de prendre à ma charge tout le surcoût occasionné, y compris le malus, même s'il n'y a rien d'écrit entre nous. »*

Propriétaire : *« Nous n'en avons pas discuté. Après notre entretien [avec ADETEC], je pense qu'il faudrait qu'on en discute.* [silence] *Un de mes autopartageurs a dit qu'il prendrait les frais à sa charge, pour le malus je ne sais pas.* [silence] *Pour le malus, nous n'avons rien défini, mais c'est un risque, ça c'est sûr.* [silence] *On peut être en bonne intelligence entre nous.* [silence] *C'est bien, vos questions me font réfléchir. »*

Propriétaire : *« - Le responsable de l'accident aurait payé les frais correspondants*
- (ADETEC) Et pour le malus ?
- On aurait regardé le surcoût et on en aurait tenu compte.
- (ADETEC) Ca aurait des impacts pendant 12 ans, au vu de votre bonus/malus actuel.
- On aurait essayé d'être le plus juste possible, mais on n'avait pas mesuré que l'impact se faisait sur autant d'années. »

Copropriétaire : *« Je ne sais pas si on aurait pu négocier avec l'assurance de mettre le malus sur le responsable de l'accident.* [silence] *L'assuré avait accepté de prendre le risque. On aurait discuté ensemble du montant de l'indemnisation qu'on lui aurait versée, mais le calcul aurait été compliqué. »*

Propriétaire : *« - On n'en a pas du tout discuté. Je pense que l'assurance de mes autopartageurs prendrait tout à sa charge.*
- (ADETEC) Non, c'est impossible, c'est vous qui auriez le malus.
- Si j'ai un malus, ce n'est pas grave, on s'arrangera. »

Utilisateur : *« Nous n'en avons pas parlé. Si ça se produisait, nous proposerions de prendre la franchise à notre charge. Pour le malus, je ne sais pas, on en discuterait. »*

Utilisatrice : *« Je ne sais même pas comment ça se passerait pour l'assurance.* [silence] *Si c'est moi qui ai un accident, je prendrai tout à ma charge, y compris le malus. Mais je ne sais pas si [la propriétaire du véhicule] accepterait. Déjà elle ne veut pas que je paie une partie de la cotisation d'assurance. »*

Propriétaire : *« On en a parlé une ou deux fois. On n'a pas de solution. J'ai la chance d'être au coefficient 0,50 depuis plus de 3 ans et donc on peut avoir un accident sans malus.* [silence] *Si une de mes autopartageuses a un accident, je ferais encore plus attention en conduisant pour éviter un 2e accident qui, lui, donnerait un malus. Et puis, à ce moment-là, peut-être qu'on en reparlerait. »*

Copropriétaire : *« - Nous n'en avons pas du tout parlé. Mais je pense que le responsable prendrait la charge des réparations.*
- (ADETEC) Et le malus ?
- Je ne sais pas. »

Propriétaire : *« On en a un peu discuté. Les réparations seraient à leur charge. Pour le malus, je ne leur demanderais rien, comme avec les personnes auxquelles je prête ponctuellement ma voiture. »*

Propriétaire : *« On n'en a pas parlé, on n'imagine pas qu'elle puisse avoir un accident avec ma voiture. »*

Propriétaire : *« On n'en a pas parlé. Je ne sais pas comment ça se passerait. Peut-être que nous partagerions les frais de réparation ou que la personne les prendrait tous à sa charge. Pour le bonus, je suis à 0,50. »*

Utilisatrice : *« Je paierais la franchise et je m'occuperais de faire réparer la voiture. Pour le malus, pas de problème pour l'instant, la voiture est à 0,50 depuis plus de 3 ans. »*

Propriétaire : *« Je ne me rappelle plus si on en a discuté. Je ne sais pas ce qui se passerait.* [silence] *Par solidarité, on prendrait à notre charge ce que nos autopartageurs ne proposeraient pas de prendre à leur charge. »*

Utilisateur : *« Il me semble qu'on en a discuté, mais pas beaucoup. De toute façon, l'assurance couvre. »* ⇨ Non, l'assurance ne couvre pas tout.

Propriétaire : *« (voiture assez ancienne, assurée au tiers, bonus à 0,50 depuis plus de 3 ans) Si quelqu'un a un accrochage, tout ce qui bloque pour le contrôle technique est réparé à ses frais. Pour le malus, on a un « joker » et il est peu probable qu'on ait 2 accidents responsables avant que la voiture soit hors d'usage. »*

Utilisateur : *« On a discuté de la manière dont on gérerait le surcoût. On n'a pas de réponse définitive pour l'instant. Il y a de la part de chacun un désir à la fois de responsabilité et de solidarité. »*

5.10.7. Clés et papiers : à chaque situation sa solution

Concernant les clés et les papiers du véhicule, les solutions sont très diverses :

- Pour les clés :
  - chaque autopartageur a un double des clés du véhicules (7 cas),
  - le propriétaire garde les clés et les remet au moment de l'emprunt (6 cas),
  - les clés sont laissées dans un lieu commun : association, lieu de travail, salle collective, appartement en colocation… (6 cas),
  - les utilisateurs ont la clé du domicile ou du garage du propriétaire du véhicule (2 cas),
  - les autopartageurs ont 2 clés pour 3, qu'ils se transmettent lorsqu'ils se voient (1 cas).

A signaler qu'avec les véhicules récents, il est devenu plus difficile et plus coûteux de faire faire des doubles supplémentaires.

- Pour les papiers (carte grise et attestation d'assurance) :
  - dans 11 cas sur 20, les papiers du véhicule sont transmis ou récupérés avec les clés,
  - 7 propriétaires prennent le risque de laisser les papiers en permanence dans le véhicule (ce que font également beaucoup de conjoints, soit dit en passant…). Certains prennent cependant soin de bien les cacher,
  - dans 2 cas, des photocopies des papiers sont laissées dans le véhicule ou à chaque autopartageur. A ce jour, ce fonctionnement n'a pas posé problème lors des contrôles de police.

5.10.8. Réservations

5.10.8.1 Mode de réservation

Les réservations sont centralisées par le propriétaire du véhicule ou par un des copropriétaires.

Elles se font généralement par téléphone ou de vive voix. Le mail peut également être utilisé, en particulier dans les groupes ayant au moins 3 autopartageurs ; il présente l'avantage d'informer simultanément tous les autres membres du groupe. Un groupe a créé un site internet pour centraliser les réservations ; ce mode de réservation, un peu plus contraignant, n'a pas été utilisé de manière systématique, ce qui a pu causer quelques problèmes. Un autre groupe utilise un agenda internet en complément des réservations téléphoniques.

5.10.8.2 Délais

Quand il y en a, les usages réguliers sont fixés en début d'année. Ex : jeudi soir et samedi matin pour X, mercredi pour Y et réservation uniquement pour les usages ponctuels.

Les réservations pour les week-ends et les vacances sont faites assez longtemps à l'avance, en l'occurrence dès que le déplacement est programmé. Certains groupes se répartissent en début d'année les week-ends et les vacances, afin de permettre à chacun de s'organiser à l'avance. Ce mode de répartition n'empêche pas les permutations de dates par arrangement amical.

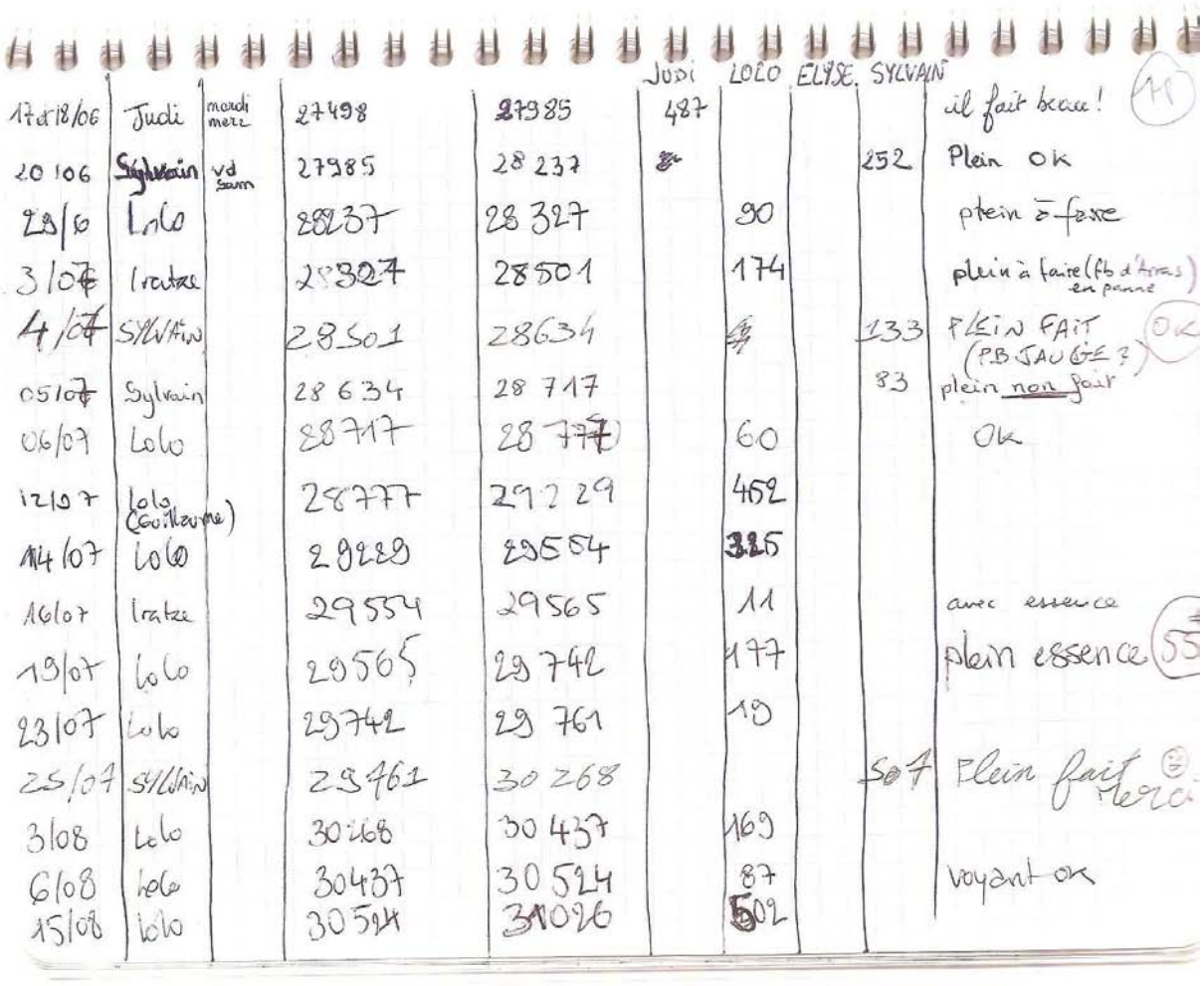
Enfin, suivant les groupes, les réservations pour les autres usages ponctuels sont faites en moyenne 1 jour à 1 semaine à l'avance, voire davantage quand le déplacement est connu plus longtemps avant. Dans la plupart des cas, il est possible de réserver jusqu'à la dernière minute, sous réserve bien entendu que le véhicule soit disponible.

5.10.9. Carnet de bord

La plupart des groupes d'autopartage utilisent un cahier dans lequel sont notés à chaque utilisation :

- la date,
- le nom de l'utilisateur,
- le kilométrage de départ,
- le kilométrage parcouru et/ou le kilométrage d'arrivée,
- les remarques éventuelles (notamment si le plein a été fait).

Voici à titre d'exemple un extrait du carnet de bord de la voiture de Laurent C. et sa compagne (Lille) :



					JUDI	LOLO	ELYSE	SYLVAIN	
17 à 18/06	Judi	mardi mercr	27498	27985	487				il fait beau !
20 106	Sylvain	vd saum	27985	28 237				252	Plein OK
29/6	Lolo		28237	28 327		90			plein à faire
3/07	Iratze		28327	28501		174			plein à faire (fb d'Iratze en panne)
4/07	SYLVAIN		28501	28634				133	PLEIN FAIT (PB JAUGE ?) OK
05/07	Sylvain		28 634	28 717				83	plein non fait
06/07	Lolo		28717	28 777		60			OK
12/07	lolo (Guillaume)		28777	29229		452			
14/07	Lolo		29229	29554		325			
16/07	Iratze		29554	29565		11			avec essence
19/07	Lolo		29565	29742		177			plein essence 55
23/07	Lolo		29742	29 761		19			
25/07	SYLVAIN		29761	30 268				507	Plein fait
3/08	Lolo		30268	30 437		169			
6/08	lolo		30437	30 524		87			voyant ok
15/08	lolo		30524	31026		502			

L'usage du carnet de bord est systématique pour les groupes ayant un réel partage des frais. Contrairement à ce qui est souvent observé pour les véhicules de service des entreprises ou des administrations, les carnets de bord sont bien tenus, chaque autopartageur effectuant cette tâche somme toute peu contraignante dans l'intérêt de tous et par respect pour les autres.

5.11. USAGE DU VEHICULE PARTAGE

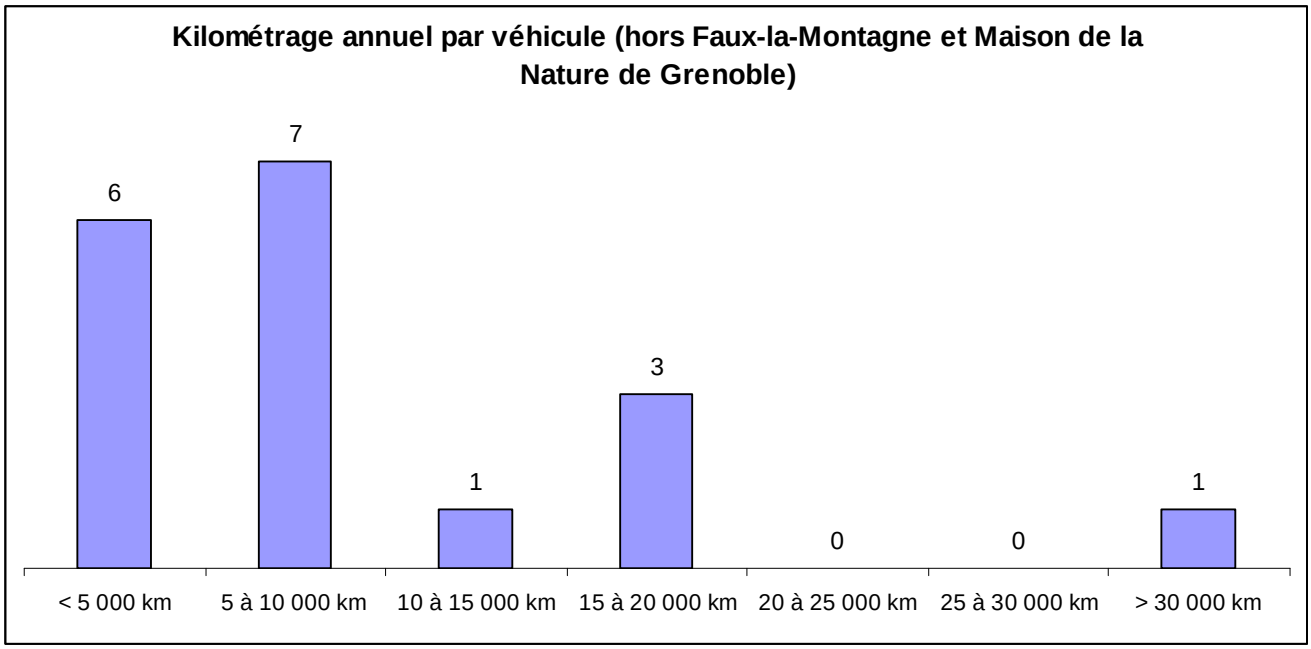
5.11.1. Kilométrage annuel

5.11.1.1 Kilométrage par véhicule

Les kilomètres n'étant pas toujours décomptés, certains autopartageurs nous ont donné des chiffres approximatifs.

Commençons d'abord par parler des 2 autopartages spécifiques.
Les 6 véhicules du groupe de Faux-la-Montagne effectuent entre 15 000 et 40 000 km par an. Le kilométrage par utilisateur n'est pas décompté, toutes les dépenses étant mutualisées.
Le véhicule de la Maison de la Nature de Grenoble a fait 22 000 km en 2007 (14 associations utilisatrices) et 20 000 km en 2008 (11 associations).

Les autres véhicules partagés effectuent entre 1 500 km (véhicule utilisé uniquement pour les trajets entre la gare d'arrivée et le lieu de travail, en complément de la navette d'entreprise) et 31 000 km par an (camionnette aménagée en camping car). La répartition par tranches est la suivante :

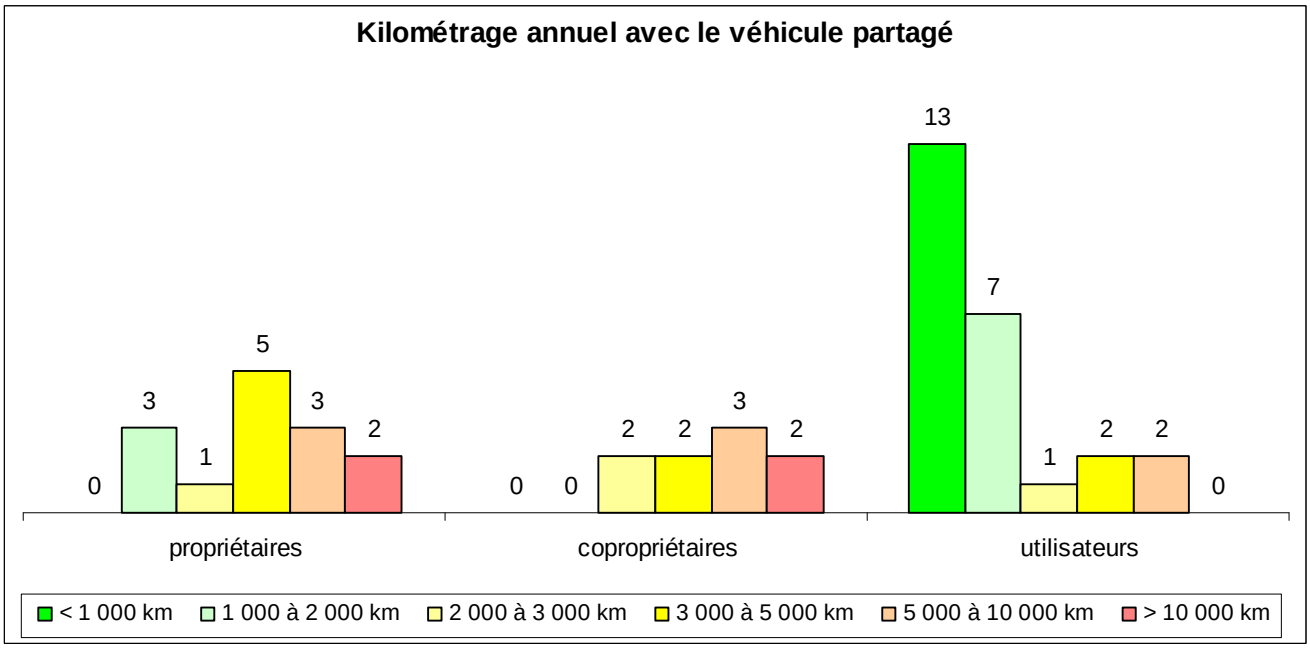


Parmi les 18 autopartages entre particuliers fonctionnant avec un seul véhicule, 6 font moins de 5 000 km, 7 entre 5 000 et 10 000 km et 5 plus de 10 000 km par an.

La moyenne est de 9 000 km par véhicule. Elle atteint 12 500 km en incluant Faux-la-Montagne et la Maison de la Nature de Grenoble, total équivalent à la moyenne nationale (13 000 km).

5.11.1.2 Détail par catégorie de conducteur (propriétaire, copropriétaire, utilisateur)

Dans le détail, la répartition par kilométrage annuel et par catégorie d'autopartageur est la suivante :



A une exception près, le propriétaire du véhicule en est le principal utilisateur. Les propriétaires roulent tous moins que la moyenne des Français (entre 1 000 et 11 300 km vs 13 000 km). Les deux tiers d'entre eux font moins de 5 000 km par an.

La moitié des utilisateurs font moins de 1 000 km par an et les trois quarts font moins de 2 000 km par an. A l'inverse, 2 utilisateurs font plus de 5 000 km par an. Certains utilisateurs conduisent parfois d'autres véhicules en complément (autre autopartage, emprunt ou covoiturage).

Rappelons qu'au niveau national 5 millions de voitures (soit 15 % du parc) font moins de 5 000 km par an. Le gisement de l'autopartage dans la sphère privée est donc énorme.

5.11.2. Fréquence d'utilisation

5.11.2.1 Nombre annuel de jours d'utilisation par véhicule

Deux autopartageurs (Laurent C. et Gilles D.) nous ont communiqué des données précises sur le nombre de jours d'utilisation de leur voiture.

Pour la voiture de Laurent C. (Lille), les chiffres 2008 sont les suivants :

Mois	Janv.	Fév.	Mars	Avr.	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Total 2008
Nombre d'utilisations	6	4	10	14	9	10	10	7	17	9	11	6	**113**
Nombre de jours d'utilisation	6	5	11	14	15	12	12	8	18	9	12	7	**129**

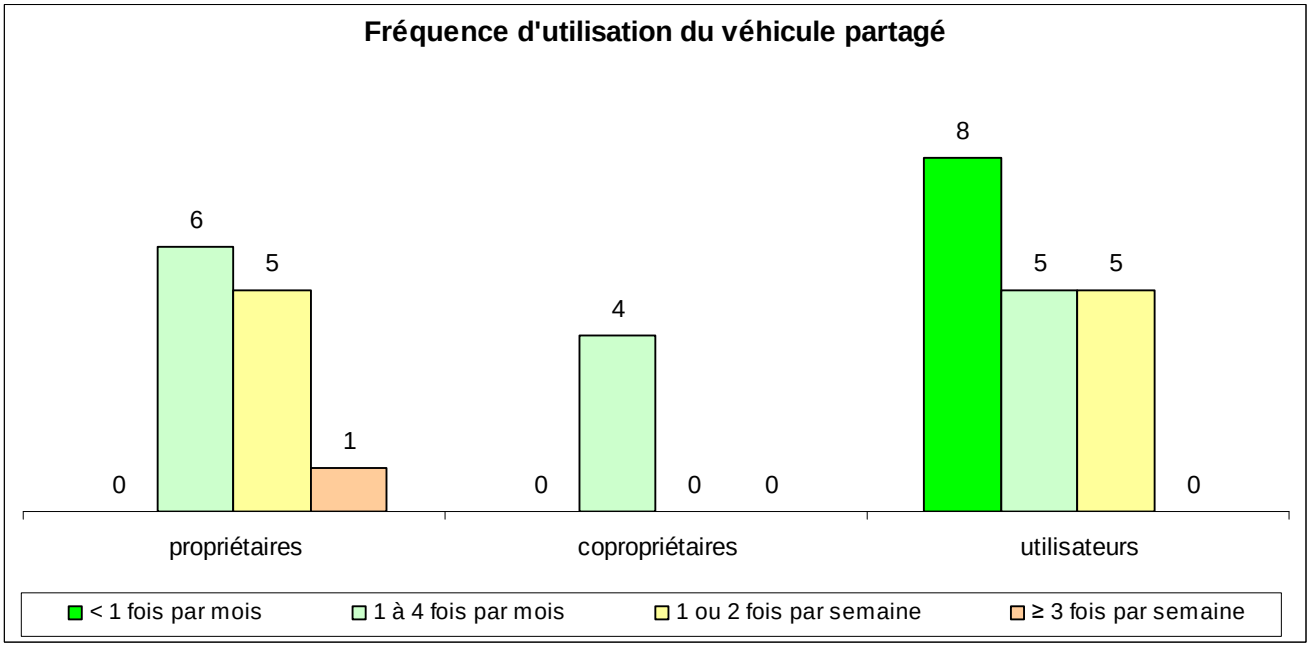
La voiture a été utilisée au total 129 jours sur 366, soit environ 1 jour sur 3. L'utilisation est plus faible en hiver. Le mois le plus chargé a été septembre, avec 18 jours d'utilisation sur 30 (60 %). Il reste

donc une bonne marge de manœuvre. Ces chiffres ne sont pas transposables aux autres autopartages, étant donné les caractéristiques du groupe de Laurent C. (5 ménages, dont 4 utilisent très peu la voiture).

Pour la voiture de Gilles D. (Viry-Châtillon), la récence de l'autopartage (démarrage en novembre 2008 avec un seul utilisateur, extension à un 3e conducteur mi 2009, attente de l'accord de l'assurance pour les 3 derniers conducteurs) ne permet pas de disposer de données suffisantes.

5.11.2.2 Détail par catégorie de conducteur (propriétaire, copropriétaire, utilisateur)

Nous avons pu recueillir des données sur les fréquences d'utilisation du véhicule pour 14 autopartages sur 20.



Les propriétaires utilisent leur véhicule en moyenne 1 fois par semaine, les copropriétaires 2 fois par mois et les utilisateurs 1 à 2 fois par mois. Il y a une assez forte hétérogénéité au sein de chaque catégorie.

Les véhicules partagés sont utilisés majoritairement le week-end et le soir, pour des déplacements privés (activités sportives ou culturelles, sorties, achats, voyages…). Hormis pour la Maison de la Nature de Grenoble, où le véhicule est utilisé uniquement à titre professionnel, les déplacements professionnels sont largement minoritaires, voire nuls.

Les véhicules partagés sont utilisés ponctuellement pour des besoins spécifiques, notamment pour transporter des charges lourdes (achats mensuels en grandes surfaces, meubles, déchets encombrants).

Dans 3 cas, le propriétaire n'en est pas l'utilisateur le plus fréquent, mais 2 d'entre eux effectuent néanmoins plus de kilomètres, du fait d'un usage plus important le week-end.

Enfin, soulignons que, plus que la faible fréquence d'utilisation, c'est la complémentarité des besoins qui constitue la condition de base de l'autopartage.

5.11.3. Que se passe-t-il quand le véhicule est déjà réservé ?

5.11.3.1 Est-il fréquent que le véhicule soit déjà réservé ?

Presque tous les groupes d'autopartage se sont trouvés dans la situation où 2 autopartageurs avaient besoin du véhicule en même temps.

Ce cas de figure est généralement assez rare (en moyenne 2 à 3 fois par an).

5.11.3.2 Dans ce cas, quelles solutions sont trouvées ?

Le fait que le véhicule soit déjà réservé est rarement vécu comme une contrainte forte.

De manière générale, le premier à avoir réservé a la priorité. Certains groupes privilégient également les déplacements considérés comme les plus importants (déplacement professionnel par exemple) ou n'ayant pas de solution alternative (report du déplacement ou choix d'un autre mode).

Des solutions amiables sont souvent trouvées.

Voici un florilège de citations pour résumer ces différents aspects :

« Il a pu nous arriver d'avoir besoin de la voiture en même temps pour un long week-end d'été (15 août). Dans ce cas, l'une de nous prend le train ou emprunte une autre voiture. »

« Soit les deux s'arrangent entre eux, soit le deuxième à avoir réservé trouve une autre solution. »

« Le premier à avoir réservé a la priorité. »

« C'est le motif de déplacement le plus important qui prime ou, à défaut, la première réservation. On regarde ensemble les solutions pour l'autre personne. »

« On s'arrange. L'un des deux décale son déplacement ou se débrouille pour trouver une autre solution (autre mode de déplacement ou en emprunt d'une autre voiture). De manière générale, nous demandons à nos autopartageurs de limiter les emprunts longs (2 jours ou plus). Pour notre part, quand nous prenons la voiture pour les vacances, nous les prévenons longtemps à l'avance. »

« C'est le premier à avoir réservé qui a la priorité, mais il y a souvent des arrangements. »

« Les rares fois où la voiture a été prise, j'ai emprunté une autre voiture. »

« Le week-end, si la voiture est déjà prise, je prends le train. Cet été, comme nous serons en vacances en même date, j'ai décidé de la laisser à mes amis et de choisir une destination où je n'en aurai pas besoin. »

« La seule fois où ça nous est arrivé, nous avons pris le train. »

« Si on ne l'a pas, on s'en passe. »

« On s'arrange : covoiturage, emprunt d'une autre voiture… »

« Le premier à avoir réservé a la priorité. S'il peut décaler ou s'organiser autrement, il laisse la voiture à l'autre. »

« Les solutions peuvent varier : report du déplacement (s'il est fait pour les loisirs), emprunt d'une autre voiture ou location d'une voiture. »

« Quand il a besoin de la voiture, mon autopartageur me prévient pour réserver. Je fais tout mon possible pour ne pas en avoir besoin au même moment. Si j'en ai vraiment besoin, je suis prioritaire »

« Nous avons défini ensemble 3 critères de choix :

- *priorité à celui qui a le moins emprunté la voiture,*
- *ordre des demandes,*
- *comparaison des 2 besoins pour voir celui qui est le plus indispensable et sans solution de rechange. »*

5.11.4. Autopartage et situation d'urgence

Beaucoup d'automobilistes sont réticents à faire de l'autopartage par peur de ne pas avoir leur véhicule en cas d'urgence, par exemple pour emmener son enfant ou son conjoint à l'hôpital.

Les propriétaires des véhicules partagés ne dérogent pas à la règle et beaucoup se sont posé la même question. Ils y ont répondu de la manière suivante :

- les situations de réelle urgence sont vraiment rares,
- quand il y a vraiment urgence, il y a toujours des solutions : SAMU, voisins, taxi…

5.11.5. Autopartage et covoiturage

La plupart des autopartageurs pratiquent également le covoiturage, avec des niveaux de fréquence très variables. Dans un cas (Anne M. à l'Isle d'Abeau), le covoiturage est même à l'origine de la mise en place de l'autopartage.

Le covoiturage peut se pratiquer aussi bien avec le véhicule partagé qu'avec d'autres véhicules. Dans le premier cas, il peut contribuer à renforcer la convivialité au sein du groupe (voir notamment pages 56 et 64). Dans le second cas, le covoiturage fait partie de la panoplie des solutions de déplacement, au même titre que l'autopartage, les transports collectifs et les modes doux.

Enfin, certains autopartageurs souhaitent développer le covoiturage dans leur commune, notamment en milieu périurbain pour les trajets vers la ville centre.

5.12.IMPACT DE L'AUTOPARTAGE SUR LA MOTORISATION ET SUR LA MOBILITE EN VOITURE

5.12.1. L'autopartage contribue à réduire la motorisation

5 des 15 propriétaires interrogés auraient vendu leur voiture s'ils ne l'avaient pas partagée.

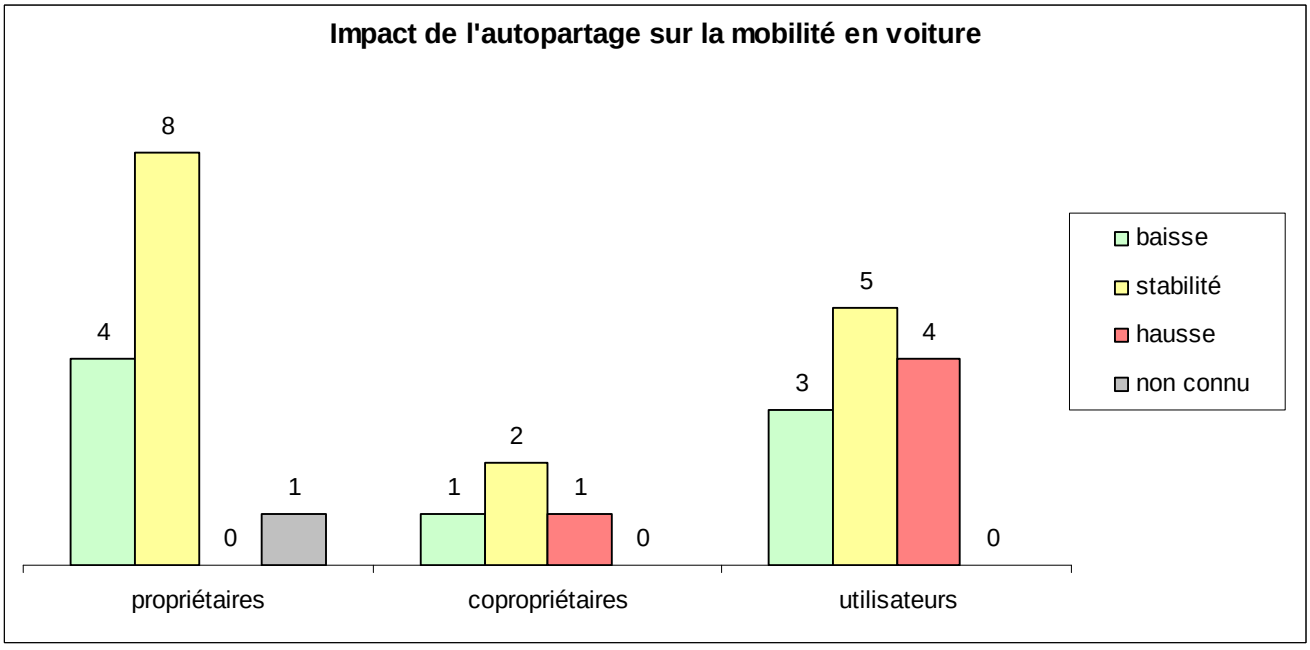
Au moins 4 utilisateurs (dont 2 répondants sur 9 et 2 autopartageurs de propriétaires répondants[40]) auraient acheté une voiture s'ils n'en avaient pas trouvé une à partager.

Par ailleurs, au moins 4 utilisateurs (dont 2 répondant sur 9 et 2 autopartageurs d'un propriétaire répondant) ont vendu leur voiture avant d'entrer dans l'autopartage privé.

Les 20 groupes d'autopartage ont donc permis d'économiser au moins 5 véhicules[41], soit 1 véhicule économisé pour 4 véhicules partagés. Le chiffre est encore plus élevé si l'on considère que l'autopartage évite sur le long terme aux utilisateurs d'acheter une voiture.

Rappelons qu'en France 5 millions de voitures font moins de 5 000 km par an et que 7 millions sont inutilisées la plupart des jours.

5.12.2. Impact sur la mobilité en voiture



Dans la moitié des cas et notamment chez la majorité des propriétaires, l'autopartage n'a eu aucune influence sur l'usage de la voiture. Cela traduit à la fois :

[40] L'entretien étant déjà long, les propriétaires n'ont pas été interrogés sur ce qu'auraient fait leurs autopartageurs en l'absence d'autopartage. Les 2 cas cités correspondent à des citations spontanées. Il y a peut-être d'autres cas similaires dont nous n'avons pas été informés.

[41] Calcul : 8 voitures (au moins) vendues ou non achetées par les utilisateurs + 2 véhicules (environ) économisés à Faux-la-Montagne – 5 voitures qui auraient été vendues par leur propriétaire = 5 véhicules « économisés ».

- une bonne disponibilité des véhicules partagés,
- une pratique importante des modes alternatifs à la voiture (transports en commun, vélo et marche à pied) qui n'a pas attendu l'autopartage pour se développer.

Un tiers des autopartageurs a réduit son usage de la voiture, par rapport à la situation antérieure (propriétaires) ou par rapport ce qu'ils auraient fait sans l'autopartage (3 utilisateurs et 1 copropriétaire qui, sans l'autopartage, auraient acheté leur propre voiture) :

- *« Le fait de ne pas avoir la voiture 7 jours sur 7 m'évite d'avoir le ''caprice'' de ne pas prendre mon vélo quand il pleut, même les jours où la voiture est devant ma porte. »* (propriétaire habitant à 2,5 km de son lieu de travail)
- *« Quand la voiture est prise, je prends le train pour partir en week-end. Ce n'est pas une contrainte. C'est intéressant parce que ça diversifie mes modes de déplacement. »* (propriétaire)
- *«Je réfléchis encore plus qu'avant aux modes de transport que je peux utiliser, du fait que la voiture n'est pas toujours disponible, mais aussi parce que je vois que les autres l'utilisent encore moins que moi. »* (propriétaire)
- *« Si cette voiture était à nous, je serais tenté d'aller travailler en voiture certains jours, au lieu de faire ce trajet à pied (10 minutes). »* (utilisateur ayant évité d'acheter une voiture grâce à l'autopartage).

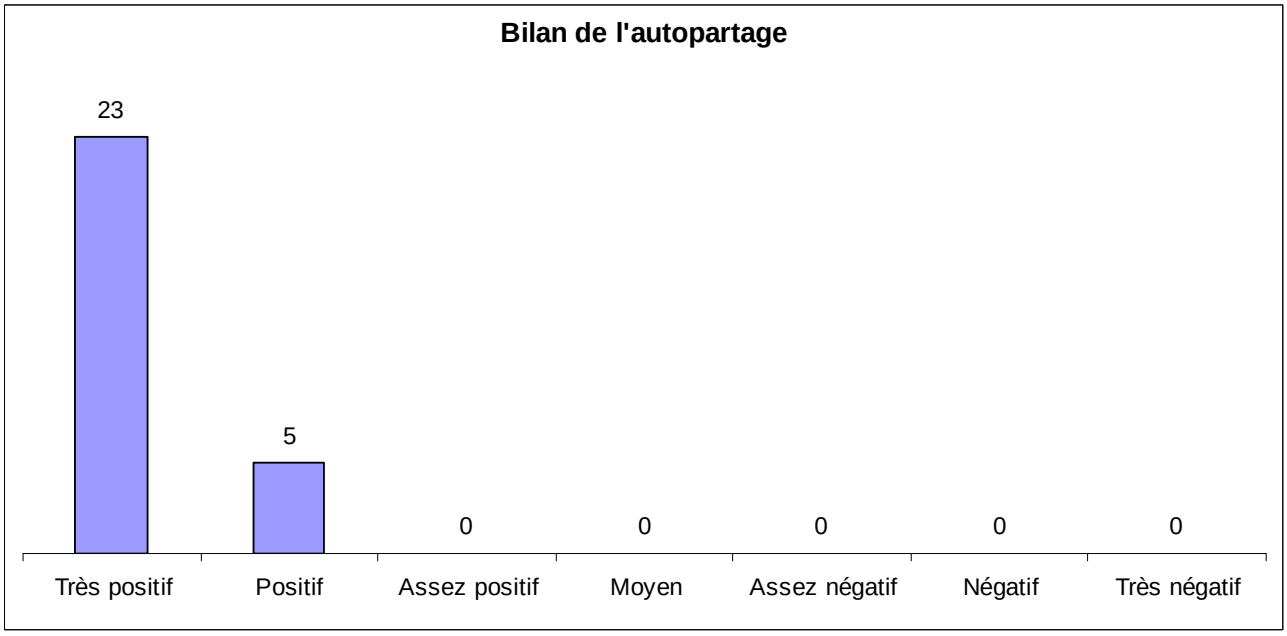
Enfin, 5 autopartageurs ont légèrement augmenté leur usage de la voiture. L'autopartage leur permet d'effectuer des déplacements qu'ils n'auraient pas pu faire autrement. Il répond donc à un vrai besoin et, dans les 5 cas, l'usage de la voiture est faible :

- *« Avant, j'aurais renoncé à certains déplacements infaisables sans voiture. Mais je limite son usage aux déplacements où j'en ai vraiment besoin. »* (utilisatrice empruntant la voiture en moyenne 1 fois par mois)
- *« Je me sens plus la possibilité qu'avant d'aller dans des endroits inaccessibles en transports en commun (concerts, balades), mais je n'en abuse pas. »* (utilisateur empruntant 2 voitures au total 1 fois par mois, en moyenne)
- *« Quand j'ai commencé l'autopartage, j'ai augmenté mes déplacements en voiture, les week-ends. Maintenant que j'ai ma propre voiture, je pars encore un peu plus souvent en week-end. »* (ancien copropriétaire)
- *« En 6 mois, j'ai fait en voiture un seul déplacement que j'effectuais auparavant en transports en commun, car le trajet est très incommode : 2 heures pour 25 km. »* (utilisateur empruntant la voiture en moyenne 1 fois par mois)

Dans le même temps, l'usage des modes alternatifs est conforté sur le long terme. Ainsi, la 1e utilisatrice citée ci-dessus déclare : *« Avec l'autopartage, je sais que je me déplacerai en transports urbains sur le long terme. J'ai donc remplacé mon abonnement mensuel par un abonnement annuel. »*. De même, comme nous l'avons vu plus haut, les autopartageurs se déplacent beaucoup à pied et à vélo. Ils se déplacent donc beaucoup moins en voiture que le reste de la population.

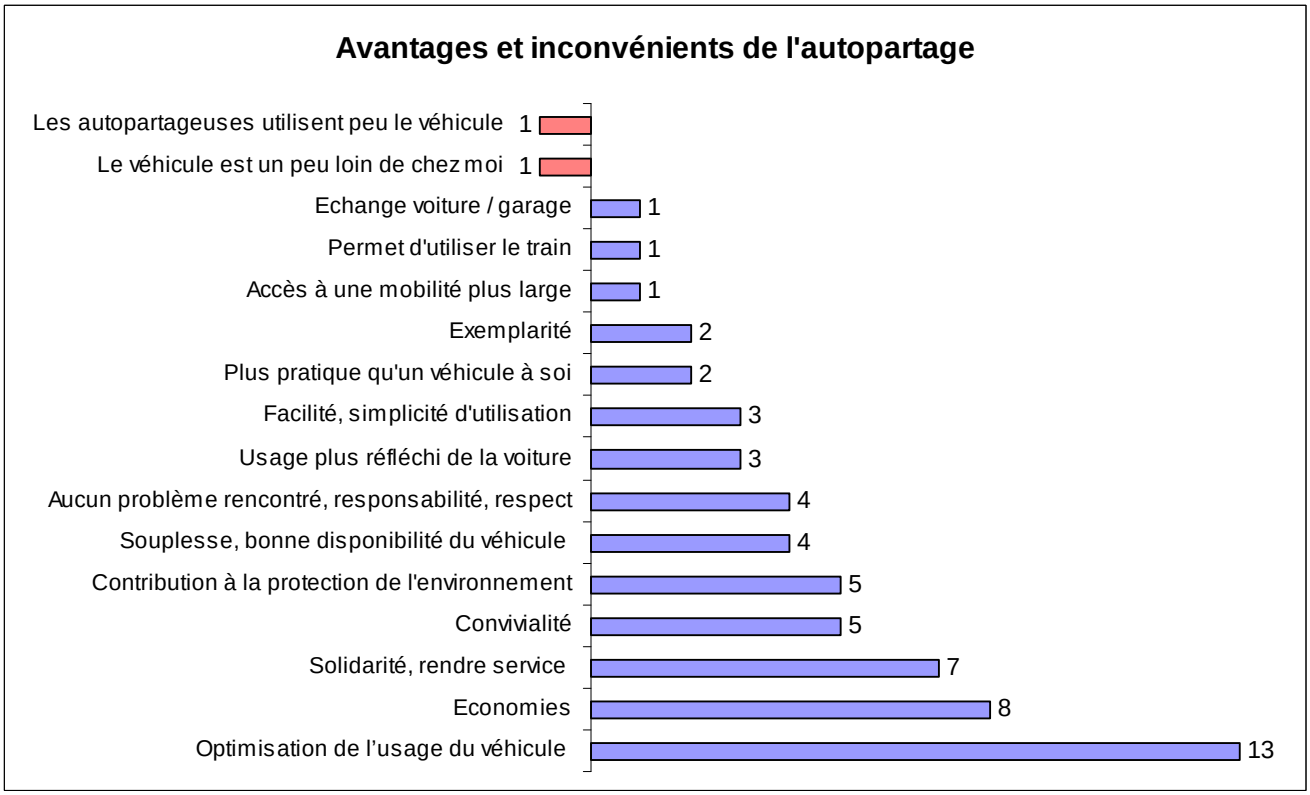
5.13.BILAN DE L'AUTOPARTAGE

5.13.1. Un bilan unanimement positif



Tous les autopartageurs, qu'ils soient propriétaires, copropriétaires ou utilisateurs, tirent un bilan largement positif de l'autopartage.

Les nombreux points positifs et les rares points négatifs mis en avant sont les suivants (citations spontanées) :



Voici quelques citations qui illustrent certains points positifs :

- *« L'autopartage est une aubaine pour chacun d'entre nous. »,*
- *« Les économies constituent une bonne surprise, on n'avait pas fait l'autopartage pour ça, au départ. »*
- *« Avec l'autopartage, nous mettons nos pratiques en accord avec nos idées écolo. »*
- exemplarité : *« Ca intrigue les gens autour de nous, l'idée fait son chemin. »*

Seulement 2 autopartageurs sur 28 apportent un (léger) bémol à leur bilan positif de l'autopartage :

- *« Le propriétaire du véhicule habite un peu loin de chez moi. »,*
- *« J'aimerais que mes autopartageuses utilisent un peu plus le véhicule. »*

Signalons enfin qu'un groupe d'autopartage en copropriété a vu les relations amicales se dégrader pour des raisons extérieures à l'autopartage, sans que celui-ci en pâtisse.

5.13.2. L'image de la voiture reste très utilitaire

Avant l'autopartage, les autopartageurs avaient une image très utilitaire de la voiture, comme cela a été détaillé page 56.

Dans les 2/3 des cas, l'autopartage n'a pas fait évoluer cette image.

Dans 9 cas sur 28, cette image a évolué. Cette évolution s'est faite selon deux axes :

- La voiture est encore plus qu'avant considérée comme un objet utilitaire :
  - *« J'ai maintenant une image encore plus 'utilitariste' de la voiture »,*
  - *« Avant, je m'intéressais au design des voitures et à leur technologie. Maintenant, c'est devenu seulement un outil, en partie grâce à l'autopartage. »,*
  - *« Quand j'avais ma propre voiture, j'étais un peu comme tout le monde, attaché à ma voiture, que j'avais d'ailleurs achetée neuve. L'autopartage me fait réaliser que c'est un simple outil de déplacement, pas si nécessaire que ça. »,*
  - *Je la trouve de moins en moins nécessaire, même si elle est pratique. »,*
  - *« L'autopartage a fait évoluer ma réflexion sur l'utilisation de la voiture. Je me suis rendu compte que j'étais encore un peu frileuse, par exemple dans la rédaction de la charte. ».*

- Elle amène les autopartageurs à avoir des pratiques de déplacement encore plus raisonnées :
  - *« En voyant que mes autopartageurs utilisent encore moins la voiture que moi, je réfléchis encore plus qu'avant aux modes de transport que je peux utiliser. »,*
  - *« Je supporte moins d'être en voiture et je conduis plus cool. »,*
  - *« Maintenant, on essaie de minimiser encore plus notre usage de la voiture, quel que soit le motif de déplacement. ».*

L'exemplarité se fait non seulement entre autopartageurs, mais également auprès de leur entourage : *« En partageant notre voiture, on fait réfléchir notre entourage sur l'image de la voiture. »*

5.13.3. Les autopartageurs veulent continuer l'autopartage

Les autopartageurs disposent d'une grande liberté et peuvent quitter l'autopartage sans problème, qu'ils soient propriétaires, copropriétaires ou utilisateurs. Il pourrait donc y avoir une grande volatilité au sein des groupes.

22 des 23 actuels autopartageurs[42] souhaitent continuer l'autopartage. Le 23e envisage de quitter l'autopartage et d'acheter une voiture avec la naissance prochaine d'un bébé.

Les 22 autopartageurs souhaitant continuer l'autopartage se répartissent ainsi :

- 14 d'entre eux ne fixent aucune condition ni limite de durée. Si l'autopartage devait malgré tout s'arrêter, plusieurs d'entre eux chercheraient ou constitueraient un autre groupe d'autopartage (au besoin en achetant une voiture).

- Pour 4 propriétaires, l'autopartage pourrait s'arrêter quand le véhicule sera hors service, car ils ne sont pas certains d'en racheter un nouveau. Au moins 2 d'entre eux chercheraient alors à partager un véhicule dont ils ne seraient pas propriétaires.

- Pour la Maison de la Nature de Grenoble, l'autopartage est conditionné par un kilométrage annuel minimal (de l'ordre de 20 000 km), nécessaire pour atteindre l'équilibre financier.

- 3 autopartageurs pourraient arrêter l'autopartage dans les cas suivants :
  - *« J'arrêterais cet autopartage si un des autopartageurs posait un gros problème en ayant un gros accident sans prendre ses responsabilités [NDLR : réparation, coût]. Dans ce cas, la seule solution pour continuer serait de créer une association qui achète un ou deux véhicules ».*
  - *« 2 accidents responsables de la part des utilisatrices »* (propriétaire dont le bonus est à 0,50 depuis plus de 3 ans),
  - *« Accident ou problèmes relationnels au sein du groupe. Dans ce cas, je chercherais un autre groupe d'autopartage* » (utilisateur).

    Ces 3 réponses correspondent à des situations extrêmes et peu probables. Il est intéressant de noter qu'elles remettraient en cause le groupe d'autopartage mais pas forcément l'autopartage en lui-même.

5.13.4. Une volonté d'essaimage

Plusieurs autopartageurs, par leur exemple et leur expérience, contribuent à la diffusion de l'autopartage.

Ainsi, l'expérience de Laurent C. (Lille) a inspiré celles d'Audrey D. (Lille) et de Viry-Châtillon.

D'autres autopartageurs encouragent leurs proches (frère et cousine pour l'une, collègue pour deux autres…) à se lancer dans l'expérience.

Quelques autopartageurs (Laurent C., Xavier B.) contribuent à faire connaître l'autopartage dans la sphère privée par des articles ou des interviews.

Enfin, Judicaël P. a rédigé une note présentant et comparant les autopartages de Laurent C. et d'Audrey D., auxquels il participe.

[42] Les anciens autopartageurs sont traités dans le paragraphe suivant.

5.13.5. Les anciens autopartageurs aimeraient recommencer

5 répondants ont arrêté l'autopartage, pour les raisons suivantes :

- 2 suite à leur propre déménagement (Sandrine C., Bordeaux, et Jérôme L., Lannion),
- 1 suite au déménagement de la famille autopartageuse (Florence B., Montsoreau),
- 1 suite au déménagement de l'ami autopartageur et à la vente de sa voiture (Fabien B., Lyon),
- 1 suite à l'achat d'un véhicule personnel, avant tout pour des motifs professionnels[43] (Cédric F., Lyon).

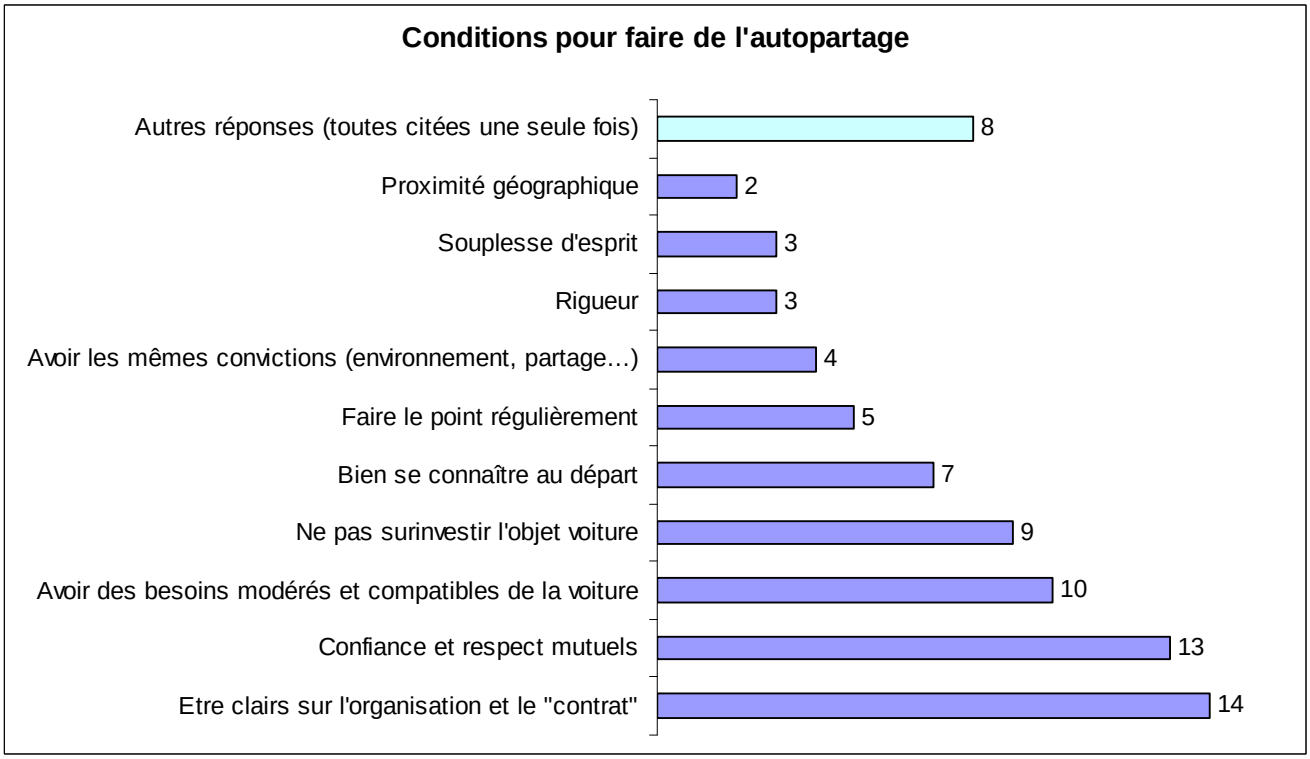
Florence B. (Montsoreau) a démarré un nouvel autopartage avec une collègue en septembre 2009.

Les 4 autres anciens autopartageurs aimeraient également pouvoir renouveler l'expérience, ce qui implique de réussir à trouver dans leur entourage proche d'autres personnes intéressées par la formule. Cette condition est moins facile à remplir pour ceux qui ont déménagé et doivent recréer leur réseau d'amis sur leur nouveau lieu de résidence. A ce sujet, voir aussi les témoignages des personnes intéressées par l'autopartage mais n'ayant pas encore concrétisé, pages 101 à 104.

Signalons enfin qu'un ancien autopartageur qui partageait une voiture à 4 limiterait l'expérience à 2 personnes pour avoir une meilleure disponibilité du véhicule.

5.14. RECOMMANDATIONS ET ATTENTES

5.14.1. Conditions pour faire de l'autopartage



Les recommandations des autopartageurs constituent un excellent vade-mecum de l'autopartage.

[43] Le véhicule partagé était peu présentable et donnait une mauvaise image auprès de ses clients.

Les points les plus importants sont :

- **Règles de fonctionnement et de partage des frais définies dès le départ et acceptées de tous**. Ces règles peuvent être orales, mais la plupart des autopartageurs recommandent de les écrire, même quand ils fonctionnent eux-mêmes uniquement sur de l'oral. Faire un point à intervalles réguliers permet d'adapter ces règles aux besoins et aux contraintes rencontrées.

- **Confiance et respect mutuels**. Pour certains, cela implique de bien se connaître au départ. Pour d'autres, l'autopartage peut s'envisager avec des personnes moins proches.

- **Besoins modérés et compatibles de la voiture**. Cela nécessite en particulier de ne pas avoir besoin tous les jours de la voiture partagée pour aller travailler. Les besoins de chacun doivent être examinés au départ, en particulier pour les activités régulières (ne pas avoir 2 activités nécessitant la voiture en même temps) et pour les week-ends (fréquence).

- **Vision utilitariste de la voiture** : pas de sacralisation de la voiture, ce qui n'empêche pas d'être respectueux de celle-ci et des autopartageurs.

5.14.2. Conseils aux personnes intéressées

Certains autopartageurs ont ajouté des conseils ou des encouragements aux personnes intéressées par l'autopartage :

« On garde une grande liberté et un grand confort » (propriétaire)

« Allez-y sans vous poser de question » (utilisatrice)

« Essayez, c'est très simple » (propriétaire)

« Un autre usage de la voiture est possible et on n'est pas plus malheureux pour autant » (propriétaire)

« Ce que j'apprécie beaucoup, c'est qu'on est dans de ''l'organisé informel'' [NDLR : modalités financières et de fonctionnement bien définies, mais uniquement oralement] » (utilisateur)

« Ce n'est pas compliqué, ça fait économiser beaucoup d'argent et ça évite toutes les contraintes pour une famille [NDLR : grâce à l'autopartage, la famille utilisatrice a évité d'acheter une 2e voiture] » (propriétaire)

« Inspirez-vous de l'expérience d'un autre groupe d'autopartage » (Gilles D., Viry-Châtillon, dont le groupe s'est inspiré de l'expérience du groupe de Laurent C., à Lille)

« En plus, il y a du bonheur là-dedans [NDLR : richesse et renforcement des relations humaines] » (utilisateur)

5.14.3. Vaut-il mieux être propriétaire ou utilisateur ?

		Statut actuel			
		Propriétaire	**Copropriétaire**	**Utilisateur**	**Total**
Statut souhaité	**Propriétaire**	6		2	7
	Copropriétaire	1	2		3
	Utilisateur	1		7	8
	Indifférent	8	2	1	9
	Total	13	4	10	27

La moitié des autopartageurs (6 propriétaires, 2 copropriétaires et 7 utilisateurs) souhaite conserver leur statut actuel.

Voici quelques citations expliquant ces choix. Pour interpréter certaines réponses, il faut garder en mémoire que les propriétaires sont souvent les plus gros utilisateurs de la voiture partagée, et de loin.

- Propriétaires préférant le rester :
  - *« J'aime bien maîtriser les choses, donc je préfère être propriétaire. Ca me rassure aussi. »*
  - *« En tant que propriétaire, on a toujours la voiture sous la main, en cas d'urgence, c'est rassurant. Cet avantage compense le temps (faible) passé à gérer l'autopartage. »*
  - *« Si j'utilisais la voiture d'un autre, je serais plus prudent. Là, je suis plus décontracté. »*
  - *« J'aurais peut-être plus de crainte d'emprunter une voiture, de m'adapter à sa conduite. »*
  - *« En tant que propriétaire, je maîtrise le risque [NDLR : en cas d'accident] et l'usage du véhicule. Je préfère aussi que ce soit le ménage qui a les plus gros revenus qui achète la voiture. »*
  - *« Je préfère être dans mon rôle, car il n'y a pas la contrainte de demander. Mais je pourrais aussi être emprunteuse. Dans ce cas, il faudrait contractualiser les choses. »*

- Utilisateurs préférant le rester :
  - *« Utilisatrice, c'est très confortable. J'ai l'impression que c'est tout bénéfice pour nous. Mais j'en ai parlé [au propriétaire du véhicule], il m'a dit qu'il y gagnait aussi. »*
  - *« Vu mon faible usage actuel, je préfère être utilisateur. |Le propriétaire] a plus besoin de la voiture, il est en couple. »*
  - *« Pour l'instant, le statut d'utilisateur me convient bien. Mais, si les deux autopartages auxquels je participe s'arrêtaient, j'ai pensé à acheter une voiture et à la partager.»*
  - *« Notre position d'utilisateurs est très confortable. »*
  - *« Je préfère être utilisatrice pour éviter la gestion matérielle et administrative d'une voiture. Si je ne faisais pas d'autopartage, je n'aurais pas de voiture. ».*

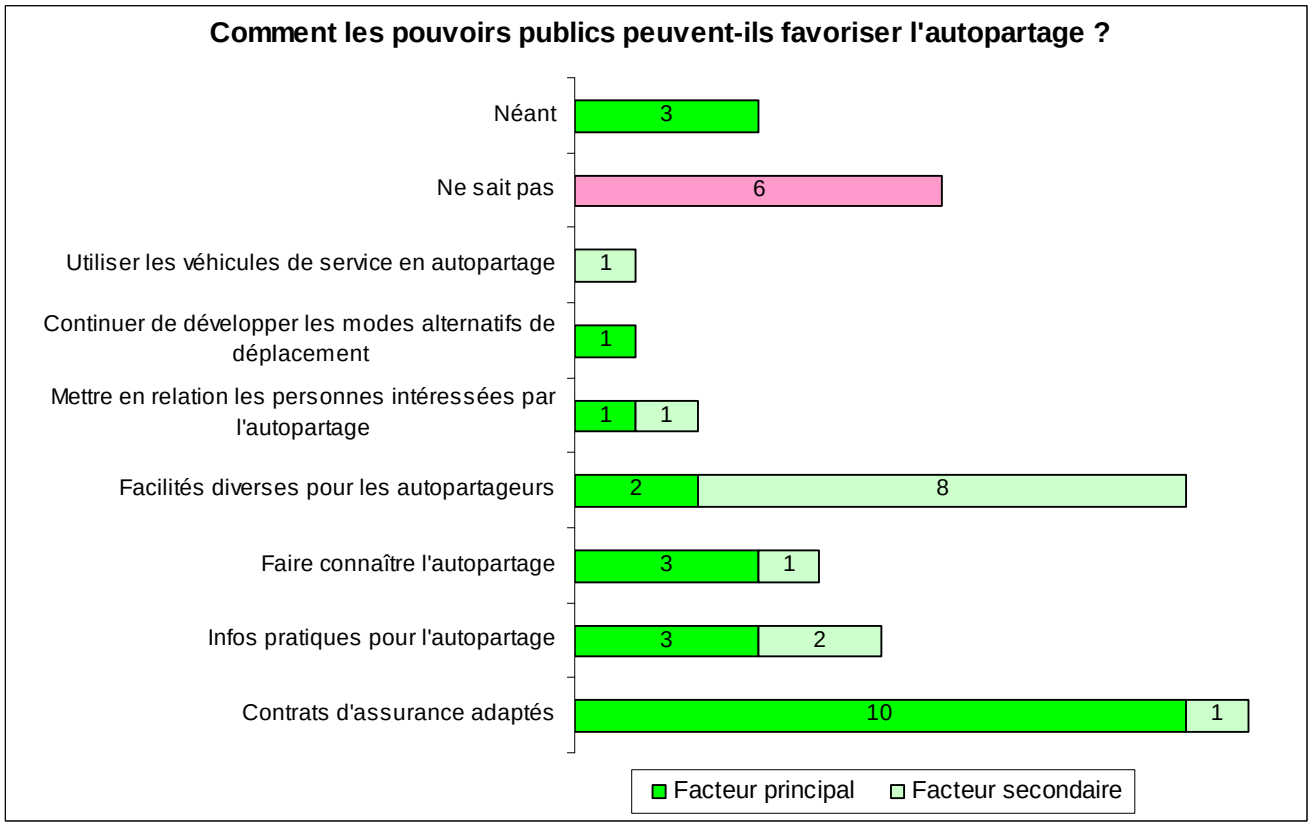
Le tiers des autopartageurs (5 propriétaires, 2 copropriétaires et 1 utilisateur) n'a pas de préférence. L'une souligne que *« chaque rôle a ses avantages et ses inconvénients »*. A noter que la seule personne ayant été successivement propriétaire puis utilisatrice (Anne M., à l'Isle d'Abeau, 38) fait partie de cette catégorie.

Seulement 4 autopartageurs préféreraient un autre statut. 1 propriétaire préférerait la copropriété, 2 propriétaires préféreraient être utilisateurs et 1 utilisateur préférerait être propriétaire. Le statut actuel leur convient toutefois et la préférence n'est jamais très marquée :

- *« Propriétaire ou utilisatrice, ça m'est égal. Je partirais plutôt dans une logique de copropriété, pour que tout le monde soit sur un pied d'égalité, notamment sur le plan financier. »*

- *« Je préférerais être utilisateur pour ne pas à avoir à gérer l'entretien et l'administratif. Quand ma voiture ne marchera plus, j'essaierai de partager la voiture d'un autre. »*
- *« Je préférerais être utilisatrice pour ne pas avoir le problème du malus. »*
- *« Je préférerais être propriétaire pour ne pas avoir l'appréhension des dommages que je pourrais causer à la voiture de mes amis (même si je sais qu'ils n'y sont pas plus attachés que moi). Si c'était ma voiture, ça ne me gênerait pas s'ils l'abîmaient un peu. »*

5.14.4. Comment les pouvoirs publics pourraient-ils favoriser l'autopartage ?



- La mise en place de contrats d'assurance adaptés à l'autopartage dans la sphère privée constitue, de très loin, la première demande. Les attentes portent en premier lieu sur le malus mais aussi sur la possibilité de faire figurer plusieurs noms sur le contrat.

- La demande porte ensuite sur la mise en place d'outils et d'informations pratiques :
  - modèle de contrat ou de charte d'autopartage,
  - informations sur le coût de la voiture et sur les modalités de partage des frais,
  - informations sur les assurances,
  - guide pratique sur l'autopartage avec statut associatif.

  Le présent rapport apporte une première réponse à plusieurs de ces questions, notamment dans le chapitre 7.

- Vient ensuite la communication sur les thèmes : « L'autopartage dans la sphère privée, ça existe » et « L'autopartage dans la sphère privée, c'est possible ! », afin de sortir l'autopartage privé de la confidentialité et d'inciter les personnes potentiellement intéressées à s'y lancer.

- Les facilités pour les autopartageurs (en premier lieu le propriétaire du véhicule) sont surtout citées en facteur secondaire. Les voici, par ordre décroissant de citations :
  - facilités de stationnement : places réservées ou prioritaires, abonnement résidentiel moins cher (4 citations, dont 1 en facteur principal),
  - carte grise : possibilité d'utiliser une photocopie ou de mettre plusieurs noms, notamment pour simplifier la copropriété d'un véhicule (3 citations, dont 1 en facteur principal),
  - aides financières pour le propriétaire : crédit d'impôt, défiscalisation à l'achat, réduction sur le péage urbain, l'assurance ou le stationnement (3 citations),
  - facilités pour faire un double des clés : avec les modèles récents, il est de plus en plus difficile et onéreux de dupliquer les clés (2 citations),
  - parkings à vélos près des autopartages qui fonctionnent, pour que les utilisateurs puissent laisser leur vélo en sécurité (1 citation),
  - passage prioritaire aux péages autoroutiers (1 citation).

- Les collectivités locales et les entreprises peuvent contribuer au développement de l'autopartage en mettant en relation des personnes intéressées par l'autopartage (comme pour le covoiturage).

- Une autopartageuse mentionne la mise à disposition des véhicules de service pour les trajets domicile-travail. Le salarié rembourserait à l'employeur le coût des kilomètres effectués et le véhicule ne constituerait donc pas un avantage en nature.

- Enfin, un autopartageur lyonnais a mentionné un moyen indirect de développer l'autopartage : continuer à développer les modes alternatifs à l'automobile, afin de limiter le besoin de recourir à celle-ci.

De manière générale, nos entretiens ont fait ressortir de fortes attentes des autopartageurs en terme d'information. Nous avons pu apporter un certain nombre d'informations au cours de ces entretiens ou par l'envoi de documents complémentaires, sur des sujets divers tels que le coût de la voiture, le partage des frais, l'assurance, l'intérêt de la forme associative, la motorisation des familles avec enfants…

5.15. NAISSANCE D'UN CLUB D'AUTOPARTAGE

Suite à cette étude, un Club d'Autopartage a vu le jour.

Cette structure informelle regroupe une trentaine d'autopartageurs dans la sphère privée, dont la plupart ont accepté que leurs coordonnées figurent dans l'annexe 2.

Ce club est un lieu convivial d'échanges d'expériences et d'informations. Il organisera un colloque national en 2010, a priori à Lille.

5.16.LES AUTOPARTAGEURS POTENTIELS

5.16.1. Présentation

Voici la liste des personnes interrogées :

Commune	Nom du répondant	Nombre d'adultes et d'enfants dans le ménage	Nombre de voitures	
			possédées	dont partageables
Angers	Laurence G.	2 adultes et 1 enfant	1	1
Bard (42)	Jérôme G.	2 adultes et 3 enfants	2	1
Huriel (03)	Timothée J.	2 adultes et 1 enfant	0	0
Lille	Claire D.	1 adulte	1	1
Thiers (63)	Hubert C.	5 ménages	Voir ci-dessous	

Au-delà de ces 5 entretiens, nous avons intégré dans les lignes qui suivent des éléments ressortant de discussions avec des personnes plutôt favorables à l'autopartage, dans nos milieux privés et professionnels.

5.16.2. Origine de la réflexion sur l'autopartage

Voici une présentation rapide de l'origine de la réflexion des 5 autopartageurs potentiels.

La famille de Laurence G. a longtemps vécu sans voiture, avant d'en acquérir une en 2008. Celle-ci est très peu utilisée, uniquement certains week-ends. Laurence G. et son mari souhaiteraient donc la partager.

Jérôme G. vit à Bard, commune périurbaine de Montbrison (15 000 habitants). La famille possède 2 voitures. Jérôme G. va travailler certains jours à vélo (6 km), tandis que sa femme va travailler tous les jours en voiture (12 km). Il souhaiterait partager sa voiture avec un couple de voisins et amis.

Timothée J. et sa famille vivent à Huriel, commune périurbaine de Montluçon. Ils n'ont pas de voiture. Ayant besoin d'une voiture de manière ponctuelle (5 à 6 fois par an), ils nous ont contactés pour avoir des informations sur l'acquisition d'un véhicule en commun avec plusieurs familles. Suite aux infos que nous leur avons communiquées, leur réflexion pourrait s'orienter vers le partage d'une voiture d'amis.

Claire D. est une collègue de travail d'Audrey D. et Judicaël P., autopartageurs présentés dans ce chapitre. Elle connaît également l'autopartage de Laurent C. Elle possède une voiture qu'elle utilise peu. Elle souhaite la partager avec une ou deux personnes de son entourage proche.

Hubert C. réhabilite de vieux bâtiments et les loue à des personnes en difficulté sociale. Il lui arrive régulièrement de les transporter ou de leur prêter sa voiture. 5 personnes sont concernées par les prêts, avec en moyenne un emprunt par semaine, au total. Afin de ne plus se faire emprunter sa voiture et de leur permettre d'être autonomes, Hubert C. a lancé une réflexion pour créer une association qui achèterait un véhicule break. Une première réunion a permis de recenser les personnes intéressées et de commencer à évoquer les règles de fonctionnement.

5.16.3. Les principaux freins à la mise en place de l'autopartage

5.16.3.1 Le nombre limité de personnes avec lesquelles l'autopartage peut se faire

L'autopartage suppose que plusieurs conditions soient remplies : la confiance, la proximité géographique, ne pas avoir besoin de la voiture pour les déplacements domicile-travail et éventuellement le partage des idées.

Cela restreint donc le nombre d'autopartageurs potentiels à une dizaine de personnes ou de familles dans le meilleur des cas. Le nombre est encore plus faible dans les petites communes ou pour les personnes ayant déménagé récemment, qui doivent reconstruire un réseau d'amis.

Il arrive assez fréquemment qu'aucune de ces personnes ne soit intéressée ou intéressante pour l'autopartage. Ainsi, dans l'entourage de Claire D., il n'y a que 9 personnes en qui elle ait suffisamment confiance pour partager sa voiture, mais celles-ci se répartissent ainsi :

- 6 ont déjà une voiture,
- 1 n'a pas le permis,
- 1 utiliserait trop peu la voiture (environ 2 fois par an) pour que l'autopartage soit intéressant,
- 1 n'avait plus de voiture suite à un accident mais a préféré en racheter une plutôt que de se lancer dans l'autopartage (peur d'abîmer la voiture de Claire D.).

Signalons toutefois que quelques groupes d'autopartage analysés dans les pages qui précèdent se sont construits sur un réseau plus large : Laurent C. (Lille), Audrey D. (Lille) et Gilles D. (Viry-Châtillon).

5.16.3.2 Les freins psychologiques et culturels sur la question du partage

« La raison première, c'est que c'est encore une 'solution OVNI'. Il y a très peu de gens qui adhèrent complètement à ce genre d'idée. ».
« Le palier à franchir est d'ordre psychologique et culturel. »
Le partage d'une voiture n'est pas encore entré dans les mœurs. En outre, sans forcément y être opposées sur le principe, beaucoup de personnes n'y pensent même pas, l'éducation et la société nous amenant à penser en terme de propriété privée, notamment pour la voiture. On parle d'ailleurs de « voiture individuelle ».

Il peut également y avoir des freins plus concrets chez le propriétaire du véhicule (ex : peur que la voiture soit conduite par quelqu'un qui conduit mal et qui l'use plus vite) ou chez les utilisateurs potentiels (ex : peur d'abîmer la voiture de quelqu'un d'autre).

Enfin, certaines personnes se demandent si l'autopartage ne risquerait pas de nuire aux bonnes relations. D'après les expériences analysées dans ce chapitre, cette crainte semble exagérée. Nous avons même vu qu'un autopartage a continué alors que les relations entre les personnes s'étaient dégradées (pour des raisons totalement extérieures à l'autopartage).

5.16.3.3 La volonté de ne pas trop remettre en cause ses habitudes

« Même pour des personnes motivées par l'environnement, il est plus facile de faire des changements qui ne remettent pas en cause le quotidien, par exemple de mettre des panneaux solaires sur son toit. »

5.16.3.4 La volonté de garder sa voiture

Les personnes ayant déjà une voiture envisagent que la voiture partagée soit plutôt la leur, même quand les autopartageurs potentiels en ont une également.

Les raisons en sont les suivantes :

- habitude culturelle, comme évoqué ci-dessus,
- volonté de garder une voiture disponible ''au cas où'', pour ne pas risquer d'être bloqué,
- volonté de ne pas dépendre des autres, de ne pas être redevable. Signalons qu'à l'inverse, le même raisonnement appliqué à des personnes n'ayant pas de véhicule favorise l'autopartage, celui-ci remplaçant le prêt (Timothée J. et les locataires d'Hubert C.),
- contraintes de la revente. La vente d'une voiture prend du temps et de l'énergie. En outre, dans le cas de voitures un peu anciennes, la valeur à la revente est faible au regard des avantages de l'autopartage. Certains attendent donc que leur voiture ou celle de leurs autopartageurs potentiels soit hors service avant d'envisager de partager la voiture restante (NDLR : ce qui peut être dans certains cas une manière de renvoyer l'autopartage aux calendes grecques),
- voiture offerte par des proches donc ne pouvant pas être vendue (1 cas).

5.16.3.5 Une idée réductrice de l'autopartage

L'autopartage est souvent conçu de manière très réductrice. Deux points ressortent de nos différents entretiens :

- Il est souvent envisagé sous forme associative, avec achat d'une voiture par l'association. D'après les entretiens que nous avons eus avec notre entourage, cette vision des choses est plus répandue chez les Français moyens que chez les autopartageurs potentiels. Notre étude a montré que l'autopartage se faisait le plus souvent avec un véhicule préexistant et sans nécessiter de structure juridique spécifique.

- L'autopartage est généralement pensé uniquement en terme de 1^{e} voiture. Le partage d'une 2^{e} voiture n'est envisagé que par les personnes directement concernées. Les autres ont tendance à penser de façon binaire « pas de voiture / voiture », sans rentrer dans le détail des usages différenciés de la voiture au sein d'un ménage. De ce fait, ils excluent involontairement le partage d'une 2^{e} voiture.

5.16.3.6 Le manque de temps ou d'énergie pour s'en occuper

La mise en place de l'autopartage suppose de consacrer du temps et de l'énergie à :

- convaincre les autopartageurs potentiels,
- récolter les informations pratiques,
- faire les démarches nécessaires : vente ou achat d'une voiture, assurance, association (le cas échéant), etc.

5.16.4. Attentes et besoins

Les attentes des autopartageurs potentiels sont les suivantes :

- Avoir des informations sur le sujet : structure à mettre en place, assurances, calcul du prix de revient, modalités de fonctionnement.
- Communiquer largement sur l'autopartage, pour faire entrer la question dans les mœurs.

Avec un double objectif :

- permettre aux répondants d'être au point sur l'autopartage,
- convaincre et rassurer les personnes avec lesquelles l'autopartage est envisagé.

Nos entretiens ont permis de fournir des informations aux personnes interrogées. Deux d'entre elles y ont trouvé une motivation supplémentaire, qui pourrait les aider à passer à l'acte.

6. ETAT DE L'ART EN EUROPE ET EN AMERIQUE DU NORD

Maxime JEAN, du CETE de Lyon (Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement), a réalisé en 2009 un état de l'art de l'autopartage dans la sphère privée dans les pays suivants : Allemagne, Autriche, Belgique, Canada, Espagne, Etats-Unis, Italie, Pays-Bas, Royaume-Uni, Suède et Suisse.

Les références de ce document figurent dans la bibliographie, page 164.

7. PROPOSITIONS POUR DEVELOPPER L'AUTOPARTAGE DANS LA SPHERE PRIVEE

7.1. POURQUOI DEVELOPPER L'AUTOPARTAGE DANS LA SPHERE PRIVEE ?

L'autopartage dans la sphère privée présente de nombreux avantages pour l'individu et la collectivité, déjà largement développés dans ce rapport, notamment :

Pour l'individu

- Economies.
- Possibilité d'effectuer certains déplacements irréalisables autrement qu'en voiture (éloignement, absence de desserte par les transports en commun, soirée, week-end…).
- Convivialité et lien social.
- Contribution à la protection de l'environnement.
- Simplicité et souplesse d'utilisation.

Pour la collectivité

- Diminution du parc automobile, entraînant notamment :
  - une économie d'espaces de stationnement,
  - une diminution de la consommation de matières premières : métaux, matières plastiques, matériaux composites, composants électroniques…
- Diminution de la mobilité automobile (qui mériterait d'être approfondie par ailleurs), laquelle génère, entre autres, une diminution :
  - de la consommation de carburant,
  - des émissions polluantes,
  - du bruit,
  - des espaces de circulation.
- Renforcement de la panoplie des alternatives à la voiture, dans une double logique multimodale et intermodale. L'autopartage dans la sphère privée est complémentaire des transports collectifs, du vélo, de la marche à pied, du covoiturage et des services d'autopartage.
- Possibilité de disposer d'un véhicule pour toutes les catégories de la population. L'autopartage dans la sphère privée favorise le droit au transport, inscrit dans la LOTI (loi d'orientation des transports intérieurs).
- Solidarité et lien social.

7.2. PUBLICS CIBLES

7.2.1. L'autopartage dans la sphère privée est adapté à tous les contextes et tous les publics

Les exemples du chapitre 5 montrent que l'autopartage dans la sphère privée est adapté à tous les contextes et tous les publics :

- milieu urbain dense, banlieue, périurbain ou rural,
- communes de toute taille,
- milieux sociaux très divers,
- hommes et femmes,
- personnes seules ou en couple,
- familles avec ou sans enfants,
- véhicule possédé antérieurement ou acheté pour l'autopartage,
- 1er ou 2e véhicule du ménage,
- petite voiture, break, monospace, camionnette ou camping car,
- etc.

Cela a des conséquences en terme de communication. Tous les médias peuvent être ciblés, y compris les médias généralistes (presse écrite, télévision, radio). La communication institutionnelle, notamment celle des collectivités locales, trouve également toute sa place.

7.2.2. Certains publics y sont particulièrement favorables

Notre étude a montré que certains publics étaient particulièrement favorables à l'autopartage dans la sphère privée. On peut citer, entre autres :

- les personnes se déplaçant à vélo[44],
- les covoitureurs,
- les usagers des transports en commun,
- les personnes de sensibilité environnementale,
- les adhérents des AMAP,
- etc.

Cela incitera à mener une action renforcée dans leur direction. Par exemple, pour les cyclistes, on passera par la FUBicy (Fédération des Usagers de la Bicyclette), le Club des Villes et Territoires Cyclables, leurs différents supports d'information (sites internet, revue *Vélocité*, revue *Ville et Vélo*), leurs adhérents respectifs, les sites internet et les revues de ces derniers, etc.

[44] Vélo en tant que mode de déplacement, par opposition avec le vélo de promenade ou sportif.

7.2.3. Deux pistes de réflexion intéressantes

7.2.3.1 Les véhicules de service des entreprises et administrations

Par définition, les véhicules de service sont utilisés uniquement lors des heures de travail voire, dans certains cas, pour les déplacements domicile-travail[45].

Afin d'optimiser l'usage de ces véhicules et de limiter la motorisation des salariés, il serait intéressante que les salariés puissent les utiliser pour leurs déplacements privés, moyennant une participation aux frais au prorata des kilomètres effectués.

Au regard des 2 à 3 millions de véhicules possédés par les entreprises et les administrations, le gisement est énorme.

7.2.3.2 L'habitat social

Les bailleurs sociaux pourraient encourager l'autopartage dans la sphère privée auprès de leurs locataires. Les avantages sont les suivants :

- pour les locataires : économies et développement de la mobilité,
- pour les bailleurs : contribution à leurs objectifs sociaux et économies de places de parking.

7.3. TROUVER UN NOM SIMPLE ET EXPLICITE

L'autopartage dans la sphère privée est encore très peu connu. Il est éclipsé par les services d'autopartage, qui font l'objet depuis quelques années d'une communication croissante, de la part des médias et des acteurs publics. Il est confondu avec ces derniers et avec le covoiturage.

Il est nécessaire de trouver un nom simple, explicite et consensuel qui permette de présenter l'autopartage dans la sphère privée de manière claire et d'éviter toute confusion avec les services d'autopartage et le covoiturage.

L'expression « autopartage dans la sphère privée », utilisée par défaut dans cette étude, ne répond pas suffisamment à cette problématique. Toutes les autres expressions parfois employées (« autopartage informel », « autopartage sauvage », etc.) sont encore moins adaptées et doivent être bannies du vocabulaire.

Suite à une réflexion collective avec les autopartageurs, le nom « autopartage entre particuliers » a émergé. Il reste à tester et à valider.

[45] Signalons que, du point de vue de l'URSSAF, la mise à disposition d'un véhicule pour les déplacements domicile-travail ne constitue pas un avantage en nature et l'économie réalisée par le salarié ne peut pas être soumise à cotisations sociales, sous réserve que l'employeur apporte les preuves suivantes :

- l'utilisation du véhicule est nécessaire à l'activité professionnelle du salarié,
- le véhicule n'est pas mis à disposition de manière permanente et ne peut donc être utilisé à des fins personnelles (ce qui suppose que le salarié restitue son véhicule en dehors de ses périodes de travail, notamment le week-end et pendant ses congés),
- le salarié ne peut pas utiliser les transports en commun soit parce que le trajet domicile-travail n'est pas desservi, soit en raison de conditions ou d'horaires particuliers de travail.

7.4. L'INSCRIRE DANS LA LOI

La loi Grenelle 1, le projet de loi Grenelle 2 et la proposition de loi sur l'autopartage n'envisagent l'autopartage que sous la forme de services d'autopartage.

Il est impératif d'inscrire l'autopartage dans la sphère privée dans la loi, afin de lui donner une reconnaissance officielle et de permettre la mise en place d'outils et de mesures incitatives.

7.5. COMMUNIQUER

7.5.1. Faire connaître

Il s'agit de faire entrer l'autopartage privé dans les représentations mentales. Les messages à faire passer sont : « L'autopartage dans la sphère privée, ça existe et ça marche » et « L'autopartage dans la sphère privée, c'est possible ! ».

Le présent rapport et les suites qu'il génère (articles dans différents médias…) contribuent à cette communication.

7.5.2. Inciter à faire

La communication doit inciter à mettre l'autopartage en pratique.

Il faut montrer à partir d'exemples que l'autopartage est très simple, peu contraignant et qu'il peut prendre des formes très diverses : statut informel ou associatif, véhicule préexistant ou acheté, remplace le 1er ou le 2e véhicule du ménage, ville ou campagne… Il convient d'insister particulièrement sur les deux points suivants, qui vont à l'encontre des a priori ou des idées reçues :

- l'autopartage se fait le plus souvent à partir d'un véhicule préexistant, sans nécessiter la création d'une association. Cette formule est non seulement la plus fréquente et la plus simple, mais aussi celle qui a le plus fort potentiel (beaucoup de voitures roulent très peu) et la plus favorable à l'environnement (stabilité ou baisse du nombre de véhicules),
- il peut permettre aux ménages de se passer d'une 2e voiture qui roule assez peu.

Il faut également montrer que l'autopartage revêt des avantages décisifs, notamment financiers.

Enfin, il faut lever les réticences éventuelles, par exemple en montrant qu'il y a toujours des solutions en cas d'urgence vitale (ambulance, taxi ou voiture d'un voisin).

Le présent rapport constitue un bon support d'information. Le Club d'Autopartage qui s'est mis en place suite à cette étude en est un bon complément (voir coordonnées d'autopartageurs, pages 123 et 124). Les articles et interviews d'autopartageurs y contribuent également (voir quelques exemples dans l'annexe 10).

7.6. APPORTER UNE REPONSE AUX QUESTIONS PRATIQUES ET REGLEMENTAIRES

7.6.1. Introduction

En matière d'autopartage dans la sphère privée, il y a une énorme demande d'informations pratiques et réglementaires, y compris de la part des autopartageurs actuels.

7.6.2. Définir la forme juridique la plus adaptée

Dans la plupart des cas, le partage d'un véhicule ne nécessite pas de créer une structure spécifique de type associatif ou autre. Le véhicule est la propriété de l'un des membres du groupe, qui le met à disposition des autres selon des modalités définies dans un contrat rédigé en commun.

Le statut associatif ne présente d'intérêt véritable que lorsque le véhicule est acheté spécialement pour l'autopartage. Il présente bien entendu moins de souplesse que le fonctionnement sans structure juridique spécifique. Une analyse juridique de ce type de fonctionnement a été réalisée en 2007 pour l'ARENE Ile-de-France (voir bibliographie).

7.6.3. Proposer des contrats d'assurance adaptés

7.6.3.1 A ce jour, pas de contrat adapté à l'autopartage dans la sphère privée

Le problème de l'assurance constitue le principal obstacle à l'autopartage dans la sphère privée.

A ce jour, il n'existe sur le marché aucun contrat adapté à cette pratique, bien que le Code des Assurances n'y fasse pas obstacle.

En l'attente de tels produits, les contrats existants se prêtent plus ou moins bien à l'autopartage privé. Nous avons reproduit en annexe 5 les recommandations de la MAIF pour le covoiturage qui, d'après cette compagnie, peuvent également s'appliquer à l'autopartage privé.

7.6.3.2 Le coefficient de réduction/majoration (« bonus/malus »)

Nous présentons ci-dessous les grands principes du bonus/malus et ses applications à l'autopartage. Les textes de référence, extraits du Code des Assurances et du site internet du Centre de Documentation d'Information de l'Assurance (CDIA), figurent aux annexes 6 et 7.

Modalités d'application

Le coefficient de réduction/majoration (couramment appelé bonus/malus) s'applique à tous les véhicules de tourisme, camionnettes et cycles de plus de 80 cm^3. La cotisation à payer à chaque échéance annuelle est influencée par la baisse ou la hausse de cet indicateur qui reflète le niveau de risque du véhicule.

Le bonus/malus progresse à chaque échéance annuelle du contrat d'assurance. Il est calculé au moyen d'un coefficient multiplicateur, le coefficient d'origine étant égal à 1,00. La prime de base est multipliée par ce coefficient de réduction/majoration.

Sont pris en compte les sinistres responsables ou partiellement responsables, imputables au propriétaire du véhicule, aux conducteurs figurant sur le contrat d'assurance et à toute personne ayant conduit le véhicule au su de l'un d'entre eux. Autrement dit, en cas d'accident responsable dans le cadre de l'autopartage, le malus ira au véhicule, quel que soit l'autopartageur ayant eu l'accident. Si le propriétaire change de véhicule, le coefficient sera transféré sur le nouveau véhicule.

Règle de calcul

S'il n'y a pas de sinistre au cours des 12 mois, le coefficient de l'année précédente est multiplié par 0,95 (soit 5 % de réduction) en usage normal, et par 0,93 (soit 7 % de réduction) dans le cadre d'un usage « tournées » ou « tous déplacements ».
Le coefficient minimal est de 0,50, soit 50 % de réduction sur la prime de référence. En partant d'un coefficient de 1, il faut 13 années consécutives sans accident pour atteindre 0,50 (voir calcul ci-dessous).
Aucune majoration n'est appliquée pour le premier sinistre survenu après une première période d'au moins trois ans au cours de laquelle le coefficient de réduction/majoration a été égal à 0,50 (sorte de « joker » pour les bons conducteurs auxquels on accorde un droit à l'erreur).

S'il y a un sinistre responsable, le coefficient de l'année précédente est multiplié par 1,25 (soit 25 % de majoration) en usage normal et par 1,20 (soit 20 % de majoration) en usage « tournées » ou « tous déplacements ». Si la responsabilité du conducteur n'est que partielle et quel que soit son niveau de responsabilité (½, ¼, ¾…), la majoration est réduite de moitié : 12,5 % en usage normal et 10 % en usage « tournées » ou « tous déplacements ».
Si plusieurs sinistres interviennent au cours des 12 mois, les majorations doivent être multipliées entre elles. Exemple 1,25 x 1,25 = 1,5625 s'il y a 2 sinistres responsables.
En aucun cas le coefficient de réduction/majoration ne peut être supérieur à 3,50.
Après deux années consécutives sans sinistre, le coefficient applicable ne peut être supérieur à 1.

Dans tous les cas, le résultat est arrêté à la 2^{e} décimale et arrondi par défaut.

Les conducteurs novices (permis de conduire depuis moins de 3 ans ou non assurés au cours des 3 dernières années), peuvent se voir appliquer une surprime allant jusqu'à 100 %, soit un coefficient de départ de 2,00. Cette surprime est réduite de moitié par année sans accident engageant la responsabilité du conducteur. Elle est supprimée après deux années. Certaines compagnies n'appliquent aucune surprime, en exonèrent certains conducteurs novices (ex : enfants d'assurés) ou appliquent une surprime réduite.

Exemples

Voici 2 exemples à partir d'un coefficient de départ de 1,00 :

Année	Accidents responsables	Nouveau coefficient	Commentaire
1	0	0,95	
2	0	0,90	
3	0	0,85	
4	0	0,80	
5	0	0,76	
6	0	0,72	
7	0	0,68	
8	0	0,64	
9	0	0,60	
10	0	0,57	
11	0	0,54	
12	0	0,51	
13	0	0,50	0,51 x 0,95 = 0,48 ⇨ application du coefficient minimal de 0,50
14	0	0,50	
15	0	0,50	
16	1	0,50	« joker » car coefficient de 0,50 depuis au moins 3 ans

Au bout de 13 ans, le coefficient est au minimum (0,50). L'accident de la 16^{e} année n'a pas été pénalisant, grâce au « joker ». Il impose toutefois 3 nouvelles années sans accident pour avoir de nouveau droit au « joker ».

Année	Accidents responsables	Nouveau coefficient	Commentaire
1	0	0,95	
2	2	1,48	0,95 x 1,25 x 1,25 = 1,48
3	0	1,40	
4	0	1,00	Retour au coefficient 1,00 car 2 années sans sinistres
5	0	0,95	
6	0	0,90	
7	0	0,85	
8	0	0,80	
9	0	0,76	
10	0	0,72	
11	1	0,90	
12	1 (partiellement responsable)	1,01	0,90 x 1,125 = 1,01
13	0	0,95	
14	0	0,90	
15	0	0,85	
16	0	0,80	

Au bout de 16 ans et après 4 accidents responsables (dont un partiellement), le coefficient est à 0,80, soit 60 % de plus que le véhicule précédent. A partir de cette date, il faut 9 années sans accident responsable pour atteindre le coefficient minimal de 0,50.

7.6.3.3 Impacts financiers d'un accident responsable d'un utilisateur du véhicule partagé

Nous nous plaçons dans l'hypothèse où un des utilisateurs du véhicule partagé a un accident responsable et nous comparons la situation avec et sans cet accident.

Nous supposons que la cotisation de référence (c'est-à-dire avec un coefficient de 1,00) est de 500 € la 1e année et qu'elle augmente de 2 % chaque année. Pour simplifier la lecture des tableaux, nous arrondissons tous les résultats à l'euro le plus proche.

Le détail des calculs figure à l'annexe 8.

1er cas : véhicule assuré tous risques et ne subissant aucun autre accident responsable

Considérons dans un premier temps que le véhicule ne subit aucun autre accident responsable. Plaçons-nous dans 2 cas de figure :

a/ Coefficient de départ = 0,50 depuis 1 an (pas de « joker »)

Avec l'accident et le malus qui en découle, la cotisation est plus élevée pendant 4 ans. Le surcoût total pour le propriétaire est de 137 €.

Il faut 7 ans pour cumuler 3 années consécutives au coefficient 0,50 et avoir droit au « joker », soit 5 années de plus que s'il n'y avait pas eu d'accident.

b/ Coefficient de départ = 0,80

Avec l'accident et le malus qui en découle, la cotisation est plus élevée pendant 13 ans. Le surcoût total pour le propriétaire est de 1 091 €.

Il faut 16 ans pour cumuler 3 années consécutives au coefficient 0,50 et avoir droit au « joker », soit 5 de plus que s'il n'y avait pas eu d'accident.

2e cas : le propriétaire a un accident responsable 3 ans plus tard

a/ Coefficient de départ = 0,50 depuis 1 an (pas de « joker »)

Avec l'accident et le malus qui en découle, la cotisation est plus élevée pendant 9 ans. Le surcoût total pour le propriétaire est de 422 €, contre 137 € avec seulement le 1er accident (1er cas - a/ ci-dessus). Plusieurs accidents ont donc un effet « boule de neige » sur les cotisations d'assurance.

Il faut 12 ans pour cumuler 3 années consécutives au coefficient 0,50 et avoir droit au « joker », soit 7 de plus que s'il y avait eu seulement le 2e accident.

b/ Coefficient de départ = 0,80

Avec l'accident et le malus qui en découle, la cotisation est plus élevée pendant 18 ans. Le surcoût total pour le propriétaire est de 1 840 €, contre 1 091 € avec seulement le 1er accident (1er cas - b/ ci-dessus). Comme dans l'exemple précédent, plusieurs accidents successifs ont un effet « boule de neige » sur les cotisations d'assurance et ce quel que soit l'intervalle de temps entre ces accidents (pour autant que le « joker » n'ait pas été atteint).

Il faut 21 ans pour cumuler 3 années consécutives au coefficient 0,50 et avoir droit au « joker », soit 5 de plus que s'il y avait eu seulement le 2e accident.

3e cas : véhicule au coefficient 0,50 pendant au moins 3 ans

Le 1er accident responsable n'a aucune incidence sur le coefficient, qui reste à 0,50. Il faut ensuite 3 ans sans accident pour avoir droit au « joker ». Tout accident survenu durant ce laps de temps est donc générateur de malus.

Si un 2e accident survient 2 ans plus tard, le surcoût pour le propriétaire est de 140 €. La logique voudrait que le coût de ce malus soit partagé à parts égales entre les responsables des deux accidents. Il faut ensuite 6 ans après le 2e accident pour cumuler 3 années consécutives au coefficient 0,50 et avoir de nouveau droit au « joker ».

7.6.3.4 Comment calculer le surcoût à la charge de l'utilisateur ?

Le point le plus problématique est que l'échelle de temps (jusqu'à 20 ans, voire plus s'il y a encore d'autres accidents ou si le coefficient de départ est élevé) est sans commune mesure avec la durée de l'autopartage. On voit mal un propriétaire revenir voir un utilisateur 10 ans après en lui disant : *« Je viens d'avoir un accident responsable. Du fait du malus consécutif à l'accident que tu avais eu il y a 10 ans, le surcoût à ma charge est plus élevé. Peux-tu me rembourser tout ou partie de la différence ? »*.

Les autopartageurs peuvent donc convenir de se placer dans l'hypothèse la plus simple, où il n'y aurait pas d'autre accident responsable. Cette hypothèse présente toutefois l'inconvénient de léser le responsable d'un éventuel 2e accident. Ainsi, dans le 2e cas b/ le surcoût total est de 1 840 €. Si le propriétaire n'a fait payer que 1 091 € à son utilisateur, la différence restant à sa charge est importante 749 €. Comme le montrent les 2 exemples ci-dessus, l'écart est d'autant plus faible que le coefficient de départ est proche de 0,50.

Les autopartageurs peuvent également décider de mutualiser une partie du surcoût, en l'imputant au responsable de l'accident seulement pendant les premières années. Ainsi, la Maison de la Nature de Grenoble l'impute pendant 4 ou 5 ans, le temps de revenir au coefficient antérieur à l'accident.

Rappelons enfin que si l'assuré possède un 2e véhicule, celui-ci ne se voit pas imputer le malus du véhicule partagé. En revanche, s'il remplace le véhicule partagé, le nouveau véhicule partira avec le coefficient de ce dernier.

7.6.3.5 Du point de vue du bonus/malus, l'autopartage est-il risqué financièrement ?

Si l'utilisateur avait été propriétaire du véhicule, il aurait été l'assuré et aurait payé directement à l'assurance le surcoût dû au malus. Avec l'autopartage, ce surcoût est payé à l'assurance par le propriétaire. Il peut être remboursé à ce dernier par l'utilisateur. Le risque financier provient uniquement de la survenue éventuelle d'un autre accident responsable, en augmentant les conséquences financières de ce dernier (effet « boule de neige »), comme l'ont montré les exemples des pages précédentes. Ce risque perdure pendant une durée d'autant plus longue que le coefficient de départ est élevé. Il serait donc intéressant que le bonus/malus puisse être affecté au conducteur et non au véhicule.

A l'inverse, l'autopartage présente un avantage majeur. Il permet en effet de désigner comme conducteur principal l'autopartageur ayant le meilleur bonus/malus et donc de réduire la cotisation d'assurance et, par conséquent, les surcoûts dus à d'éventuels accidents responsables. Cette solution est particulièrement adaptée aux autopartages avec copropriété du véhicule. Elle peut constituer également un critère de choix quand l'autopartage génère la vente (vente du véhicule ayant le moins bon bonus/malus) ou l'achat d'un véhicule (achat par l'autopartageur ayant le meilleur bonus/malus, au besoin aidé financièrement par ses homologues).

Par ailleurs, dans le cas le plus courant d'autopartage (pas d'achat ni de vente préalable d'un véhicule), l'autopartage est avantageux pour les utilisateurs ayant un moins bon bonus/malus que le propriétaire du véhicule.

7.6.3.6 Certaines compagnies permettent à tous les membres d'un groupe d'autopartage de bénéficier du bonus (mais aussi du malus)

Certaines compagnies permettent à tous les membres d'un groupe d'autopartage de bénéficier du bonus (mais aussi du malus).

Par exemple, la GMF laisse la possibilité de faire figurer plusieurs conducteurs sur le contrat, moyennant toutefois 3 conditions très restrictives : avoir plus de 3 ans de permis, avoir une utilisation « ponctuelle » du véhicule (le terme « ponctuelle » ne faisant l'objet d'aucune définition précise) et être assuré comme conducteur principal ou secondaire d'un autre véhicule (ce qui est rarement le cas pour les autopartageurs). Chaque conducteur est alors impacté par le bonus et le malus. Par exemple, un conducteur ayant fait partie pendant 2 ans d'un groupe d'autopartage pourra partir avec un coefficient de 0,90 si le véhicule n'a eu aucun accident responsable[46].

Ces modalités peuvent être obtenues par négociation auprès d'autres compagnies.

7.6.3.7 Les tarifs ne sont pas fixés uniquement par le bonus/malus

Chaque compagnie d'assurance définit sa politique commerciale et peut, au-delà du bonus/malus, décider d'appliquer à certaines catégories de clients des baisses plus importantes et à d'autres des hausses plus importantes.

Les conséquences d'un accident responsable peuvent donc, dans certains cas, aller au-delà du seul malus.

7.6.3.8 Les autres conséquences d'un accident responsable

Les autres frais pouvant découler d'un accident responsable sont les suivants :

- franchise d'assurance. Il est à noter que, pour un même véhicule, la franchise peut être plus élevée pour les conducteurs novices,
- frais de réparation (en particulier si le véhicule est assuré au tiers ou si les frais de réparation sont moins élevés que le malus[47]),
- dépréciation éventuelle du véhicule,
- différence entre l'indemnité de l'assurance et la valeur de remplacement du véhicule s'il est considéré comme « irréparable ». Ce cas de figure peut également se présenter pour un accident non responsable.

Par ailleurs, un assureur peut décider d'exclure un assuré ayant eu trop d'accidents. En général, celui-ci ne pourra trouver un nouvel assureur qu'à un tarif nettement plus élevé.

[46] Ce coefficient n'est pas forcément le même que celui du conducteur principal ; par exemple, celui-ci peut être à 0,50 s'il a été assuré pendant 13 ans sans avoir eu d'accident responsable.
[47] Ce qui rend préférable de faire réparer le véhicule sans faire intervenir l'assurance.

7.6.3.9 Propositions pour l'autopartage dans la sphère privée

La question de l'assurance constitue le principal frein à l'autopartage dans la sphère privée.

Il est nécessaire de :

- Elaborer des contrats adaptés. Le Code des Assurances permet aux assureurs de proposer de tels contrats, à l'instar de ce qu'a fait la MACIF pour les services d'autopartage[48]. Les contrats adaptés à l'autopartage dans la sphère privée devront notamment répondre aux critères suivants :
  - couvrir tous les autopartageurs, sans distinction,
  - le malus et la franchise doivent être imputés au conducteur et non au véhicule.

  La médiatisation progressive de l'autopartage dans la sphère privée et son développement prévisible devraient inciter la Fédération Française des Sociétés d'Assurances (FFSA) ou l'un de ses membres à se pencher sur la question. Des compagnies engagées dans le développement durable et la citoyenneté pourraient montrer l'exemple (exemples : MACIF, MAIF). Les évolutions en faveur de l'autopartage dans la sphère privée peuvent également venir de modifications du Code des Assurances décidées par le législateur.

- Faire connaître l'autopartage dans la sphère privée aux professionnels de l'assurance.

- En complément, éclaircir des notions encore trop vagues telles que « conducteur occasionnel », « usage ponctuel du véhicule », etc.

Une prise de conscience commence à se faire, comme en témoignent les propos qui suivent : *« En matière de transports, comme d'autres sociétés d'assurances, la MACIF se doit de passer du business model, qui consiste à vendre des contrats d'assurance, à un autre modèle, susceptible de répondre aux besoins de mobilité. Cette évolution n'est pas anodine et est difficile à faire accepter par des techniciens de l'assurance qui, jusqu'à présent, se bornaient à établir des contrats, et qui voient comme une menace l'émergence de nouveaux modes de déplacement que sont le covoiturage, l'autopartage, le vélo, l'automobile en libre-service. Or, loin d'être une menace, ces nouvelles offres sont une opportunité. »* (Emmanuel SOULIAS, directeur de la responsabilité sociale et environnementale de la MACIF)[49]. Ces propos sont toutefois à nuancer par le fait que l'autopartage est là encore considéré uniquement sous la forme de services d'autopartage.

7.6.4. Définir le calcul des coûts et le partage des frais

7.6.4.1 Le coût de possession et d'usage de la voiture

Le coût de possession et d'usage de la voiture est détaillé aux pages 21 à 24.

Rappelons les coûts moyens de possession et d'usage de la voiture :

- coût moyen (INSEE, 2007) : 0,28 €/km en 2007,
- coût pour un petit véhicule (ADETEC, 2008) : 0,23 €/km (Renault Clio).

[48] La MACIF assure l'ensemble des services membres du réseau France Autopartage (Bordeaux, Grenoble, Lille, Lyon, Marseille, Montpellier, Nîmes, Poitiers, Rennes, Strasbourg et Alsace, Toulouse).

[49] Propos tenus lors de la rencontre *« Développement durable et création de valeurs pour l'entreprise : rencontre entre des parlementaires et des directeurs du développement durable d'entreprises membres du C3D »* (Assemblée Nationale, 25 mars 2009). C3D : collège des directeurs du développement durable engagés.

En revanche, de nombreux barèmes et indices (barème fiscal, Automobile Club…) sont sans rapport avec la réalité moyenne.

7.6.4.2 Les Français sous-estiment le coût de la voiture

La plupart des Français sous-estiment le coût de la voiture.

Ainsi, lors d'une enquête qu'ADETEC a réalisée en 2008 sur le calcul du coût kilométrique, les réponses ont été les suivantes :

- 54 % des répondants sous-estiment largement leurs dépenses, en ne prenant en compte que le prix du carburant.
- 20 % les sous-estiment également, mais dans une moindre mesure (ex : prise en compte du carburant et de l'assurance uniquement).
- Seulement 15 % incluent les principaux postes de dépenses (décote, entretien et réparation, pièces détachées et accessoires, carburant, assurance) et font un calcul à peu près juste.
- A l'inverse, 11 % surestiment fortement leurs charges en appliquant le barème fiscal.

Il est donc indispensable de faire une information sur le coût réel de la voiture. Cette préconisation va bien au-delà de la seule question de l'autopartage dans la sphère privée, mais elle peut contribuer au développement de celui-ci, y compris par la prise de conscience de l'ampleur des charges fixes, qui représentent 40 % du coût total (voir ci-dessous).

7.6.4.3 Partage des frais

On peut répartir les charges en 3 catégories :

Charges fixes	Charges variables (= charges liées aux kilomètres effectués)	Charges directes (= charges directement liées à l'usage du véhicule)
• Décote (perte de valeur du véhicule) • Intérêts sur emprunt (achat à crédit) ou immobilisation du capital (achat comptant) • Assurance • Stationnement au domicile (le cas échéant) • Contrôle technique	• Entretien et réparations • Pièces détachées et accessoires • Carburant	• Péages • Stationnement lors des déplacements • Amendes • Frais consécutifs à un accident responsable

Ce classement est volontairement simplificateur. Ainsi, la décote du véhicule est liée pour partie à son kilométrage et l'entretien est lié pour partie à son âge.

Selon nos calculs présentés page 23, les charges fixes représentent environ 40 % du total, les charges variables environ 60 % et les charges directes sont minimes si l'on évite les accidents et les amendes.

Dans tous les cas, il est préconisé que les ***charges directes*** soient ***à la charge du conducteur du véhicule***. Pour les frais consécutifs à un accident responsable, il est possible de choisir une solution intermédiaire, conformément à ce qui a été présenté pages 81 à 84.

Pour les autres frais, les autopartageurs peuvent choisir entre 3 formules :

- ***Partage de tous les frais, au prorata des kilomètres effectués par chacun***

Cette solution apparaît comme la plus équitable du point de vue financier.

Pour le calcul des charges, deux solutions sont possibles :

1/ Noter tous les frais et faire le total en fin d'année. Cette solution est la plus rigoureuse. Elle est appliquée par plusieurs autopartageurs (voir exemples page 77 et en annexe 4). Pour la décote, on peut calculer la variation de la cote Argus du véhicule. Pour l'immobilisation du capital, voir exemple page 22.

2/ Appliquer un barème kilométrique standard. Cette formule est moins précise, mais elle présente deux avantages : simplicité et stabilité du coût au fil du temps[50]. On peut utiliser le coût kilométrique moyen calculé par l'INSEE (0,28 €/km en 2007), mais il ne tient pas compte de la taille du véhicule. On peut également utiliser certains barèmes publiés dans la presse automobile (ex : l'Auto Journal). En revanche, comme indiqué ci-dessus, de nombreux barèmes et indices (barème fiscal, Automobile Club, etc.) sont sans rapport avec la réalité.

Pour simplifier la gestion, il est possible que le carburant soit compté à part et que chaque conducteur refasse le plein après utilisation du véhicule.

On trouvera en annexe 4 un exemple de feuille de calcul de la répartition des frais (sous Excel).

- ***Partage des charges fixes à parts égales et des charges variables au prorata des kilomètres***

Exemple : un véhicule est partagé par 4 personnes, qui ont effectué respectivement 3 000, 2 500, 2 500 et 2 000 km (soit au total 10 000 km). Les charges fixes sont partagés à parts égales (25 % chacun). Les charges variables sont partagées au prorata des kilomètres, soit respectivement 30 %, 25 %, 25 % et 20 %.

Peut-être moins équitable que la précédente, cette solution a été adoptée par plusieurs groupes d'autopartage. Elle présente l'avantage de concrétiser l'engagement moral de chacun vis-à-vis du véhicule et du groupe. Elle n'a de sens que si les kilométrages prévus par les différents autopartageurs varient du simple au double, au maximum. Dans le cas contraire, un faible utilisateur du véhicule serait trop pénalisé.

Là encore, le carburant peut être payé directement par chaque utilisateur.

- ***Partage des charges variables uniquement***

Si l'on se place du strict point de vue financier, cette formule est défavorable au propriétaire du véhicule.

Elle peut toutefois être utilisée par des personnes considérant que l'autopartage rentre dans un ensemble d'échanges matériels ou immatériels qu'elles ne souhaitent pas forcément monétariser.

Dans tous les cas, les utilisateurs peuvent verser un acompte en début d'année pour éviter au propriétaire du véhicule de faire l'avance des frais.

[50] Ce qui évite de faire payer par les autopartageurs des années à venir des réparations résultant d'une usure progressive.

7.6.5. Rédiger un modèle de contrat

Le contrat type définit l'ensemble des modalités de fonctionnement de l'autopartage : modalités d'utilisation, réservation, partage des frais, responsabilité…

A ce jour, il n'existe pas de modèle de contrat pour l'autopartage dans la sphère privée.

On trouvera en annexe 3 un exemple de contrat rédigé entre deux autopartageurs (pages 125 à 127) et en annexe 9 deux modèles de contrats suisses (pages 150 à 154).

7.6.6. Autoriser l'usage de photocopies des papiers du véhicule

Dans deux des groupes d'autopartage que nous avons interrogés, chaque autopartageur a une photocopie de la carte grise et de la carte internationale d'assurance (verte). Bien qu'il ne soit pas légal, ce fonctionnement n'a pas posé problème lors des contrôles de police ou de gendarmerie, à ce jour.

Il serait souhaitable d'officialiser ce type de fonctionnement. Pour éviter toute fraude, la photocopie des papiers du véhicule devra être accompagnée soit d'une attestation rédigée par le propriétaire du véhicule, soit d'une photocopie du contrat d'autopartage.

7.7. REDIGER UN GUIDE PRATIQUE

Un guide pratique de l'autopartage dans la sphère privée doit être rédigé. Il apportera des réponses concrètes à toutes les questions que se posent les autopartageurs actuels ou potentiels : forme juridique, modèle de contrat, mode de fonctionnement, calcul des frais, assurance…

On trouvera en annexe 9, un tel guide pour la Suisse, adapté au contexte de ce pays, notamment sur les plans juridique et des assurances.

7.8. METTRE EN PLACE DES MESURES INCITATIVES

Les autopartageurs peuvent bénéficier de mesures incitatives diverses. La plupart de ces mesures sont du ressort des collectivités locales.

On peut citer par exemple :

- des réductions sur les autres pratiques « durables » de déplacement : abonnements de transport en commun, services d'autopartage, locations de vélo (vélostations ou vélos en libre-service)…
- des facilités en matière de stationnement : abonnement résidentiel moins cher, places réservées ou prioritaires[51],

[51] D'après le guide *Les obstacles juridiques aux transports innovants* (CERTU, 2006), la législation actuelle ne permet pas de réserver des places sur voirie à l'autopartage. Cette interdiction est contournable, au moins de manière temporaire, par l'octroi d'une autorisation temporaire d'occupation du domaine public, au même titre que pour les terrasses de café ou les foires par exemple. En contrepartie de la permission de stationnement,

- la mise en relation des personnes intéressées pour partager une voiture : communication institutionnelle, création d'une base de données...
- la communication d'informations pratiques,
- etc.

une redevance doit être versée. Enfin, la réservation de places hors voirie est impossible. L'inscription de l'autopartage dans la loi Grenelle permet de lever tout obstacle en la matière.

ANNEXES

ANNEXE 1 : TEXTES INTRODUCTIFS DES ARTICLES ET MAILS DIFFUSES LORS DE LA PREMIERE PHASE DE L'ETUDE

Voici 2 exemples de textes introductifs des articles et mails diffusés lors de la première phase de l'étude (identification d'expériences).

1. Mail envoyé dans le réseau professionnel d'ADETEC

A la demande de l'ADEME et du Ministère des Transports, le bureau d'études ADETEC réalise une étude sur les personnes ou les familles partageant une voiture avec des proches, des amis ou des voisins. Cette pratique, qu'ADETEC a nommée « autopartage dans la sphère privée », diffère du covoiturage. En effet, il s'agit d'utiliser la voiture chacun son tour, en fonction de ses besoins, alors que, dans le cas du covoiturage, les personnes effectuent ensemble le même trajet.

Voici un exemple fictif d'expérience de ce type :
Sophie a une voiture dont elle se sert peu. Elle a proposé à 2 amis de l'utiliser quand elle ne s'en sert pas. Sophie a un contrat d'assurance « tous conducteurs », ce qui permet à chacun d'être couvert quand il conduit la voiture.
Avant chaque emprunt, le conducteur réserve la voiture auprès de Sophie. Puis il indique dans un carnet de bord le nombre de kilomètres effectués.
En fin d'année, on calcule l'ensemble des frais occasionnés : assurance, essence, réparations, amortissement (= perte de valeur du véhicule)… Cette somme est partagée au prorata des kilomètres réalisés par chacun.

L'étude d'ADETEC commence par un recensement de telles expériences sur le territoire national, aussi bien en ville qu'à la campagne.

2. Article paru dans certaines revues et sur certains sites internet spécialisés dans les transports

L'AUTOPARTAGE DANS LA SPHERE PRIVEE

Définition

L'autopartage dans la sphère privée est un autopartage organisé entre particuliers. Il peut se faire avec des voisins, des amis ou des proches, le plus souvent à une échelle géographique de proximité immédiate (immeuble, rue ou quartier). Il se distingue des services d'autopartage et du covoiturage par les facteurs suivants :

- Autopartage dans la sphère privée : mise en commun d'une voiture personnelle, utilisée par des amis, des voisins ou des proches pour des trajets différents à des moments différents.
- Service d'autopartage : système de location de courte durée, géré par une association ou une entreprise et réservé aux personnes abonnées au service.
- Covoiturage : utilisation d'une voiture par plusieurs personnes qui effectuent ensemble le même trajet.

Voici un exemple fictif d'autopartage dans la sphère privée :
Sophie possède une voiture dont elle se sert peu. Elle a proposé à 2 amis de l'utiliser quand elle ne s'en sert pas. Sophie a un contrat d'assurance « tous conducteurs », ce qui permet à chacun d'être couvert quand il conduit la voiture.
Avant chaque emprunt, le conducteur réserve la voiture auprès de Sophie. Puis il indique dans un carnet de bord le nombre de kilomètres effectués. En fin d'année, on calcule l'ensemble des frais occasionnés : assurance, essence, réparations, amortissement (= perte de valeur du véhicule)… Cette somme est partagée au prorata des kilomètres réalisés par chacun.

Une étude sur le sujet vient d'être lancée

L'ADEME et le Ministère des Transports ont confié au bureau d'études ADETEC une étude sur l'autopartage dans la sphère privée. Cette étude a les objectifs suivants :

- Recherche d'expériences d'autopartage dans la sphère privée sur tout le territoire national, en ville ou à la campagne.
- Analyse détaillée d'une sélection d'expériences : modalités de fonctionnement, facteurs de succès, difficultés rencontrées, impacts sur la mobilité et la motorisation…
- Propositions pour développer ce type de service.

Une présentation détaillée de cette étude est disponible en cliquant sur le lien suivant : www.adetec-deplacements.com/recherche_autopartage_sphere_privee.doc

ANNEXE 2 : COORDONNEES D'AUTOPARTAGEURS

Figurent dans le tableau ci-dessous les autopartageurs ayant donné leur accord pour que leurs coordonnées soient communiquées dans ce rapport. Attention : ce tableau fait 2 pages. Les caractéristiques de chaque autopartage figurent aux chapitres 4 et 5.

Les personnes ci-dessous, ainsi que quelques autres, font partie du Club d'Autopartage, structure informelle s'étant mise en place suite à notre étude. Ce club est un lieu d'échanges d'expériences et d'informations. Il organisera un colloque national à Lille, en mai 2010. Pour plus d'informations, contacter Laurent COUROUBLE (Lille) et Xavier BEAUDOIN (Viry-Châtillon), dont les coordonnées figurent ci-dessous, ou Bruno CORDIER (bcordier.adetec@waika9.com, tél. 04 73 36 92 29).

Commune	Nom	Mail	Téléphone	Statut vis-à-vis du/des véhicules
Faux-la-Montagne (23)	Michel LULEK	crise.faux@free.fr	05 55 67 96 37 (D)	copropriétaire
Grenoble	Alain ROUGIER	alain.rougier@mnei.fr	04 76 54 31 62 (T)	directeur de la Maison de la Nature (locataire du véhicule auprès de Renault)
Lannion (22)	Jérôme LARRIÈRE	jerome.larriere@wanadoo.fr		ancien copropriétaire (a quitté l'autopartage suite à son déménagement)
Lille	Jean-Baptiste BOULANGE	jean-baptiste@droitauvelo.org		utilisateur de la voiture de sa sœur Clotilde B.
Lille	Laurent COUROUBLE	laurent.courouble@gmail.com	03 28 52 46 97 (D)	propriétaire
Lille	Guillaume FLAMENT	flament_guillaume@yahoo.fr		utilisateur de la voiture de Laurent COUROUBLE
Lille	Audrey DELEMER	audreydelemer@gmail.com	06 60 68 39 91	propriétaire
Lille	Sylvain LANNETTE	mrplannette@hotmail.com	09 50 90 31 46 (D)	utilisateurs des voitures de Laurent COUROUBLE et Audrey DELEMER
Lille	Judicaël POTONNEC	juju.nath@gmail.com	03 20 54 82 11 (D)	
L'Isle d'Abeau (38)	Anne MISSERI	anne.misseri@developpement-durable.gouv.fr	04 74 27 51 56 (T)	propriétaire jusqu'à ce que sa voiture soit hors d'usage, utilisatrice de celle d'une autre autopartageuse depuis
Lyon	Cédric FÉNÉON	cedric.feneon@gmail.com		ancien copropriétaire (a quitté l'autopartage suite à l'achat d'une voiture)
Lyon	Léon GARAIX	leongaraix@yahoo.fr	06 84 62 88 15	propriétaire
Lyon	Christiane PATEY	christiane.patey@wanadoo.fr	04 78 29 53 60 (D)	propriétaire
Montsoreau (49)	Florence BUSNOT-RICHARD	f.busnot-richard@parc-loire-anjou-touraine.fr		propriétaire
Nantes	Juliette MAITRE	maitrejuliette@yahoo.fr		propriétaire
Rouen	Nathalie DI MARCO	nathaliedimarco@yahoo.fr	02 77 76 63 60	propriétaire
Rouen	Evelyne PINSON	evelyne.pinson@numericable.fr	02 77 76 07 29	Utilisatrice de la voiture de Nathalie DI MARCO
Strasbourg	Laurence VATON	laurevaton@yahoo.fr		propriétaire

Commune	Nom	Mail	Téléphone	Statut vis-à-vis du/des véhicules
Vierzon	Pierre-Louis CAZAUX	les.cazaux@orange.fr	02 48 71 26 42 (D)	propriétaire
Vierzon	Jérôme VERDIER	jerome18000@gmail.com		utilisateur de la voiture de Pierre-Louis CAZAUX
Viry-Châtillon (91)	Gilles DENARDOU	gilles.denardou@orange.fr	01 69 24 97 80 (D)	propriétaire
Viry-Châtillon (91)	Xavier BEAUDOIN	auto-partage@laposte.net	01 69 44 27 54 (D)	utilisateur de la voiture de Gilles DENARDOU

ANNEXE 3 : EXEMPLE DE CHARTE D'AUTOPARTAGE

Avertissement : la charte ci-dessous est publiée avec l'aimable autorisation de ses auteurs, qui ont souhaité gardé l'anonymat. Elle a une simple valeur d'exemple et ne doit pas être considérée comme un modèle reproductible.

CHARTE DE PARTAGE DE LA VOITURE DANS LA SPHERE PRIVEE

OBJET DE CETTE CHARTE

La présente charte définit les modalités d'utilisation et de partage d'une voiture entre son propriétaire et un 2ème conducteur, n'ayant aucun lien de parenté avec le propriétaire du véhicule.
Le véhicule en question est une Peugeot 206 diesel, immatriculée [numéro d'immatriculation] et dont la date de 1ère immatriculation est le 25/05/2004. Le contrôle technique a été effectué le 12/02/2009 et est donc valable jusqu'au 28/02/2011.
La révision complète a été effectuée au mois d'avril 2009.
La voiture compte alors 62 900 km.
Le propriétaire du véhicule est [prénom et nom]. Le 2ème conducteur est [prénom et nom].

DISPOSITIONS DE LA CHARTE

Réservation du véhicule

Lorsque le deuxième conducteur a besoin de la voiture
Il réserve et informe le propriétaire *dès que possible* par téléphone aux heures ouvrables ou par internet, 24h/24 et 7j/7. Il choisit ses heures de départ et de retour.
Le véhicule est réservé et considéré comme prêté dès lors que le propriétaire s'engage à le lui laisser, par écrit par mail ou oralement par téléphone. Le propriétaire fait tout son possible pour ne pas en avoir besoin à ce moment-là et donne sa réponse le plus vite possible au demandeur.

Le propriétaire a également besoin de la voiture au même créneau horaire !
Le propriétaire de la voiture a priorité pour utiliser la voiture et en informe au plus tôt le 2ème conducteur.

Le deuxième conducteur n'arrive pas à obtenir de réponse !
Le propriétaire de la voiture a son téléphone portable éteint, n'a pas accès à Internet ou pour toute autre raison, ne peut pas répondre au 2ème conducteur. Le 2ème conducteur considère alors qu'il n'a pas accès à la voiture.

Le véhicule est réservé et le deuxième conducteur va le chercher
Le 2ème conducteur garde un double de la clé de la voiture à sa disposition. En cas de perte ou de vol, il s'engage à assumer les frais et la mise en œuvre de refaire faire la clé.
Il prend la voiture et note le kilométrage de départ dans le carnet de bord.

Parking du véhicule

Que ce soit le propriétaire ou le 2ème conducteur, lorsque le trajet est terminé, la voiture est garée au plus près du [adresse du propriétaire]. L'heure de départ et de retour et le nombre de kilomètres au retour sont notés dans le carnet de bord qui reste tout le temps dans la voiture.
En cas de contravention pour véhicule mal garé ou de mise à la fourrière, le dernier utilisateur en assume les frais.
Le dernier utilisateur du véhicule indique à l'autre utilisateur où est garée la voiture.

Besoin d'essence

Normalement, la voiture a le plein de gasoil. Si ce n'est pas le cas, le conducteur fait le plein et accroche la note au carnet de bord de la voiture. Le montant est déduit du montant calculé ci-dessous.
Le 2ème conducteur s'engage à prendre le gasoil le moins cher possible (dans les zones commerciales… et éviter les stations Total…).

Tarification

Article en attente de modification.

En cas d'accident ou d'incident

Incidents bénins (égratignure, rayure de la peinture) ou petits problèmes divers
Pour des frais en dessous de la franchise de l'assurance (250 € pour l'année 2009), le conducteur qui a eu l'accident/l'incident fait réparer la voiture à ses frais et s'occupe personnellement de la réparation (devis, mener et aller rechercher la voiture au garage, etc.).

Accident sérieux
En cas d'accident par le conducteur non propriétaire de la voiture, la personne s'engage à :

- payer la franchise de 250 € (année 2009),
- s'occuper des réparations pour remettre la voiture en état (devis, mener et aller rechercher la voiture au garage, etc.…),
- et en cas de 2ème accident : payer la différence de prix de l'assurance due au malus engendré sur les 5 années nécessaires pour revenir au bonus initial.

Pour anticiper tout problème, un chèque de caution, du montant de la franchise (250 €) est donné par le 2ème conducteur au propriétaire de la voiture. Ce chèque devra être réémis à chaque date anniversaire.

Intérieur du véhicule

Le véhicule sera rendu dans l'état de propreté dans lequel il se trouvait lorsqu'il a été emprunté. Il contient une raclette contre le givre, un objet pour essuyer la buée. Le poste de radio/lecteur CD fonctionne sans problème. Les papiers du véhicule sont [indication de l'emplacement précis dans le véhicule (caché)].

Fin de partage du véhicule

A tout moment, l'une des deux parties peut mettre fin au contrat sans avoir à se justifier et doit en avertir l'autre partie au plus tôt. Le chèque de caution sera alors redonné au 2ème conducteur.

SUIVI DE LA CHARTE

La charte pourra être modifiée à tout moment après accord des deux parties.
Pour tout incident non prévu dans cette charte, la décision sera prise après dialogue entre le propriétaire du véhicule et le deuxième conducteur. Cette décision pourra faire l'objet d'une modification ou d'un ajout à la présente charte.

ENGAGEMENT

[prénom et nom du propriétaire] et [prénom et nom du 2e conducteur] s'engagent à suivre les clauses de cette charte.

Bon pour accord :

Fait le……à…….

Le propriétaire du véhicule

Le 2ème conducteur

ANNEXE 4 : CALCUL DE LA REPARTITION DES FRAIS POUR LE RENAULT KANGOO DE LAURENT C. EN 2008

Le tableau a été réduit pour pouvoir rentrer sur 2 pages.

	Consommations							***Coûts du 1 janvier au 31 décembre 2008***				
	Nathalie et J	Iratxe et L	Nassera et S		Elise			révision + travaux	133,00			
	26	48	210		298			achats matériel	0,00			
	273	73	295		276			assurance	428,27			
	487	88	252		120			usure, amortissement	2 000,00			
	296	12	133		112			GPL	135,00			
	66	7	83		111			**TOTAL**	**2 696,27**			
		13	507		167							
		154	13									
		266	358					***Prévisionnel 2009***				
		110	115					révision	170,00			
		44	96					contrôle technique	0,00			
		325	260					achat matériel	100,00			
		342						usure, amortissement	2 000,00			
		20						assurance	410,16			
		52						GPL	150,00			
		43						**TOTAL**	**2 830,16**			
		104										
		38										
		100										
		40										
		28										
		16										
		32										
		124										
		105										
		17										
		32										
		46										
		33										
		191										
		87										
		74										
		214										
		2 031										
		20										
		194										
		103										
		175										
		265										
		8										
		77										
		249										
		103										
		9										
		21										
		11										
		90										
		174										
		60										
		452										
		325										

		11										
		177										
		19										
		169										
		87										
		502										
		9										
		71										
		100										
		97										
		61										
		33										
		83										
		43										
		128										
		10										
		12										
		13										
		103										
		59										
		26										
		88										
		45										
		327										
		80										
		33										
		13										
		13										
		37										
		80										
		42										
		137										
		86										
		59										
		19										
		12										
		18										
		114										
		6										
		283										
		107										
		63										
		339										
		202										
KM	**1 148**	**11 261**	**2 322**	**0**	**1 084**	**0**	**Total km :**	**15 815**	coût km	0,170	€/km	
% :	7,26%	71,20%	14,68%	0,00%	6,85%	0,00%	**Total % :**	**100%**				
participation proratisée (€)	195,72	1 919,87	395,87	0,00	184,81		Total coût (€)	**2 696,27**				
	Prorata coûts/consommations 2008								coût /l	0,7 €/l	Conso/100	10 l
	Nathalie et J	Iratxe et L	Nassera et S		Elise			**GPL non payé**	Nathalie et J	Iratxe et L	Nassera et S	Elise
								Doit à				
a déjà versé (acompte 2008)	150		150		150			Nath et Judi		50,11		
Acompte 2009	150		150		150			Iratxe et L	6		8,21	11,41
participation proratisée (€)	195,72		395,87		184,81			Nassera et S.		6,81		
								Elise				
à devoir à Laurent pour 2008	195,72	0,00	395,87	0,00	184,81							
+essence non payée	**239,83**		**394,47**		**173,40**							

ANNEXE 5 : COMMENT S'ASSURER ?

Les lignes ci-dessous sont reprises du site internet de la MAIF, avec son aimable autorisation. Elles concernent le covoiturage. D'après la MAIF, elles s'appliquent également à l'autopartage dans la sphère privée.

Le covoiturage ne fait l'objet d'aucune définition officielle ni de législation spécifique. Il est considéré comme un service amical qui se limite au partage des frais. Le conducteur ne doit donc accepter aucune rémunération supérieure à la contribution aux frais et ne réaliser aucun bénéfice sur ses trajets. Sinon, il entre dans le champ du transport rémunéré de personnes et est assujetti à la souscription d'une assurance professionnelle spécifique.

Si vous êtes conducteur

- La loi vous oblige à souscrire un contrat d'assurance auto qui comporte, au minimum, la responsabilité civile (cf. loi Badinter du 05/07/1985).
- Cette garantie couvre les tiers, donc les partenaires de covoiturage, considérés comme des passagers ordinaires.
- Pour covoiturer, aucune extension de garantie de contrat n'est donc nécessaire. Cependant les assureurs n'ont pas tous les mêmes garanties, ni les mêmes pratiques. Certains peuvent dénoncer le contrat en cas d'accident, s'ils n'ont pas été informés au préalable de la pratique du covoiturage : d'où l'importance de se renseigner au préalable.

Si vous êtes assuré à la MAIF

- Le covoiturage est automatiquement couvert au titre du contrat VAM [véhicules à moteur] sans avoir à le déclarer au préalable.
- Si vous êtes responsable d'un accident, votre garantie responsabilité civile s'appliquera au titre des dommages corporels subis par vos passagers.
- Si vous êtes victime d'un accident : la garantie responsabilité civile s'appliquera vis-à-vis des passagers blessés, avant application d'un recours éventuel contre l'assureur du conducteur déclaré fautif. Vous bénéficierez au minimum de la garantie indemnisation des dommages corporels.
- Le prêt de volant est autorisé et même conseillé sur les trajets longs et fatigants. Pour la MAIF, il est un gage de sécurité et de prévention des risques d'accident. Il peut donc s'effectuer sans formalité préalable.
- Si vous êtes souscripteur de notre assurance corporelle PACS [assurance corporelle du conducteur et des passagers] : en cas de blessures, vous bénéficiez de l'ensemble des garanties et services de votre contrat, que vous soyez responsable ou non du sinistre. Vous en faites bénéficier le covoituré qui, avec votre autorisation, prendrait le volant à votre place.

Si vous n'êtes pas assuré à la MAIF

- Il est préférable de déclarer la pratique du covoiturage à votre assureur. Votre contrat peut en effet contenir des clauses restrictives et vous exposer en cas de sinistre à un refus de prise en charge.
- Prenez contact avec votre assureur et examinez ensemble vos garanties :
    - l'usage de votre véhicule exclut-il les trajets domicile/travail ?
    - votre contrat comporte-t-il une clause interdisant le prêt de volant (clause de conduite exclusive) ? Ou êtes-vous obligé de le déclarer systématiquement et nominativement, avec supplément de tarification éventuel ?
    - une franchise majorée s'applique-t-elle aux conducteurs novices (titulaires du permis depuis moins de trois ans ou automobilistes ne pouvant pas justifier d'une assurance au cours des trois ans qui précèdent la date de l'accident) ?
    - conduisez-vous un véhicule de fonction et êtes-vous dans ce cas autorisé à prendre des passagers ?

Si vous êtes passager

- Avant d'embarquer, nous vous conseillons de :
    - vérifier que le conducteur est bien en possession du permis de conduire ;
    - contrôler la validité du certificat d'assurance sur le pare-brise.
- En cas d'accident corporel, vous serez assuré au titre de la garantie responsabilité civile du véhicule (cf. loi Badinter du 05/07/1985).
- Si vous êtes assuré à la MAIF et titulaire du contrat d'assurance corporelle PACS, vous bénéficierez également de ses prestations.
- Si vous êtes passager d'un véhicule non assuré, vos dommages corporels seront couverts par le fonds de garantie.

ANNEXE 6 : LE COEFFICIENT DE REDUCTION/MAJORATION (BONUS/MALUS) DANS LE CODE DES ASSURANCES

Article annexe à l'article A 121-1 du Code des assurances, créé par l'arrêté du 31 octobre 2003

Art. 1er Lors de chaque échéance annuelle du contrat, la prime due par l'assuré est déterminée en multipliant le montant de la prime de référence, telle qu'elle est définie à l'article 2, par un coefficient dit « coefficient de réduction/majoration », fixé conformément aux articles 4 et 5 suivants.
Le coefficient d'origine est de 1.

Art. 2. La prime de référence est la prime établie par l'assureur pour le risque présentant les mêmes caractéristiques techniques que celles présentées par l'assuré et figurant au tarif communiqué par l'assureur au ministre chargé de l'Économie et des Finances dans les conditions prévues à l'article R. 310-6.
Les caractéristiques techniques concernent le véhicule, la zone géographique de circulation ou de garage, l'usage socioprofessionnel ou le kilométrage parcouru, éventuellement la conduite exclusive du véhicule, ainsi que les réductions éventuelles figurant au tarif des entreprises d'assurance.
Cette prime de référence ne comprend pas les majorations éventuellement prévues pour les circonstances aggravantes énumérées à l'article A. 335-9-2 du Code des assurances. En revanche, pour l'application des dispositions de la clause, cette prime de référence comprend la surprime éventuellement prévue pour les conducteurs novices à l'article A. 335-9-1 du Code des assurances ainsi que les réductions éventuelles mentionnées à l'article A. 335-9-3.

Art. 3. La prime sur laquelle s'applique le coefficient de réduction/majoration est la prime de référence définie à l'article précédent, pour la garantie des risques de responsabilité civile, de dommages au véhicule, de vol, d'incendie, de bris de glaces et de catastrophes naturelles.

Art. 4. Après chaque période annuelle d'assurance sans sinistre, le coefficient applicable est celui utilisé à la précédente échéance réduit de 5 %, arrêté à la deuxième décimale et arrondi par défaut ; toutefois, lorsque le contrat garantit un véhicule utilisé pour un usage « Tournées » ou « Tous Déplacements », la réduction est égale à 7 %.
Le coefficient de réduction/majoration ne peut être inférieur à 0,50. Aucune majoration n'est appliquée pour le premier sinistre survenu après une première période d'au moins trois ans au cours de laquelle le coefficient de réduction/majoration a été égal à 0,50.

Art. 5. Un sinistre survenu au cours de la période annuelle d'assurance majore le coefficient de 25 % ; un second sinistre majore le coefficient obtenu de 25 %, et il en est de même pour chaque sinistre supplémentaire.
Le coefficient obtenu est arrêté à la deuxième décimale et arrondi par défaut.
Si le véhicule assuré est utilisé pour un usage « Tournées » ou « Tous Déplacements », la majoration est égale à 20 % par sinistre.
La majoration est, toutefois, réduite de moitié lorsque la responsabilité du conducteur n'est que partiellement engagée notamment lors d'un accident mettant en cause un piéton ou un cycliste. En aucun cas le coefficient de réduction/majoration ne peut être supérieur à 3,50.
Après deux années consécutives sans sinistre, le coefficient applicable ne peut être supérieur à 1.

Art. 6. Ne sont pas à prendre en considération pour l'application d'une majoration les sinistres devant donner lieu ou non à une indemnisation, lorsque :
1 ° l'auteur de l'accident conduit le véhicule à l'insu du propriétaire ou de l'un des conducteurs désignés, sauf s'il vit habituellement au foyer de l'un de ceux-ci ;
2 ° la cause de l'accident est un événement, non imputable à l'assuré, ayant les caractéristiques de la force majeure ;
3 ° la cause de l'accident est entièrement imputable à la victime ou à un tiers.

Art. 7. Le sinistre survenu à un véhicule en stationnement par le fait d'un tiers non identifié alors que la responsabilité de l'assuré n'est engagée à aucun titre, ou lorsque le sinistre mettant en jeu uniquement l'une des garanties suivantes : vol, incendie, bris de glace, n'entraîne pas l'application de la majoration prévue à l'article 5 et ne fait pas obstacle à la réduction visée à l'article 4.

Art. 8. Lorsqu'il est constaté qu'un sinistre ne correspond pas à la qualification qui lui avait été donnée initialement, la rectification de la prime peut être opérée soit par le moyen d'une quittance complémentaire, soit à l'occasion de l'échéance annuelle suivant cette constatation.
Aucune rectification de prime ne sera, toutefois, effectuée si la constatation est faite au-delà d'un délai de deux ans suivant l'échéance annuelle postérieure à ce sinistre.

Art. 9. La période annuelle prise en compte pour l'application des dispositions de la présente clause est la période de douze mois consécutifs précédant de deux mois l'échéance annuelle du contrat. Si le contrat est interrompu ou suspendu pour quelque cause que ce soit, le taux de réduction ou de majoration appliqué à l'échéance précédente reste acquis à l'assuré mais aucune réduction nouvelle n'est appliquée, sauf si l'interruption ou la suspension est au plus égale à trois mois.
Par exception aux dispositions précédentes, la première période d'assurance prise en compte peut être comprise entre neuf et douze mois.

Art. 10. Le coefficient de réduction/majoration acquis au titre du véhicule désigné au contrat est automatiquement transféré en cas de remplacement de ce véhicule ou en cas d'acquisition d'un ou plusieurs véhicules supplémentaires.
Toutefois, le transfert de la réduction n'est applicable que si le ou les conducteurs habituels du ou des véhicules désignés aux conditions particulières du contrat demeurent les mêmes, sauf en cas de réduction du nombre des conducteurs.

Art. 11. Si le contrat concerne un véhicule précédemment garanti par un autre assureur, le coefficient de réduction/majoration applicable à la première prime est calculé en tenant compte des indications qui figurent sur le relevé d'informations mentionné à l'article 12 ci-dessous et des déclarations complémentaires de l'assuré.

Art. 12. L'assureur délivre au souscripteur un relevé d'informations lors de la résiliation du contrat par l'une des parties et dans les quinze jours à compter d'une demande expresse du souscripteur. Ce relevé comporte notamment les indications suivantes :
- date de souscription du contrat ;
- numéro d'immatriculation du véhicule ;
- nom, prénom, date de naissance, numéro et date de délivrance du permis de conduire du souscripteur et de chacun des conducteurs désignés au contrat ;
- nombre, nature, date de survenance et conducteur responsable des sinistres survenus au cours des cinq périodes annuelles précédant l'établissement du relevé d'informations, ainsi que la part de responsabilité retenue ;
- le coefficient de réduction/majoration appliqué à la dernière échéance annuelle ;
- la date à laquelle les informations ci-dessus ont été arrêtées.

Art. 13. Le conducteur qui désire être assuré auprès d'un nouvel assureur s'engage à fournir à celui-ci le relevé d'informations délivré par l'assureur du contrat qui le garantissait précédemment, au souscripteur de ce contrat.

Art. 14. L'assureur doit indiquer sur l'avis d'échéance ou la quittance de prime remis à l'assuré :
- le montant de la prime de référence ;
- le coefficient de réduction/majoration prévu à l'article A. 121-1 du Code des assurances ;
- la prime nette après application de ce coefficient ;
- la ou les majorations éventuellement appliquées conformément à l'article A335-9-2 du Code des assurances ;
- la ou les réductions éventuellement appliquées conformément à l'article A. 335-9-3 du Code des assurances.

ANNEXE 7 : LA TARIFICATION DES ASSURANCES AUTOMOBILES

Les lignes qui suivent sont reprises *in extenso* du site internet du Centre de Documentation et d'Information de l'Assurance (document mis à jour le 6 octobre 2008 et copié/collé dans ce rapport le 19 juin 2009).

Les critères de tarification

Les tarifs d'assurance automobile sont libres ; ils sont établis à partir de statistiques qui portent sur le nombre et le coût des accidents. Chaque société d'assurances étudie les caractéristiques de ses propres assurés et procède à des études de marché.

La cotisation d'assurance n'est pas la même pour tous les véhicules ni pour tous les assurés.

Elle varie en fonction de la nature et de l'étendue des garanties, des franchises, de l'usage du véhicule, de l'expérience du conducteur et de son âge, ainsi que du bonus-malus.

Les catégories de véhicules assurés

Les véhicules sont classés en trois catégories :

- 1ere catégorie : les véhicules de tourisme et les véhicules commerciaux dont le poids total n'excède pas 3 500 kg ;
- 2e catégorie : les camions et véhicules industriels d'un tonnage supérieur à 3 500 kg ;
- 3e catégorie : les deux- et trois-roues à moteur.

La zone géographique de circulation ou de garage et l'usage du véhicule

En règle générale, les automobilistes qui circulent habituellement dans des zones à faible concentration urbaine provoquent moins d'accidents que les autres. Ces automobilistes bénéficient donc d'une cotisation d'assurance plus faible que les habitants de zones de densité urbaine importante.

Le plus souvent, c'est le lieu habituel de résidence de l'assuré qui est pris en compte.

Les conducteurs

Les tarifs tiennent compte des caractéristiques des conducteurs habituels : âge et ancienneté du permis. En effet, les personnes dont le permis est récent, en particulier les jeunes, provoquent plus d'accidents que la moyenne des conducteurs. En moyenne, un conducteur âgé de 18 à 20 ans provoque environ deux fois et demi plus d'accidents qu'un conducteur âgé de trente ans ou plus.

Pour les conducteurs novices, une surprime peut être appliquée dès la première année sur l'assurance obligatoire souscrite par un conducteur novice. Cette surprime ne doit pas dépasser 100 % de la cotisation de base.

Sont considérés comme conducteurs novices :

- les titulaires d'un permis de moins de trois ans ;
- les titulaires d'un permis de trois ans et plus, qui ne peuvent justifier d'une assurance effective au cours des trois dernières années précédant la souscription d'un nouveau contrat.

Les sociétés d'assurances ont la possibilité de moduler leurs tarifs dans la limite autorisée de 100%. Elles peuvent appliquer, par exemple, une surprime plus forte aux jeunes de moins de 25 ans et une autre moins élevée aux conducteurs novices plus âgés, ou titulaires du permis depuis au moins deux ans.

Pour inciter ces usagers à la prudence, deux mesures ont été prises :

- la surprime est réduite de moitié par année sans accident engageant la responsabilité du conducteur, elle est donc de 50 % maximum lors de la deuxième année d'assurance. Elle est supprimée après deux années.
- la surprime est appliquée avant la clause de bonus malus, de sorte que la réduction sera plus forte pour le conducteur novice prudent ; mais la majoration sera plus forte aussi pour l'imprudent.

L'apprentissage anticipé de la conduite

Les assureurs ont prévu des avantages tarifaires pour les personnes qui ont bénéficié de ce mode d'apprentissage.

Dès la première année d'assurance, la surprime normalement demandée aux conducteurs novices est réduite de moitié : 50 % maximum au lieu de 100 %. Elle est réduite de moitié après la première année d'assurance si l'assuré n'a été responsable d'aucun accident.

La conduite du véhicule d'un conjoint ou d'un parent

Les personnes qui conduisent la voiture de leur conjoint ou d'un parent ont intérêt à figurer comme conducteurs habituels dans les dispositions particulières du contrat d'assurance. Cela leur permettra de ne pas se voir appliquer le tarif « conducteur novice » lorsqu'elles conduiront un véhicule à leur nom. Elles conserveront en outre leur bonus ou leur malus.

La conduite occasionnelle

Quand un conducteur titulaire d'un permis récent (moins de deux ans), ou âgé de moins de 25 ans emprunte occasionnellement la voiture de l'assuré, une franchise reste généralement à sa charge en cas d'accident. Il est possible de la faire annuler en payant une cotisation plus élevée.

Si une autre personne que l'assuré utilise régulièrement le véhicule, il faut impérativement la déclarer à l'assureur comme conducteur habituel. Ne pas le faire entraînerait la nullité du contrat dans la mesure où l'assureur pourrait prouver la mauvaise foi de l'assuré.

La conduite exclusive

Lorsque l'assuré s'engage à ce que la voiture ne soit conduite que par lui-même et son conjoint, il bénéficie souvent d'une diminution de tarif. Si un autre conducteur provoque un accident, une franchise est appliquée.

Le passé du conducteur

Les textes réglementaires encore en vigueur ont fixé les cas où les assureurs ont le droit d'imposer des majorations de cotisation :

Majoration maximale	Apprentissage normal	Apprentissage anticipé
A la souscription	100 %	50 %
Après 1 an d'assurance sans accident	50 %	25 %
Après 2 ans d'assurance sans accident	Plus de surprime	Plus de surprime

Ces majorations sont calculées sur la cotisation de base, puis ajoutées à la cotisation incluant le bonus malus. Après deux années sans accident, elles sont supprimées.

Les différentes majorations se cumulent sans toutefois dépasser 400 %. Exemple : après un accident, le permis de l'assuré est annulé pour alcoolémie et délit de fuite ; la majoration maximale s'élève à 250 % (150 % pour alcoolémie plus 100 % pour délit de fuite).

L'usage du véhicule

Les automobilistes qui utilisent leur véhicule pour les besoins de leur profession provoquent plus d'accidents que ceux qui s'en servent uniquement pour la promenade et les déplacements privés. Les tarifs tiennent compte de ces données.

Tarifs préférentiels

Les assureurs ont la possibilité d'accorder à titre commercial des tarifs préférentiels à certaines catégories de souscripteurs. Mais lorsque l'un de ces assurés provoque, par exemple, deux accidents la même année, il ne bénéficie plus de ce tarif et l'augmentation de sa cotisation d'assurance dépasse celle qui correspond au seul jeu du malus.

L'assurance au kilomètre

Certaines sociétés d'assurances proposent des tarifs préférentiels aux conducteurs qui effectuent un faible kilométrage annuel.

Le bonus-malus

Fixées par le Code des assurances dans un objectif de prévention des accidents, les règles du bonus-malus s'appliquent obligatoirement à tous les contrats d'assurance des véhicules à moteur. Elles ont pour effet de diminuer la cotisation des bons conducteurs et d'augmenter celle des imprudents.

Mais, pour certains contrats, les assureurs peuvent soit ne pas prévoir le système de bonus-malus, soit appliquer une système différent de celui ce la clause type.

Pas de bonus-malus

Sont concernés :

- les cycles, tricycles ou quadricycles à moteur dont la cylindrée est inférieure ou égale à 80 cm^3 ;

- les tracteurs agricoles et machines agricoles automotrices et leurs remorques, les matériels forestiers, les matériels de travaux publics définis par l'article R. 138 du Code de la route ;
- les matériels des services de secours et de lutte contre l'incendie.

Un système de bonus-malus différent de celui de la clause type.

Sont concernés :

- plus de trois véhicules appartenant à un même propriétaire (toutefois, les contrats concernant les véhicules destinés à une location de plus de douze mois ou au crédit-bail doivent comporter la clause type) ;
- les véhicules d'exploitation agricole ou à caractère agricole ;
- les véhicules de transport public de marchandises ou de voyageurs et tous les véhicules de poids total autorisé en charge (PTAC) de plus de 3,5 tonnes ;
- les véhicules des collaborateurs (salariés ou bénévoles) d'une entreprise utilisés pour les besoins de l'entreprise.

ANNEXE 8 : IMPACTS FINANCIERS D'UN ACCIDENT RESPONSABLE D'UN UTILISATEUR DU VEHICULE PARTAGE

Nous nous plaçons dans l'hypothèse où un des utilisateurs du véhicule partagé a un accident responsable et nous comparons la situation avec et sans cet accident.

Nous supposons que la cotisation de référence (c'est-à-dire avec un coefficient de 1,00) est de 500 € la 1e année et qu'elle augmente de 2 % chaque année. Pour simplifier la lecture des tableaux, nous arrondissons tous les résultats à l'euro le plus proche.

1er cas : véhicule assuré tous risques et ne subissant aucun autre accident responsable

Considérons dans un premier temps que le véhicule ne subit aucun autre accident responsable. Plaçons-nous dans 2 cas de figure :

a/ Coefficient de départ = 0,50 depuis 1 an (pas de « joker »)

Année	Cotisation de référence	Coût s'il n'y avait pas eu l'accident		Coût avec l'accident		Surcoût pour le propriétaire du véhicule
		Coefficient	Cotisation payée	Coefficient	Cotisation payée	
N+ 1	500 €	0,50	250 €	0,62	310 €	60 €
N+ 2	510 €	0,50	255 €	0,58	296 €	41 €
N+ 3	520 €	0,50 + joker	260 €	0,55	286 €	26 €
N+ 4	531 €	0,50 + joker	265 €	0,52	276 €	11 €
N+ 5	541 €	0,50 + joker	271 €	0,50	271 €	0 €
N+ 6	552 €	0,50 + joker	276 €	0,50	276 €	0 €
N+ 7	563 €	0,50 + joker	282 €	0,50	282 €	0 €
Coût total			**1 859 €**		**1 996 €**	**137 €**

Le surcoût total pour le propriétaire est de 137 €.

Il faut 7 ans pour cumuler 3 années consécutives au coefficient 0,50 et avoir droit au « joker », soit 5 années de plus que s'il n'y avait pas eu d'accident.

b/ Coefficient de départ = 0,80

Année	Cotisation de référence	Coût s'il n'y avait pas eu l'accident		Coût avec l'accident		Surcoût pour le propriétaire du véhicule
		Coefficient	Cotisation payée	Coefficient	Cotisation payée	
N+ 1	500 €	0,76	380 €	1,00	500 €	120 €
N+ 2	510 €	0,72	367 €	0,95	485 €	117 €
N+ 3	520 €	0,68	354 €	0,90	468 €	114 €
N+ 4	531 €	0,64	340 €	0,85	451 €	111 €
N+ 5	541 €	0,60	325 €	0,80	433 €	108 €
N+ 6	552 €	0,57	315 €	0,76	420 €	105 €
N+ 7	563 €	0,54	304 €	0,72	405 €	101 €
N+ 8	574 €	0,51	293 €	0,68	391 €	98 €
N+ 9	586 €	0,50	293 €	0,64	375 €	82 €

N+ 10	598 €	0,50	299 €	0,60	359 €	60 €
N+ 11	609 €	0,50	305 €	0,57	347 €	43 €
N+ 12	622 €	0,50 + joker	311 €	0,54	336 €	25 €
N+ 13	634 €	0,50 + joker	317 €	0,51	323 €	6 €
N+ 14	647 €	0,50 + joker	323 €	0,50	323 €	0 €
N+ 15	660 €	0,50 + joker	330 €	0,50	330 €	0 €
N+ 16	673 €	0,50 + joker	336 €	0,50	336 €	0 €
Coût total			**5191 €**		**6 282 €**	**1 091 €**

Le surcoût total pour le propriétaire est de 1 091 €.

Il faut 16 ans pour cumuler 3 années consécutives au coefficient 0,50 et avoir droit au « joker », soit 5 de plus que s'il n'y avait pas eu d'accident.

2e cas : le propriétaire a un accident responsable 3 ans plus tard

a/ Coefficient de départ = 0,50 depuis 1 an (pas de « joker »)

Année	**Cotisation de référence**	**Coût s'il n'y avait eu que le 2e accident**		**Coût avec les 2 accidents**		**Surcoût pour le propriétaire du véhicule**
		Coefficient	**Cotisation payée**	**Coefficient**	**Cotisation payée**	
N+ 1	500 €	0,50	250 €	0,62	310 €	60 €
N+ 2	510 €	0,50 + joker	255 €	0,58	296 €	41 €
N+ 3	520 €	0,50	260 €	0,55	286 €	26 €
N+ 4	531 €	0,50	265 €	0,68	361 €	96 €
N+ 5	541 €	0,50	271 €	0,64	346 €	76 €
N+ 6	552 €	0,50 + joker	276 €	0,60	331 €	55 €
N+ 7	563 €	0,50 + joker	282 €	0,57	321 €	39 €
N+ 8	574 €	0,50 + joker	287 €	0,54	310 €	23 €
N+ 9	586 €	0,50 + joker	293 €	0,51	299 €	6 €
N+ 10	598 €	0,50 + joker	299 €	0,50	299 €	0 €
N+ 11	609 €	0,50 + joker	305 €	0,50	305 €	0 €
N+ 12	622 €	0,50 + joker	311 €	0,50	311 €	0 €
Coût total			**3 353 €**		**3 775 €**	**422 €**

Le surcoût total pour le propriétaire est de 422 €, contre 137 € avec seulement le 1er accident (1er cas - a/ ci-dessus). Plusieurs accidents ont donc un effet « boule de neige » sur les cotisations d'assurance.

Il faut 12 ans pour cumuler 3 années consécutives au coefficient 0,50 et avoir droit au « joker », soit 7 de plus que s'il y avait eu seulement le 2e accident.

b/ Coefficient de départ = 0,80

Année	Cotisation de référence	Coût s'il n'y avait eu que le 2e accident		Coût avec les 2 accidents		Surcoût pour le propriétaire du véhicule
		Coefficient	Cotisation payée	Coefficient	Cotisation payée	
N+ 1	500 €	0,76	380 €	1,00	500 €	120 €
N+ 2	510 €	0,72	367 €	0,95	485 €	117 €
N+ 3	520 €	0,68	354 €	0,90	468 €	114 €
N+ 4	531 €	0,85	451 €	1,12	594 €	143 €
N+ 5	541 €	0,80	433 €	1,06	574 €	141 €
N+ 6	552 €	0,76	420 €	1,00	552 €	132 €
N+ 7	563 €	0,72	405 €	0,95	535 €	130 €
N+ 8	574 €	0,68	391 €	0,90	517 €	126 €
N+ 9	586 €	0,64	375 €	0,85	498 €	123 €
N+ 10	598 €	0,60	359 €	0,80	478 €	120 €
N+ 11	609 €	0,57	347 €	0,76	463 €	116 €
N+ 12	622 €	0,54	336 €	0,72	448 €	112 €
N+ 13	634 €	0,51	323 €	0,68	431 €	108 €
N+ 14	647 €	0,50	323 €	0,64	414 €	91 €
N+ 15	660 €	0,50	330 €	0,60	396 €	66 €
N+ 16	673 €	0,50	336 €	0,57	384 €	47 €
N+ 17	686 €	0,50 + joker	343 €	0,54	371 €	27 €
N+ 18	700 €	0,50 + joker	350 €	0,51	357 €	7 €
N+ 19	714 €	0,50 + joker	357 €	0,50	357 €	0 €
N+ 20	728 €	0,50 + joker	364 €	0,50	364 €	0 €
N+ 21	743 €	0,50 + joker	371 €	0,50	371 €	0 €
Coût total			**7 716 €**		**9 556 €**	**1 840 €**

Le surcoût total pour le propriétaire est de 1 840 €, contre 1 091 € avec seulement le 1er accident (1er cas - b/ ci-dessus). Comme dans l'exemple précédent, plusieurs accidents successifs ont un effet « boule de neige » sur les cotisations d'assurance, quel que soit l'intervalle de temps entre ces accidents (pour autant que le « joker » n'ait pas été atteint).

Il faut 21 ans pour cumuler 3 années consécutives au coefficient 0,50 et avoir droit au « joker », soit 5 de plus que s'il y avait eu seulement le 2e accident.

3e cas : véhicule au coefficient 0,50 pendant au moins 3 ans

Le 1er accident responsable n'a aucune incidence sur le coefficient, qui reste à 0,50. Il faut ensuite 3 ans sans accident pour avoir droit au « joker ». Tout accident survenu durant ce laps de temps est donc générateur de malus.

Plaçons-nous par exemple dans l'hypothèse où un 2e accident survient 2 ans plus tard.

Année	Cotisation de référence	Coût s'il n'y avait pas eu d'accident		Coût avec les 2 accidents		Surcoût pour le propriétaire du véhicule
		Coefficient	Cotisation payée	Coefficient	Cotisation payée	
N + 1	500 €	0,50 + joker	250 €	0,50	250 €	0 €
N + 2	510 €	0,50+ joker	255 €	0,62	316 €	61 €
N + 3	520 €	0,50+ joker	260 €	0,58	302 €	42 €
N + 4	531 €	0,50+ joker	265 €	0,55	292 €	27 €
N + 5	541 €	0,50+ joker	271 €	0,52	281 €	11 €
N + 6	552 €	0,50+ joker	276 €	0,50	276 €	0 €
N + 7	563 €	0,50+ joker	282 €	0,50	282 €	0 €
N + 8	574 €	0,50+ joker	287 €	0,50	287 €	0 €
Coût total			**1 859 €**		**1 999 €**	**140 €**

Le surcoût pour le propriétaire est de 140 €. La logique voudrait que le coût de ce malus soit partagé à parts égales entre les responsables des deux accidents.

Il faut 6 ans après le 2^{e} accident pour cumuler 3 années consécutives au coefficient 0,50 et avoir de nouveau droit au « joker ».

ANNEXE 9 : GUIDE PRATIQUE POUR L'ORGANISATION DE L'AUTOPARTAGE DANS LA SPHERE PRIVEE (SUISSE)

Le présent document est reproduit avec l'aimable autorisation de l'association suisse ATE (Association Transports et Environnement). Nous avons légèrement réduit son format pour pouvoir l'insérer dans ce rapport (format normal : A4).

Autopartage

Guide pour l'organisation d'un partage de voiture privé en Suisse

Berne, juillet 2004

VCS ATE ATA

Partager sa voiture, pour aller plus loin!

Trimbaler son nouveau sommier à vélo ou en tram, transpirer pour atteindre à pied le chalet isolé où a lieu une fête d'anniversaire, rentrer chez soi à minuit après avoir raté de peu le dernier bus? Même les plus fervents adeptes des transports publics souhaiteraient parfois bénéficier des avantages d'une voiture! Mais vaut-il pour autant la peine d'en acheter une?

On y renonce le plus souvent après avoir calculé les coûts et mené une réflexion écologique. Dès lors, l'autopartage se révèle être une solution profitable et de plus en plus répandue pour qui ne souhaite pas renoncer complètement à son auto-mobilité! Ces années dernières en Suisse, les communautés de personnes partageant une voiture et les associations ou entreprises spécialistes de l'autopartage ont connu un essor fulgurant. Le travail réalisé par l'Association Transports en Environnement, les campagnes de suisseEnergie et les offres des compagnies d'autopartage spécialisées ne sont pas pour rien dans cette évolution.

L'ATE a réuni pour vous dans ce guide les informations nécessaires à la pratique de l'autopartage privé, comme les indications concernant les assurances et les frais d'exploitation. En deuxième partie, nous présentons brièvement deux organisations d'autopartage et de covoiturage établies en Suisse ainsi qu'un bref aperçu des organismes ou centrales de covoiturage offrant des possibilités de transport à des personnes privées.

En espérant que ces informations vous soient utiles, nous vous souhaitons bonne route!

Table des matières

1 Autopartage privé 3
1.1 Autopartage ou usage commun d'un véhicule? 3
1.2 Frais d'exploitation 3
1.3 Assurances 4
1.4 Cas de sinistres 5
1.5 Estimation du véhicule mis à disposition 5
1.6 Représentante ou représentant du groupe d'autopartage 5
1.7 Entretien du véhicule 5
2 Organiser un autopartage en Suisse 6
2.1 Mobility CarSharing 6
2.2 RailLink 6
3 Le covoiturage: une sorte d'auto-stop organisé 7
4 Liste de liens et adresses utiles à l'autopartage 8

Impressum 8

Annexe 1: Modèle de contrat d'autopartage 9
Annexe 2: Modèle de contrat d'usage commun 12
Annexe 3: Formulaire de calcul des frais d'exploitation 14

1 Autopartage privé

1.1 Autopartage ou usage commun d'un véhicule?

En raison des différents rapports de propriété, il est important de différencier autopartage et usage commun. L'autopartage consiste à acquérir et utiliser un véhicule à plusieurs. Ainsi, vous êtes toutes et tous copropriétaires du véhicule. En revanche, l'usage commun signifie qu'une partie met son propre véhicule à disposition d'autres parties.

Les indications ci-après concernant les frais d'exploitation, les assurances et les cas de sinistres se rapportent à l'autopartage comme à l'usage commun. Les autres chapitres concernent plutôt l'autopartage, donc dans une moindre mesure l'usage commun.

L'ATE recommande de faire figurer les accords conclus entre les différentes parties sur contrat. A cet effet, nous avons élaboré des contrats types d'autopartage et d'usage commun d'un véhicule, que vous trouverez respectivement en annexes 1 et 2.

1.2 Frais d'exploitation

Les frais d'exploitation d'une voiture se composent de frais fixes et de frais variables. Dans la moyenne suisse, les frais fixes constituent plus de 60% (!) des frais totaux, que le véhicule soit utilisé ou non. Il faut donc en tenir compte même si la voiture reste au garage. Les frais variables sont constitués par l'usage du véhicule, donc directement liés au nombre de kilomètres parcourus.

Le formulaire et les explications de l'annexe 3 vous permettront de calculer les frais d'exploitation.

Vous trouverez également sur Internet des modes de calcul en ligne, plus ou moins détaillés, pour les frais d'exploitation. Il vous suffit de cliquer sur www.fahrzeugmarkt.ch (en allemand uniquement) ou www.tcs.ch › Informations techniques › Frais d'utilisation.

Les règles du jeu, pour un autopartage réussi

L'autopartage privé n'est pas sorcier.
Il suffit d'avoir deux parties intéressées et un véhicule. Bien sûr, il est nécessaire de discuter et de clarifier au préalable certains points importants, comme les questions d'assurances et des frais d'exploitation. L'ATE a réuni ci-après à votre intention quelques éléments de base pour un tel accord.

L'ATE répond volontiers à vos questions, que vous voudrez bien adresser à
l'Association Transports et Environnement ATE
Bureau-conseil
Aarbergergasse 61
Case postale 8676
3001 Berne
Tél. 031 328 82 00
(lu–ve, 9h–12h)
consulting@ate.ch

1.3 Assurances

a) Assurance responsabilité civile

Cette assurance est obligatoire. Elle couvre les dommages causés à des tiers par une conductrice ou un conducteur fautifs. Veillez à ne pas vous assurer au minimum légal de trois millions, mais à bénéficier d'une couverture illimitée. Le calcul de la prime est lié à différents éléments et son niveau (bonus-malus) dépend des antécédents individuels: moins on a causé d'accidents, moins on paie.

b) Casco collision

Cette assurance est facultative. Elle couvre les dégâts causés à sa propre voiture sans faute de tiers et offre donc une excellente protection contre la perte de capital investi dans le véhicule. Cette couverture est donc particulièrement conseillée lorsque plusieurs personnes se partagent un véhicule et à plus forte raison s'il s'agit d'un véhicule neuf. Après quelques années d'utilisation, il est recommandé de transformer la casco collision en une casco partielle. On peut choisir soi-même la franchise, ce qui permet de diminuer considérablement le montant de la prime. Cette assurance offre elle aussi différents niveaux de primes (bonus-malus).

c) Casco partielle

Facultative, la casco partielle est proposée séparément ou en complément d'une casco collision. Elle couvre les dommages causés par des tiers, intentionnellement ou par inadvertance, ceux occasionnés par des animaux (dont les fouines), le feu, des forces naturelles, le vol, le bris de glace et les dommages commis à des effets personnels. On peut choisir soi-même la franchise, ce qui permet de diminuer considérablement le montant de la prime.

d) Assurance-accidents pour occupants

Cette assurance couvre les personnes mentionnées dans la police, en cas d'accident du véhicule assuré. Elle est spécialement recommandée lorsque des personnes, conduisant le véhicule ou en tant que passagers, n'ont pas d'activité professionnelle. Malgré l'obligation de contracter depuis 1997, les personnes n'exerçant pas d'activité salariée sont souvent insuffisamment couvertes contre les suites d'accidents. L'Eco-Club ATE propose deux variantes d'assurance occupants: une formule plus chère couvrant tous les occupants, et une meilleure marché pour les personnes non soumises à la LAA.

L'ATE recommande de conclure les assurances ci-dessous.
Les membres de l'ATE peuvent le faire en optant pour le forfait Eco-Club ATE.

Vous obtiendrez de plus amples informations en contactant
l'Association Transports et Environnement ATE
Eco-Club
Tél. 0848 811 813
eco@ate.ch

1.4 Cas de sinistres

Les personnes occasionnant un dommage doivent en supporter les coûts. On entend par là les frais de réparation, éventuellement la dépréciation du véhicule, la perte de bonus et de franchise de l'assurance responsabilité civile pour véhicule à moteur, ainsi qu'une éventuelle perte de bonus et de franchise de l'assurance casco. Normalement, l'assurance couvre une partie de ces frais. En cas de perte intégrale du véhicule, la personne fautive doit rembourser aux autres parties contractantes ou au propriétaire de la voiture sa valeur d'avant l'accident. En cas de divergence entre les parties, il est recommandé de s'adresser à un expert indépendant, spécialiste en voitures, pour estimer la valeur du véhicule. Vous trouverez une liste d'experts en automobile sous www.fiea.org (liens en français).

1.5 Estimation du véhicule mis à disposition

Si les parties contractantes achètent une voiture appartenant à l'un des partenaires contractuel, il y a lieu d'estimer la valeur du véhicule. Le plus simple est d'obtenir la valeur indicative du véhicule sur Internet (www.autoscout24.ch, www.car4you.ch), en indiquant son prix catalogue, son âge et son kilométrage. Pour une estimation plus précise, on peut également s'adresser à un garagiste. Les membres de l'ATE peuvent faire évaluer gratuitement leur véhicule (de moins de 10 ans) selon les normes Eurotax: préparez marque, modèle exact, cylindrée, première mise en service, puissance, kilométrage actuel et appelez le numéro de téléphone 062 956 56 56.

1.6 Représentante ou représentant du groupe d'autopartage

En cas d'acquisition par plusieurs personnes d'un véhicule pour usage commun, il convient de désigner la détentrice ou le détenteur de référence pour les autorités et les compagnies d'assurances. Certains cantons en admettent plusieurs. Pour en savoir plus, il est préférable de contacter le service des automobiles compétent.

1.7 Entretien du véhicule

Pour que la communauté d'utilisation d'un véhicule fonctionne bien, il peut être utile de définir au préalable les modalités d'entretien et de nettoyage. Il est conseillé de désigner une personne responsable de l'exécution des travaux nécessaires. Les parties contractantes peuvent s'entendre sur le montant d'un éventuel dédommagement lié à ce travail.

2 Organiser un autopartage en Suisse

2.1 Mobility CarSharing

Les voitures Mobility sont disponibles en zones habitées comme en zones rurales. Actuellement, on compte en Suisse quelque 400 localités desservies. Le choix des modèles s'étend de la Smart au monospace, en passant par le cabriolet et la camionnette. Les réservations peuvent se faire 24 heures sur 24, par téléphone ou sur Internet. Pour les déplacements de vacances, si la durée de la location dépasse deux jours, Mobility vous réserve directement une voiture de location auprès de l'entreprise Herz, avec 30% de réduction en Suisse et 10% à l'étranger, sur le tarif normal.

Les clients de Mobility ont le choix entre le statut de membre sociétaire et celui de simple utilisateur. Les membres de la coopérative bénéficient d'un tarif préférentiel au kilomètre et à l'heure, et ne paient qu'une taxe d'adhésion unique en plus de leur part sociale. Les détenteurs d'AG, d'abo ½ tarif, d'abonnement annuel de parcours des CFF ou d'une entreprise de transports régionale de même que les coopératrices et coopérateurs Migros obtiennent un rabais sur la cotisation annuelle. Les entreprises bénéficient elles aussi de tarifs spéciaux. Le prix de location comprend l'essence, l'entretien, les réparations, la responsabilité civile, la casco, l'assurance occupants et la taxe sur les véhicules à moteurs, de même que les frais administratifs, de location de places de parc et la TVA. A l'heure actuelle, Mobility compte près de 60'000 clientes et clients.

Vous obtiendrez davantage d'informations sous www.mobility.ch.

2.2 RailLink

RailLink est une filiale des CFF qui travaille en collaboration avec Mobility et DaimlerChrysler, tout en focalisant son activité sur les gares, permettant ainsi de parcourir les longues distances en train et de poursuivre l'itinéraire en voiture, depuis la gare d'arrivée. Contrairement à Mobility, RailLink ne propose qu'un type de voiture: la Smart. Quelque 800 Smarts de sont actuellement mises à disposition par RailLink dans 350 gares de Suisse. Comme pour Mobility, les réservations se font par téléphone ou via Internet.

Condition d'adhésion à RailLink: être en possession d'un abonnement général ou demi-tarif des CFF. La cotisation annuelle et les tarifs par heure et kilomètre sont les mêmes que chez Mobility. Les membres de RailLink profitent également de l'offre d'autopartage de la Deutsche Bahn DB Carsharing, qui dispose de 1'000 véhicules répartis dans 500 emplacements de 50 villes d'Allemagne.

Vous obtiendrez davantage d'informations sous www.cff.ch/pv/raillink/index_f.htm.

Rouler sans trop (se) dépenser

En Suisse, deux entreprises d'autopartage proposent une excellente alternative ou complément avantageux à l'autopartage privé: Mobility CarSharing Suisse et RailLink.

Toutes deux collaborent et mettent au total plus de 1'700 véhicules à disposition, dans près de 1'000 endroits répartis dans toute la Suisse. Les véhicules de Mobility et de RailLink suppléent avantageusement aux prestations des transports publics, permettant de combiner aisément bus, train, tram, vélo et voiture, dans l'ordre souhaité, afin de mieux cibler l'usage de cette dernière. La clientèle de Mobility a accès à tous les véhicules de RailLink, et réciproquement.

ATE 6

3 Le covoiturage: sorte d'auto-stop organisé

Transmission via Internet

A part les communautés d'autopartage organisées et les organisations spécialisées, il existe en Suisse différents organismes ou centrales de covoiturages offrant des possibilités de transport en voiture à des personnes privées. Demandes et offres sont publiées sur Internet, permettant ainsi aux automobilistes et aux utilisateurs d'entrer en contact. La personne profitant de la course verse un montant à l'automobiliste lui offrant la course, afin de couvrir ses frais. Ce montant est convenu entre conducteur et passager. Certaines centrales indiquent un ordre de prix, d'autres prélèvent une taxe d'inscription ou de transmission.

Aperçu de l'offre de centrales de covoiturage en Suisse:

Adresse (réservation par internet)	Remarques
COVOITURAGE GENÈVE ET ALENTOURS www.covoiturage.ch	Trajets: principalement en région genevoise et dans le canton de Vaud, mais également dans les autres cantons romands et en France voisine. Prix de la course: le montant de la participation est négocié directement entre les deux parties.
CENTRALE DE COVOITURAGE ALLMOBILE Tödistrasse 16, 8027 Zurich Tél. 01 286 66 33 www.carpooling.com	Trajets: domestiques et internationaux Utilisatrices/utilisateurs: tout le monde Taxe: inscription gratuite sur Internet, pas de taxe pour la centrale de covoiturage. Prix de la course: le montant de la participation est négocié directement entre les deux parties, et se situe en général entre 10 et 20 ct. par km et par personne transportée.
COMPARTIR.ORG Tél. +34 93 7834 776 www.compartir.org	Trajets: internationaux, déplacement de vacances et courses régulières, même sur courte distance Utilisatrices/utilisateurs: tout le monde Taxe: inscription gratuite sur Internet Prix de la course: pas d'indication.
LIFTPOOL.CH Thorsten Eilers Franzstr. 12, D – 53111 Bonn Tél. +49 (0) 228 818 465 80 www.liftpool.ch	Trajets: domestiques et internationaux Utilisatrices/utilisateurs: tout le monde Taxe: inscription gratuite sur Internet, pas de taxe pour la centrale de covoiturage. Prix de la course: le montant de la participation est négocié directement entre les deux parties.
SERVICE DE TRANSPORT DE LA CROIX-ROUGE Conseil/service de transport Rainmattstr. 10, 3001 Berne Tél. 031 387 71 11 www.redcross.ch › Association Suisse des Services de Transport Handicap	Trajets principalement à fins médico-thérapeutiques, occasionnellement socio-culturelles. Inscription par téléphone auprès des associations cantonales de la Croix-Rouge de votre domicile. Prix de la course: 70 ct./km

4 Liste de liens et adresses utiles à l'autopartage

Vous trouverez sur Internet nombre d'informations relatives à l'autopartage. Petit choix de sites, parmi les plus intéressants:

Généralités

- **www.autopartage.ch**
  Infos sur l'autopartage privé et organisé en Suisse
- **www.ecomobiliste.ch**
  Guide pour l'achat écologique d'une voiture
- **www.vffs.ch**
  Liste d'experts automobiles indépendants

Assurances

- **www.eco-club.ch**
  L'assurance Eco-Club de l'ATE
- **www.ate.ch › produits › assurances**
  Toute l'étendue de l'offre d'assurances ATE pour les transports et les voyages

Entreprises et organismes spécialisés

- **www.mobility.ch**
- **www.cff.ch/pv/raillink/index_f.htm**

Covoiturage

- **www.carpooling.com**
- **www.liftpool.ch (en allemand uniquement)**
- **www.compartir.org**
- **www.redcross.ch**

Estimations de véhicules

- **www.autoscout24.ch**
- **www.car4you.ch**

Frais d'exploitation

- **www.autopartage.ch**
  Formulaire détaillé avec indications nécessaires au calcul des frais d'exploitation
- **www.auto-suisse.ch**
  Indications concernant la consommation en carburant de la plupart des véhicules
- **www.tcs.ch**

Si vos questions restent sans réponse même après avoir lu la présente brochure, n'hésitez pas à contacter l'Association Transports et Environnement!

Informations générales sur l'autopartage
Association Transports et Environnement ATE
Bureau-conseil
Aarbergergasse 61
Case postale 8676
3001 Berne
Tél. 031 328 82 00
(lu–ve, 9h–12h)
consulting@ate.ch

Assurances
Association Transports et Environnement ATE
Eco-Club
Tél. 0848 811 813
eco@ate.ch

Impressum
Editeur
Association Transports et Environnement ATE
www.ate.ch
Texte original
Monika Tschannen-Sliess
Actualisation et adaptation
Christoph Lanz & Moritz Christen
Traduction et adaptation française
Catherine Rouvenaz
Sources
www.autopartage.ch (dossier PDF téléchargeable gratuitement) ou
Service de documentation de l'ATE,
tél. 031 328 82 00, doc@ate.ch
(version imprimée du dossier PDF: Fr. 10.– pour les membres de l'ATE, Fr. 15.– pour les non membres)

ATE 8

Annexe 1

Modèle de contrat d'autopartage

Acquisition commune pour usage commun

Parties et objet en copropriété

Les parties contractantes, à savoir

Partie 1: _____

Partie 2: _____

Partie 3: _____

Partie 4: _____

concluent le contrat suivant:

1.1 Dans le but d'une utilisation commune, les parties font l'acquisition d'un véhicule en copropriété. Au cas où le véhicule appartient à l'un ou l'une des partenaires du contrat, sa valeur actuelle est déterminée soit selon accord entre les contractants, soi selon le mode de calcul proposé sur Internet, basé sur les normes Eurotax ou par un expert ou une experte en automobile choisie d'un commun accord.

Marque: _____

No. de châssis: _____

Immatriculation: _____

Première mise en circulation: _____

Valeur à neuf: _____

1.2 **La partie 1 paie:** _____ **%;**

La partie 2 paie: _____ **%;**

La partie 3 paie: _____ **%;**

La partie 4 paie: _____ **%**

de la valeur d'achat du véhicule. Chaque partie devient ainsi copropriétaire du véhicule selon son pourcentage respectif de participation à l'achat.

1.3 **L'accessoire suivant est également acquis en copropriété:**

_____

_____

_____

Fonctionnement

1.4 Les parties tiennent un carnet de bord, dans lequel sont consignées les indications suivantes:

a) **trajets:**
- date
- kilométrage lors de la restitution du véhicule
- nombre de kilomètres parcourus

b) **entretien et essence:**
- date et kilométrage
- désignation (du carburant)
- quantité
- montant des dépenses

1.5 Les parties s'engagent à faire un usage soigneux et approprié du véhicule, ainsi qu'à consigner correctement dans le carnet de bord les indications requises.

1.6 Les parties s'informent mutuellement en temps utile quand elles souhaitent utiliser le véhicule. Des périodes d'utilisation fixes peuvent être stipulées dans le contrat.

Utilisation et entretien

1.7 Les parties contractantes sont responsables de l'entretien, des réparations et du bon état de marche du véhicule. Elles désignent une personne responsable de l'état du véhicule et répondante officielle pour les compagnies d'assurances et les autorités (éventuellement contre dédommagement).

1.8 La responsabilité de l'entretien et du bon fonctionnement du véhicule durant le trajet ou lors d'une utilisation prolongée incombe au conducteur ou à la conductrice du moment, qui informe les autres parties en cas d'incident important. Les parties décident ensemble des réparations et de l'entretien.

1.9 Après utilisation, le véhicule est déposé à l'emplacement convenu et le carnet de bord mis à jour. Si le réservoir contient moins d'un quart de sa capacité, il doit être complété. Les papiers du véhicule et les clés doivent être déposés selon accord.

Coûts

1.10 L'utilisation de la voiture est facturée au preneur au prix coûtant, sur la base des indications du carnet de bord. Le décompte englobe l'ensemble des frais fixes et variables résultant de l'utilisation du véhicule durant la période de décompte mentionnée sous point 1.11. Les frais d'exploitation sont calculés selon le mode de calcul proposé par l'ATE. Le coût ainsi calculé est réparti entre les parties au prorata du nombre de kilomètres parcourus par chacune d'elles durant la période de décompte, qui est annuelle.

1.11 Les parties contractantes font les comptes chaque trimestre ou chaque semestre.

1.12 Les réparations importantes dépassant un montant de Fr. _____ ne peuvent être entreprises qu'après approbation de toutes les parties contractantes.

Responsabilité

1.13 La partie contractante responsable d'un accident ou d'un dommage en supporte elle-même les frais de réparation, à savoir les frais de réparation, la dépréciation éventuelle du véhicule, la perte de bonus et de la franchise de l'assurance responsabilité civile pour véhicule à moteur, de même que l'éventuelle perte de bonus et l'éventuelle franchise de l'assurance casco.
En cas de dommage total incombant à l'une des parties, celle-ci paie aux autres l'équivalent de la valeur du véhicule avant l'accident. Si les parties ne parviennent pas à s'entendre sur ce montant, il sera fait appel à un expert automobile indépendant pour la déterminer.

1.14 Chaque conductrice, chaque conducteur du véhicule répond de sa manière de conduire et prend en charge les coûts liés aux amendes éventuelles.

1.15 En plus des parties contractantes, sont autorisées à utiliser le véhicule toutes les personnes vivant dans le même ménage que celles-ci et possédant un permis de conduire pour la catégorie de véhicule concernée. Un prêt du véhicule à des tiers est subordonné à un accord mutuel.

Durée du contrat et résiliation

1.16 Le présent contrat est conclu pour une durée illimitée. Il peut être résilié au 30 juin ou 31 décembre de chaque année, avec préavis de trois mois.

1.17 En cas de vente, de saisie ou de mise en gage de la part de copropriété d'un des contractants, les autres parties peuvent exiger la dénonciation immédiate du contrat. A la résiliation du contrat ou à la vente du véhicule, la valeur actuelle de celui-ci est estimée de la manière mentionnée au point 1.1. La valeur actuelle ou le produit de la vente du véhicule est réparti entre les parties contractantes selon leurs parts respectives mentionnées au point 1.2, ou réinvesti dans un nouveau véhicule.

1.18 Des modifications du présent contrat sont possibles en tout temps. Elles doivent être portées par écrit et approuvées par toutes les parties.

1.19 Les annexes suivantes font partie intégrante du présent contrat:

- Le calcul des frais d'exploitation selon l'ATE
- Autres annexes:_____

_____

Le présent contrat entre en vigueur le _____.

Signatures:

Partie 1: _____

Partie 2: _____

Partie 3: _____

Partie 4: _____

Annexe 2

Modèle de contrat d'usage commun

Une des parties tient son véhicule à disposition d'une autre partie

Parties et objet d'usage commun

Les parties contractantes, à savoir

La ou le propriétaire (appelés ci-après P): _____

L'utilisatrice ou l'utilisateur (appelés ci-après U): _____

Concluent le contrat suivant:

1.1 P loue à U, pour des périodes d'utilisation fixées à l'avance, son véhicule

Marque: _____

No. de châssis: _____

Immatriculation: _____

Première mise en circulation: _____

Valeur à neuf: _____

en vue d'une meilleure exploitation du véhicule et d'une répartition des frais, au prorata des kilomètres parcourus.

Fonctionnement

1.2 Les parties tiennent un carnet de bord, dans lequel sont consignées les indications suivantes:

a) **trajets:**
- date
- kilométrage lors de la restitution du véhicule
- nombre de kilomètres parcourus

b) **entretien et essence:**
- date et kilométrage
- désignation (du carburant)
- quantité
- montant des dépenses

1.3 Les parties s'engagent à faire un usage soigneux et approprié du véhicule, ainsi qu'à consigner correctement dans le carnet de bord les indications requises.

Utilisation et entretien

1.4 P est en principe responsable de l'entretien, des réparations et du bon état de marche du véhicule.

1.5 La responsabilité de l'entretien et du bon fonctionnement du véhicule durant le trajet ou lors d'une utilisation prolongée incombe à la conductrice ou au conducteur du moment. U informe P de tout dérangement ou incident. P décide seul ou seule des réparations et de l'entretien.

1.6 Après utilisation, le véhicule est déposé à l'emplacement convenu et le carnet de bord mis à jour. Si le réservoir contient moins d'un quart de sa capacité, il doit être complété. Les papiers du véhicule et les clés doivent être déposés selon accord.

Coûts

1.7 L'utilisation du véhicule est facturée à U au prix coûtant. Le décompte englobe l'ensemble des frais fixes et des frais variables résultant de l'utilisation du véhicule durant la période de décompte. Les frais d'exploitation sont calculés selon le mode de calcul de l'ATE. Le total ainsi obtenu est réparti entre les deux parties au prorata du nombre de kilomètres parcourus par chacune d'elles durant la période de décompte, qui est annuelle. U paie en avance à P la moitié du montant des frais fixes prévisibles.

1.8 P est tenu de présenter à U, à sa demande, toutes les pièces justificatives nécessaires au calcul du prix coûtant.

Responsabilité

1.9 La personne responsable d'un accident ou d'un dommage doit assumer elle-même les frais de réparation. Ces coûts englobent les frais de réparation, la dépréciation éventuelle du véhicule, la perte de bonus et la franchise de l'assurance responsabilité civile pour véhicule à moteur, de même que l'éventuelle perte de bonus et l'éventuelle franchise de l'assurance casco. En cas de dommage total incombant à U, la personne responsable paie à P l'équivalent de la valeur du véhicule avant l'accident. Si les parties ne parviennent pas à s'entendre sur cette valeur il sera fait appel à un expert automobile indépendant pour la déterminer.

1.10 Chaque conductrice, chaque conducteur du véhicule répond de sa manière de conduire et prend en charge les coûts liés aux amendes éventuelles.

1.11 En plus des parties, sont autorisées à utiliser le véhicule toutes les personnes vivant dans le même ménage que celles-ci et possédant un permis de conduire pour la catégorie de véhicule concernée. U ne peut prêter le véhicule qu'avec l'accord de P.

Durée du contrat et résiliation

1.12 Le présent contrat est conclu pour une durée illimitée. Il peut être résilié, moyennant un délai préalable de trois mois, pour la fin d'un mois. Un dommage total au véhicule entraîne sa résiliation immédiate.

1.13 En cas de résiliation du contrat, les frais sont répartis entre les parties de la même manière qu'au terme d'une période de décompte.

1.14 Des modifications du présent contrat sont possibles en tout temps. Elles doivent être portées par écrit et approuvées par les deux parties.

1.15 Les annexes suivantes font partie intégrante du présent contrat :

- Le calcul des frais d'exploitation selon l'ATE

- Autres annexes:_____

_____

Le présent contrat entre en vigueur le _____.

Signatures:

P: _____

U: _____

13

Annexe 3

Formulaire de calcul des frais d'exploitation

Qui calcule bien va plus loin

Commentaires des postes 1 à 20 en pages suivantes

Frais fixes annuels en CHF

1	Amortissement (= 10 % du prix catalogue)	
2	Intérêt sur le capital (taux d'intérêt du carnet d'épargne sur la moitié du prix payé)	
3	Impôt sur les véhicules à moteur	
4	Assurance responsabilité civile	
5	casco collision et partielle	
6	Autres assurances (par exemple la protection juridique circulation de l'ATE)	
7	Location d'un garage	
8	Frais accessoires annuels (vignette autoroutière, carnet d'entraide ATE, assurance dépannage ATE)	
9	Entretien du véhicule	
10	Dédommagement à la / au responsable du véhicule	
11	**Total des frais fixes annuels**	

Frais variables pour 10'000 km en CHF

12	Dépréciation (= 2 % du prix catalogue)	
13	Carburant (= prix du litre en CHF x consommation en litre par 100 km x 100 km)	
14	Renouvellement des pneus (= prix des pneus : 3)	
15	Entretien, service antipollution, réparations, huile (montant forfaitaire)	
16	**Total des frais variables (pour 10'000 km)**	

Total des frais annuels en CHF

17	Fixes (= total des frais fixes)	
18	Variables (= total des frais variables : 10'000 km X nombre de km par an)	
19	**Total des frais annuels**	

Prix du kilomètre en CHF

20	**Prix du kilomètre (= total des frais annuels : nombre de km/an)**	

Commentaires relatifs au calcul des frais d'exploitation

Frais fixes annuels en CHF

1 Amortissement
Notre modèle prévoit un amortissement sur 10 ans. Pour simplifier, on calcule un taux d'amortissement linéaire de 10% par an sur le prix catalogue, sans tenir compte d'autres éléments tels que l'âge et le kilométrage du véhicule. Les montants d'amortissement peuvent être versés sur un compte pour de nouvelles acquisitions, ou répartis chaque année entre les propriétaires du véhicule, au prorata de leur participation.

2 Intérêts sur le capital

Le capital investi dans une voiture ne produit évidemment plus d'intérêts dès la date d'achat. Notre modèle prévoit une manière simple mais tout à fait usuelle de calculer cette perte d'intérêt, sur une valeur moyenne correspondant à la moitié du capital investi, durant toute la durée d'amortissement, au taux d'intérêt actuel d'un carnet d'épargne.

3 Impôt sur les véhicules à moteur
Cet impôt diffère fortement de canton en canton. Pour en savoir plus, il est conseillé de contacter l'office de la circulation du canton de domicile.

4 Assurance responsabilité civile
Il s'agit des frais annuels de l'assurance responsabilité civile obligatoire, qu'il faut calculer selon la catégorie de prime (bonus-malus) mentionnée sur la police. Il est recommandé de comparer plusieurs offres.

5 Casco collision ou partielle
Il faut tenir compte à ce poste des différentes primes casco collision ou partielle de même que de la catégorie de prime (bonus-malus) mentionnée sur la police. Là également, il est recommandé de comparer plusieurs offres. Le montant de la prime dépend fortement de celui de la franchise choisie.

6 Autres assurances
Ce poste dépend lui aussi des autres assurances qu'on choisit de conclure, par exemple l'assurance accidents occupants ou la responsabilité civile circulation de l'ATE.

7 Location d'un garage
Ce poste prend en compte le prix annuel de location d'un garage ou d'une place de parc.

8 Frais accessoires annuels
Ces frais englobent tous les frais accessoires comme le carnet d'entraide ATE, la vignette autoroutière ou l'assurance dépannage de l'ATE.

9 Entretien du véhicule
Il convient de calculer soit les frais effectifs, soit un forfait annuel de CHF 200.

10 Dédommagement à la personne responsable du véhicule
Il peut être utile de verser un dédommagement à la personne responsable du véhicule. L'ATE propose un ordre de grandeur de CHF 600.

11 Total des frais fixes annuels
C'est la somme des postes de 1 à 10.

15

Frais variables pour 10'000 km en CHF

12 Dépréciation
La voiture perd de sa valeur en fonction de son âge et du nombre de kilomètres parcourus. On en tient compte en calculant 2% du prix catalogue.

13 Carburant
Les frais de carburant pour 10'000 km englobent le prix de l'essence (au litre en CHF) et la consommation du véhicule (nombre de litres pour 100 km). La consommation de la plupart des véhicules est indiquée sous www.auto-schweiz.ch > consommations. On peut naturellement aussi l'estimer par expérience ou sur la base de son propre décompte.

14 Pneus
La durée de vie moyenne d'un pneu est d'environ 30'000 km. Pour 10'000 km, il faut donc diviser le prix des pneus (montage et équilibrage y compris) par trois.

15 Entretien service antipollution, réparations, huile (montant forfaitaire)
Pour ces frais, il faut calculer un montant forfaitaire indépendamment du prix catalogue du véhicule. Petite cylindrée: de CHF 400 à 600, catégorie moyenne inférieure: de CHF 500 à 750, catégorie moyenne: de CHF 650 à 900, classe supérieure : de CHF 800 à 1100.

16 Total des frais variables pour 10'000 km
C'est la somme des postes de 12 à 15.

Total des frais annuels en CHF

17 Frais annuels fixes
Correspond au poste 11.

18 Frais annuels variables
Les frais variables pour 10'000 km (poste 16) sont calculés de la manière suivante: le montant du poste 16 est divisé par 10'000 km, puis le résultat est multiplié par le nombre de kilomètres parcourus en une année.

19 Total des frais annuels
C'est la somme des postes de 17 et 18.

Prix du kilomètre

20 Prix du kilomètre
En divisant le total des frais annuels (poste 19) par le nombre de kilomètres parcourus, on obtient le prix du kilomètre. Les frais fixes constituant une part élevée du prix total, moins on roule, plus le prix du kilomètre est élevé.

16

ANNEXE 10 : QUELQUES TEMOIGNAGES D'AUTOPARTAGEURS SUR INTERNET

L'autopartage, ça existe et ça marche!

À l'heure où l'augmentation du prix des énergies fossiles semble devoir se poursuivre inéluctablement, où les routes sont sans cesse plus encombrées de véhicules transportant souvent une seule personne sur des distances parfois très courtes, certaines initiatives prennent forme pour… changer. Continuer à répondre à nos besoins tout en laissant une chance aux générations futures. Entretien avec Xavier Beaudoin, formateur-conseil en développement soutenable qui, avec quelques voisins, a impulsé un groupe local d'autopartage en Essonne.

Bonjour Xavier, pouvez-vous nous expliquer ce qu'est l'autopartage ?

Xavier B. : L'autopartage, consiste à **mettre à disposition de plusieurs foyers un ou plusieurs véhicules.** Ainsi, chaque foyer accède à l'utilisation de la voiture en fonction de ses besoins. Cela permet de réduire le nombre total de véhicules en circulation.

Comment avez-vous pris connaissance de cette idée ?

Xavier B. : J'ai lu des articles dans la presse écologique qui présentait ce type d'initiative. Cela a tout de suite fait résonance. Je suis très sensible et réceptif à toutes les actions en faveur du développement durable. Cette solution propose les avantages liés à l'utilisation de la voiture tout en développant une attitude responsable et citoyenne… Cette nouvelle façon de consommer et de se déplacer est en adéquation avec mes principes de vie. Cela m'est donc apparu naturel et évident.

Pourquoi ne pas avoir choisi le covoiturage ?

Xavier B. : Covoiturage et autopartage s'inscrivent tous deux dans un processus de réduction du nombre de véhicules utilisés, de réduction de la pollution. L'autopartage propose une utilisation personnelle : le conducteur utilise la voiture pour un déplacement privé. Le principe du covoiturage repose sur l'optimisation d'un même déplacement effectué par un groupe de personne. Mais l'un n'empêche pas l'autre, au contraire : les deux initiatives sont absolument complémentaires. Notre groupe pratique l'autopartage et le covoiturage. Mais certains déplacements ne rentrent pas dans le cadre d'un déplacement en groupe. **L'autopartage est une solution adaptée à des besoins personnels et individuels alors que le covoiturage permet des déplacements en commun.**

Quelles ont été vos motivations ?

Xavier B. : J'ai eu une voiture pendant 11 ans, qui a été détruite lors de la tempête de 1999. J'ai alors pris la décision de ne pas la remplacer. Les raisons principales qui ont motivé ma décision ? Tout d'abord, sur le plan financier, je trouvais ça intéressant de faire quelques économies et de réfléchir à mes postes de dépenses. À quoi est-ce que je consacre mon temps de vie ? Travailler 8 heures par jour pour gagner un salaire et en dépenser une partie pour se déplacer dans le confort et en polluant, est-ce une dépense nécessaire ? Quel sens prennent cette dépense et le temps de travail correspondant ? La raison écologique a bien évidemment motivé aussi ma démarche. Sensible depuis longtemps à la préservation de l'environnement, j'ai mieux redéfini mes besoins afin de diminuer mon empreinte écologique. Enfin, ma situation personnelle permet une adaptation facile à des déplacements… Je comprends que pour une famille, pour une femme seule, pour des parents, pour des ruraux, il est difficile de se passer aisément d'une voiture. En ce qui me concerne, j'ai un bon accès aux transports en commun, je me déplace beaucoup à vélo, parfois en covoiturage et maintenant grâce à une voiture partagée.

Comment avez-vous envisagé l'autopartage ?

Xavier B. : Depuis 1999 je n'ai plus de voiture. Bien sûr, c'est un choix personnel pleinement assumé mais je reconnais que dans certaines situations, la voiture est très utile. J'ai alors réfléchi à pouvoir utiliser une voiture tout en réduisant au maximum l'usage. La location ponctuelle de voiture aurait pu être une solution si cela n'avait pas un coût encore très élevé. Racheter une voiture aurait généré des frais (assurance, amortissement, garage…) quelle que soit la fréquence d'utilisation. La solution la mieux adaptée à ma philosophie de vie a été tout naturellement l'autopartage : possibilité d'avoir une voiture à proximité (petite marche d'un quart d'heure), à disposition quand j'en ai besoin tout en gardant l'idée de restreindre au maximum mes déplacements polluants.

Comment avez-vous concrétisé votre projet ?

Xavier B. : Le projet est déjà bien avancé. C'est une initiative collective avec des voisins. A l'occasion d'une soirée associative autour de la thématique : « se déplacer autrement », j'ai rencontré un voisin qui proposait de partager son véhicule. Je connaissais également deux autres foyers qui voulaient revendre leur voiture et s'associer à ce projet. Nous avons donc démarché des assurances auto pour un contrat où chacun de nous soit nominativement déclaré. À ce jour, nous nous préparons à signer un contrat à la GMF[52]. Nous avons réfléchi à une organisation pour définir les plages horaires de l'utilisation du véhicule par chacun. C'est un véritable travail de coopération et de gestion, une expérience riche et intéressante socialement.

Comment organisez-vous l'entretien et la réparation du véhicule ?

Xavier B. : Nous avons effectué un calcul du coût complet de la voiture au kilomètre : 30 centimes par kilomètre, qui comprend l'essence, l'assurance, l'entretien et l'amortissement. Pour chaque kilomètre effectué, l'utilisateur défraie de 30 cts le propriétaire de la voiture. Il ne s'agit pas d'une activité commerciale mais d'une participation équitable aux frais fixes et variables.

Que pouvez-vous dire de plus à ce sujet ?

Xavier B. : L'autopartage est une solution d'avenir qui mérite d'être étudiée. Son développement est d'ailleurs particulièrement rapide actuellement, vous avez sans doute remarqué qu'on en parle davantage. En plus d'apporter des avantages financiers, cette démarche permet aussi de faire un geste écologique et d'adopter un comportement plus citoyen et responsable. Cela permet de tisser des liens de qualité, d'ouverture et de solidarité. Pendant les trajets en covoiturage, nous échangeons beaucoup, nous apprenons à nous connaître. Cette réponse est une excellente adaptation au monde d'aujourd'hui et de demain. Il ne faut pas hésiter à se lancer : c'est bien plus facile et accessible qu'on ne se l'imagine. Et gardons à l'esprit que l'important n'est peut-être pas d'avoir à tout prix une voiture mais bien de pouvoir en **utiliser une quand on en a vraiment besoin.** Ça fait toute la différence. Pour élargir et conclure sur un concept du développement durable, c'est ce qu'on appelle l'économie de fonctionnalité.

[…]

Propos recueillis par Claire-Ida Monnier, 18/05/2009,
Source : www.mwm-mag.com/magazine/environnement/312-lautopartage

[52] Note d'ADETEC : cette signature a été différée, car 3 des 6 autopartageurs ne répondaient pas aux critères exigés par la GMF (voir page 81).

PARTAGER SA VOITURE, ÇA FAIT FAIRE DES ECONOMIES

Le coût d'une voiture (tout compris) était estimé en 2005 à 4600 euros par an en moyenne (source : Automobile Club[53]). A l'avenir, on imagine que ça ne va pas diminuer ! Pour réduire les frais, mais aussi pour sauver la planète (si c'est encore possible !), certains citoyens s'unissent et partagent un seul et même véhicule.

Laurent habite Lille et a une vieille voiture dont il se sert peu. De sensibilité écolo et ne roulant pas sur l'or, il a proposé à ses amis de l'utiliser. Ni une ni deux, tout le monde s'y est mis. Aujourd'hui, ils sont 8 à se partager cette voiture pour faire de grosses courses ou pour aller dans des bleds inaccessibles en train. Pour le reste, cette équipe de sauveurs de la planète […] prend le train, pédale, marche […].

Laurent centralise les réservations par internet. Si quelqu'un a besoin dudit véhicule, il suffit de lui envoyer un e-mail en précisant le jour et l'heure à bloquer. En le rendant, il veillera à faire le plein... pour le suivant ! Pour l'assurance, c'est une assurance « tout conducteur » […]. Les autres frais (réparation...) sont partagés au prorata des kilomètres parcourus.

Alors, ça vous donne envie, hein ? Demandez donc à vos voisins et amis s'ils veulent économiser une sacrée somme, il y en a peut-être qui ne sont pas si attachés à leur Titine que ça ! En plus, si tout le monde s'y met, vous aurez moins de problème pour garer la Titine collective devant chez vous !

Patricia

Source : http://margranger.free.fr/wassingue/article.php3?id_article=44

[53] Note d'ADETEC : ces chiffres sont surévalués, cf. pages 21 à 24.

Partager une voiture ? Pourquoi pas ! (Belgique)

Jeudi 8 janvier 2004

Mil Aerts et Pascale Borguet vivent dans le centre d'Anvers avec leur fille de 15 ans. Depuis un an, ils partagent avec seize autres personnes deux voitures d'occasion.

« Nous habitons et travaillons tous les deux dans le centre-ville et notre voiture était inutilisée 23 heures par semaine, raconte Mil. À vrai dire, nous l'utilisions seulement une fois par semaine pour de grosses courses au supermarché. Alors, l'an dernier, j'ai vendu ma voiture en partage à un groupe de personnes. Je ne les connaissais pas, mais ça ne me semblait pas un problème vu que toutes les conditions étaient notées noir sur blanc. Avec le temps, le groupe s'est élargi à 16 personnes et nous avons fait l'acquisition d'une seconde voiture de partage. Nous payons 20 centimes du km. »
« Très strict ? Mais pas du tout ! Nous avons tous une connexion Internet, et nous réservons en ligne la voiture. Lorsque je prends un rendez-vous pour lequel j'en ai besoin, je consulte d'abord le calendrier de disponibilité des véhicules. Et si quelque chose survient à l'improviste, il y a toujours l'une des deux voitures de libre. A l'avenir, nous voulons collaborer avec d'autres groupes de covoitureurs pour nous « louer » réciproquement les voitures pendant les vacances. En fait, je ne vois aucun inconvénient à ce système et ça nous permet d'économiser l'équivalent de nos vacances au ski ! ».

Les conseils de Mil et Pascale :
Le partage d'auto est intéressant pour les gens qui n'ont pas besoin d'une voiture pour les trajets domicile-travail et qui roulent moins de 5 000 km par an.
Il est important que les personnes qui partagent une voiture habitent dans le même voisinage. Pour trouver des personnes intéressées, une bonne solution est de mettre une annonce dans le journal local ou dans les boîtes à lettres.
Commencez par une voiture d'occasion pas trop chère, c'est financièrement le plus intéressant. Veillez à ce que toutes les conditions du partage soient mises par écrit.
Un des meilleurs systèmes est de prévoir que les participants achètent à l'avance des kilomètres ; cela évite au « coordinateur » du groupe de devoir réclamer l'argent à chaque fois.
Communiquez à l'assurance le nom des personnes qui utilisent la voiture. C'est d'ailleurs toujours obligatoire dès qu'on prête sa voiture à une autre personne que l'assuré.
Répartissez les tâches (contrôle technique, entretien au garage).
Vous pouvez éventuellement utiliser le système (gratuit) de groupes en ligne sur www.yahoo.com (avec code d'accès, calendrier, mail commun) pour organiser vos réservations d'auto, le suivi des lieux de parking du véhicule et autres échanges d'informations. Vous pouvez aussi communiquer le jour même l'endroit où se trouve la voiture à celui qui l'utilise après vous, avec un coup de fil ou un SMS.

Alors qu'ils venaient de se marier, Ruth Stokx et Herman Brangers de Kessel-Lo ont commencé à covoiturer avec quelques couples d'amis. Entre-temps ils ont eu 4 enfants (de 3 à 9 ans) et partagent aujourd'hui un minibus avec la crèche voisine.

« Il y a 10 ans, quand notre vieille auto a rendu l'âme, nous avons acheté une petite voiture avec des amis. Le système fonctionnait très bien ; nous avions chacun la voiture pendant deux semaines et nous nous organisions pour placer les activités nécessitant la voiture dans ces semaines. Nous faisons généralement les courses et ce genre de choses à vélo. Nous n'avons jamais trouvé cette organisation contraignante. Finalement, à quelle fréquence avez-vous réellement besoin de votre voiture ? Et comme nous fonctionnions avec un petit groupe qui se connaissait bien, nous avons toujours maîtrisé l'organisation. Ce partage de voiture a pris fin lorsque l'un d'entre nous a eu un accident avec l'auto. Nous avons envisagé de louer une voiture de temps en temps, mais finalement, nous avons acheté un minibus en commun avec la crèche voisine. C'était pratique, puisque nous avions à présent quatre enfants. La crèche a besoin du minibus surtout le matin et le soir pour aller chercher et ramener les enfants ; le reste du temps, nous pouvons l'utiliser. C'est surtout le cas

lorsque que nous devons partir avec les quatre enfants à la fois, ce qui n'est pas très pratique en transport en commun. »

Les conseils de Ruth et Herman :
Dans un système de partage d'auto, moins il y a de personnes et plus c'est pratique. C'est mieux aussi de se connaître et d'habiter dans le même coin.
Si à une période plusieurs personnes ont besoin de la voiture en même temps, comme pendant les jours fériés, une solution consiste à louer une autre voiture et à en partager les frais entre tous.
Le « déclic » qu'il faut avoir, c'est de considérer la voiture comme un moyen de transport et non pas comme une propriété.

Ben Breeur est père d'une petite fille de 2 ans et demi et habite à Louvain. Sa femme a une voiture de société, tandis que lui loue de temps en temps l'auto d'un particulier. La société où il travaille va bientôt recourir aux services de la société de carsharing Cambio[54].

« Depuis six mois, nous faisons partie d'un groupe de partage de voiture avec six autres personnes. Nous louons la voiture d'un particulier contre 0,20 centimes du kilomètre, tout compris. Pour moi, c'est la deuxième auto du foyer ; ma femme a une voiture de société, mais si je suis en congé, je n'ai plus de voiture. J'ai en effet échangé ma propre voiture de société contre un abonnement de train et mon employeur va bientôt me donner un abonnement chez Cambio, la société de carsharing. J'en avais marre des embouteillages pour aller à Bruxelles.
En réalité, le partage d'auto est même un peu superflu pour moi : pendant les six derniers mois, je n'ai loué la voiture qu'une seule fois. J'ai depuis acheté un vélo pliant et j'ai l'impression de ne plus avoir besoin de la voiture. En outre, je dois à chaque fois installer le siège-auto de ma fille dans le véhicule qui se trouve chez son propriétaire. Deux autres personnes du groupe n'ont jamais utilisé la voiture. Du coup, le propriétaire doit trouver d'urgence d'autres personnes s'il veut rentrer dans ses frais. »

Les conseils de Ben :
Consignez bien tous les détails de votre organisation sur papier. Vous pouvez pour ça vous inspirer du modèle de contrat proposé par Autopia (en néerlandais).
Ne vous contentez plus d'en parler, essayez maintenant ce type de système. De toute façon, il est toujours possible d'arrêter.

Source : http://www.mondequibouge.be/index.php/2004/01/partager-une-voiture-pourquoi-pas/

[54] Service d'autopartage bruxellois.

GLOSSAIRE

Autopartage : dans ce rapport, nous employons le terme « autopartage » uniquement pour parler de l'autopartage dans la sphère privée. Dans la plupart des publications, ce terme est employé pour parler des services d'autopartage.

Autopartage dans la sphère privée (ou autopartage privé) : mise en commun d'un ou plusieurs véhicules, utilisés par des amis, des voisins ou des proches pour des trajets différents à des moments différents (ce qui le distingue du covoiturage). Le véhicule appartient à l'un des autopartageurs ou est la copropriété de tous. Ce type de service peut également s'organiser entre personnes morales (associations, entreprises…). Pour éviter les répétitions et alléger la rédaction, nous avons également employé l'expression « autopartage privé ».

Autopartageur(se) : personne pratiquant l'autopartage dans la sphère privée. Nous employons également ce terme comme adjectif. Exemple : famille autopartageuse.

Copropriétaire : autopartageur(se) étant copropriétaire du véhicule partagé, généralement sous forme associative.

Covoiturage : utilisation d'un véhicule par plusieurs personnes qui effectuent ensemble le même trajet.

Décote : perte de valeur progressive d'un véhicule, liée à son âge et à son kilométrage.

Groupe d'autopartage : ensemble des personnes partageant l'usage d'un ou plusieurs véhicules en autopartage dans la sphère privée.

MEEDDM : Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer.

Modes doux : marche à pied et vélo, mais aussi rollers et trottinette. On parle également de modes non motorisés.

PDE : plan de déplacements d'entreprise. Un PDE est un ensemble de mesures incitatives et organisationnelles mises en œuvre par un employeur pour développer les modes de déplacement les plus économiques et les plus respectueux de l'environnement : marche à pied, vélo, transports en commun, covoiturage…

PREDIT : Programme national de Recherche d'Expérimentation et D'Innovation dans les Transports terrestres.

Propriétaire : autopartageur(se) étant propriétaire du véhicule partagé.

Service d'autopartage : système de location de courte durée, géré par une association ou une entreprise et réservé aux personnes abonnées au service (ex : Caisse Commune, à Paris, Auto'trement à Strasbourg).

Utilisateur(trice) : autopartageur(se) n'étant pas propriétaire du véhicule partagé.

BIBLIOGRAPHIE

ADEME Ile-de-France et Ville de Paris / Bureau d'études 6T (Christophe JEMELIN et Nicolas LOUVET), *Analyse des comportements et des représentations associés à l'autopartage*, 2007 → téléchargeable sur http://ile-de-france.ademe.fr/IMG/pdf/Rapport_autopartage_Ville_de_Paris-ADEME_par_6T.pdf

Agence Régionale de l'Environnement et des Nouvelles Energies (ARENE) Ile-de-France / Cabinet Philippe TAITHE, *Le concept de réseau de confiance appliqué au covoiturage et à l'autopartage – Rapport d'expertise juridique*, 2007 → téléchargeable sur http://www.areneidf.org/medias/publications/rapport_dexpertise_juridique_le_concept_de_reseaux.pdf

Association Transports et Environnement (ATE), *Autopartage : guide pour l'organisation d'un partage de voiture privée en Suisse*, 2004 → voir annexe 9. Ce document est également téléchargeable sur http://www.clubderautofreien.ch/media/dokumente/literatur/carsharing-ua/ate04.pdf

CERTU (Robert CLAVEL, Muriel MARIOTTO et Benjamin ARSAC), *L'autopartage en France et en Europe – Etat des lieux et perspectives*, 2008 → téléchargeable sur http://www.innovations-transports.fr/IMG/pdf/EtatLieuAutopartage_17-12FINAL.pdf

CERTU, *Les obstacles juridiques aux transports innovants*, 2006 → téléchargeable sur http://www.innovations-transports.fr/IMG/pdf/Obstacles_juridiques.pdf

CETE de Lyon (Maxime JEAN), *Autopartage dans la sphère privée – Etat de l'art en Europe et en Amérique du Nord*, 2009. Contact : maxime.jean@developpement-durable.gouv.fr

Commission des comptes des transports de la Nation, *Les comptes des transports en 2007* (2008) → téléchargeable sur http://www.statistiques.equipement.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=438

INSEE (Jean-Loup MADRE et Joëlle MAFFRE), *La mobilité régulière et la mobilité locale en 1982 et 1994*, INSEE Résultats, 1997.

INSEE, INRETS et Jean-Paul HUBERT (Université de Paris-Est), *Dans les grandes agglomérations, la mobilité quotidienne diminue, et elle augmente ailleurs*, juillet 2009 (premiers résultats de l'Enquête Nationale Transports et Déplacements 2007-2008) → téléchargeable sur http://www.insee.fr/fr/ffc/ipweb/ip1252/ip1252.pdf

Jonction (bureau d'études), *Pour un développement à grande échelle de l'autopartage*, 2007.

Jean-Pierre ORFEUIL, *Mobilités urbaines, l'âge des possibles*, Les Carnets de l'info, 2008.

Roland RIES, *Proposition de loi tendant à promouvoir l'autopartage*, 2006 → téléchargeable sur http://www.senat.fr/dossierleg/ppl05-183.html

Union Routière de France, *Faits et chiffres 2007, statistiques du transport en France*, 2008 → données disponibles sur http://www.urf.asso.fr/?label=faits

TABLE DES MATIERES

SOMMAIRE **2**

REMERCIEMENTS **4**

POUR ALLER RAPIDEMENT AUX PRINCIPAUX RESULTATS DE L'ETUDE **5**

FICHE DE SYNTHESE **6**

PROBLEMATIQUE 6
METHODOLOGIE 6
PRINCIPAUX RESULTATS 6

RESUME **7**

INTRODUCTION 7
MOTORISATION ET USAGE DE LA VOITURE EN FRANCE 7
LES SERVICES D'AUTOPARTAGE 7
QUANTIFICATION DE L'AUTOPARTAGE DANS LA SPHERE PRIVEE 8
ANALYSE DETAILLEE D'UNE SELECTION D'EXPERIENCES 8
Qui sont les autopartageurs ? *8*
La mise en place de l'autopartage *9*
Les véhicules partagés *9*
Avec qui se fait l'autopartage ? *9*
Fonctionnement de l'autopartage *9*
Utilisation du véhicule partagé *10*
Impact de l'autopartage sur la motorisation et sur la mobilité en voiture *10*
Bilan de l'autopartage *11*
Conseils aux personnes intéressées par l'autopartage *11*
Naissance d'un Club d'Autopartage *11*
Les principaux freins à la mise en place de l'autopartage *11*
AVANTAGES DE L'AUTOPARTAGE DANS LA SPHERE PRIVEE 12
PROPOSITIONS POUR DEVELOPPER CETTE PRATIQUE 12

1. INTRODUCTION **13**

1.1. PRESENTATION 13
1.2. PHASAGE DE L'ETUDE 14

2. COMBIEN LES FRANÇAIS ONT-ILS DE VOITURES ET COMMENT S'EN SERVENT-ILS ? **15**

2.1. MOTORISATION DES MENAGES 15
2.1.1. Le parc de voitures particulières *15*
2.1.2. Les véhicules à disposition des ménages *16*
2.1.3. Age moyen du parc *19*
2.2. NIVEAU D'USAGE 19
2.2.1. Kilométrage annuel *19*
2.2.2. Durée d'utilisation *20*
2.2.3. Impacts de la disponibilité d'une voiture sur les pratiques de déplacement *20*
2.3. COUT DE POSSESSION ET D'USAGE 21
2.3.1. En moyenne 0,28 €/km *21*
2.3.2. En moyenne 0,23 €/km pour une petite voiture *22*
2.3.3. Des coûts surévalués par de nombreux acteurs *23*
2.4. PRINCIPAUX ELEMENTS EN FAVEUR DE L'AUTOPARTAGE DANS LA SPHERE PRIVEE 25
2.5. DERNIERE MINUTE : 40 % DES FRANÇAIS ENVISAGENT OU ONT ENVISAGE DE SE SEPARER D'UNE DE LEURS VOITURES DANS L'ANNEE A VENIR 25

3. LES SERVICES D'AUTOPARTAGE 26

3.1. PRESENTATION 26
3.2. ATOUTS 26
3.2.1. Principaux atouts 26
3.2.2. Impacts sur l'environnement 27
3.3. PRINCIPALES CARACTERISTIQUES 27
3.3.1. Villes concernées 27
3.3.2. Nombre de stations 29
3.3.3. Nombre de véhicules 29
3.3.4. Nombre d'abonnés 29
3.4. MODALITES DE FONCTIONNEMENT 30
3.4.1. Forme juridique 30
3.4.2. Réservation et utilisation 30
3.5. COUT POUR L'USAGER 30
3.6. PROFIL DES ABONNES ET IMPACTS SUR LA MOBILITE 32
3.6.1. Abonnés de Lilas, à Lille 32
3.6.2. Abonnés de Caisse Commune, à Paris 32
3.7. PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT 34
3.7.1. Notoriété 34
3.7.2. Projets 35
3.7.3. Quel modèle économique ? 36
3.7.4. Clientèles cibles 36
3.7.5. Evolutions du cadre législatif 36
3.7.6. Potentiel 37
3.8. ET DANS LES AUTRES PAYS ? 37

4. IDENTIFICATION D'EXPERIENCES D'AUTOPARTAGE DANS LA SPHERE PRIVEE 39

4.1. INFORMATION DIFFUSEE 39
4.2. CANAUX DE DIFFUSION 40
4.3. NOMBRE ET CARACTERISTIQUES DES EXPERIENCES IDENTIFIEES 41
4.3.1. Nombre d'expériences identifiées 41
4.3.2. Localisation 41
4.3.3. Par quels canaux les avons-nous identifiées ? 43
4.3.4. Présentation détaillée 43
4.4. ESTIMATION DE L'AMPLEUR DE L'AUTOPARTAGE DANS LA SPHERE PRIVEE EN FRANCE 44
4.4.1. Nombre de véhicules partagés 44
4.4.2. Nombre d'autopartageurs 44
4.5. DERNIERE MINUTE : UNE INITIATIVE SUR INTERNET 44

5. ANALYSE DETAILLEE D'UNE SELECTION D'EXPERIENCES 46

5.1. METHODE DE TRAVAIL 46
5.2. LISTE DES REPONDANTS 48
5.2.1. Autopartageurs et anciens autopartageurs 48
5.2.2. Personnes ayant un projet d'autopartage 49
5.3. QUI SONT LES AUTOPARTAGEURS ? 50
5.3.1. Lieu de résidence 50
5.3.2. Composition des ménages 50
5.3.3. Age 51
5.3.4. Profession 51
5.3.5. Engagements associatifs ou militants 52
5.3.6. Partagent-ils autre chose qu'une voiture ? 53
5.4. VEHICULES POSSEDES 54
5.4.1. Voitures 54
5.4.2. Zoom sur les utilisateurs 55
5.4.3. Vélos 55
5.4.4. Deux-roues motorisés (moto, scooter, mobylette…) 55
5.5. COMMENT SE DEPLACENT-ILS AU QUOTIDIEN ? 55
5.5.1. Domicile → travail 56
5.5.2. Domicile → école, crèche ou nourrice 56
5.5.3. Achats alimentaires 56

5.6. QUE REPRESENTE LA VOITURE POUR EUX ? 57
5.7. LA MISE EN PLACE DE L'AUTOPARTAGE 58
5.7.1. Statut des répondants dans l'autopartage 58
5.7.2. Date de démarrage 58
5.7.3. Origine de l'autopartage 59
5.7.4. Motivations des autopartageurs 63
5.7.5. Qu'auraient-ils fait s'ils n'avaient pas fait d'autopartage dans la sphère privée ? 66
5.7.6. Et les services d'autopartage ? 67
5.7.7. Les craintes et les interrogations initiales 67
5.8. LES VEHICULES PARTAGES 68
5.8.1. Un seul véhicule, en général 68
5.8.2. Un véhicule déjà possédé par un des membres, en général 69
5.8.3. Le véhicule partagé peut être le premier ou le deuxième véhicule du ménage 69
5.8.4. Des véhicules de toutes les tailles 70
5.8.5. Des véhicules un peu plus anciens que la moyenne et qui roulent presque autant 70
5.8.6. Stationnement 72
5.9. AVEC QUI SE FAIT L'AUTOPARTAGE ? 73
5.9.1. 3 ménages autopartageurs par véhicule, en moyenne 73
5.9.2. Une pratique qui se fait surtout avec des proches 74
5.9.3. Des utilisateurs n'habitant pas forcément à proximité immédiate de la voiture partagée 75
5.10. FONCTIONNEMENT DE L'AUTOPARTAGE 76
5.10.1. Un fonctionnement le plus souvent informel 76
5.10.2. Un fonctionnement basé essentiellement sur la confiance 76
5.10.3. L'autopartage est souple 77
5.10.4. Des modalités variables de participation aux frais 78
5.10.5. Gestion du véhicule et de l'autopartage 80
5.10.6. Assurance : le principal problème 81
5.10.7. Clés et papiers : à chaque situation sa solution 85
5.10.8. Réservations 85
5.10.9. Carnet de bord 86
5.11. USAGE DU VEHICULE PARTAGE 87
5.11.1. Kilométrage annuel 87
5.11.2. Fréquence d'utilisation 88
5.11.3. Que se passe-t-il quand le véhicule est déjà réservé ? 90
5.11.4. Autopartage et situation d'urgence 91
5.11.5. Autopartage et covoiturage 91
5.12. IMPACT DE L'AUTOPARTAGE SUR LA MOTORISATION ET SUR LA MOBILITE EN VOITURE 92
5.12.1. L'autopartage contribue à réduire la motorisation 92
5.12.2. Impact sur la mobilité en voiture 92
5.13. BILAN DE L'AUTOPARTAGE 94
5.13.1. Un bilan unanimement positif 94
5.13.2. L'image de la voiture reste très utilitaire 95
5.13.3. Les autopartageurs veulent continuer l'autopartage 96
5.13.4. Une volonté d'essaimage 96
5.13.5. Les anciens autopartageurs aimeraient recommencer 97
5.14. RECOMMANDATIONS ET ATTENTES 97
5.14.1. Conditions pour faire de l'autopartage 97
5.14.2. Conseils aux personnes intéressées 98
5.14.3. Vaut-il mieux être propriétaire ou utilisateur ? 99
5.14.4. Comment les pouvoirs publics pourraient-ils favoriser l'autopartage ? 100
5.15. NAISSANCE D'UN CLUB D'AUTOPARTAGE 101
5.16. LES AUTOPARTAGEURS POTENTIELS 102
5.16.1. Présentation 102
5.16.2. Origine de la réflexion sur l'autopartage 102
5.16.3. Les principaux freins à la mise en place de l'autopartage 103
5.16.4. Attentes et besoins 105

6. ETAT DE L'ART EN EUROPE ET EN AMERIQUE DU NORD 106

7. PROPOSITIONS POUR DEVELOPPER L'AUTOPARTAGE DANS LA SPHERE PRIVEE 107

7.1. POURQUOI DEVELOPPER L'AUTOPARTAGE DANS LA SPHERE PRIVEE ? 107
7.2. PUBLICS CIBLES 108
7.2.1. L'autopartage dans la sphère privée est adapté à tous les contextes et tous les publics 108
7.2.2. Certains publics y sont particulièrement favorables 108
7.2.3. Deux pistes de réflexion intéressantes 109
7.3. TROUVER UN NOM SIMPLE ET EXPLICITE 109
7.4. L'INSCRIRE DANS LA LOI 110
7.5. COMMUNIQUER 110
7.5.1. Faire connaître 110
7.5.2. Inciter à faire 110
7.6. APPORTER UNE REPONSE AUX QUESTIONS PRATIQUES ET REGLEMENTAIRES 111
7.6.1. Introduction 111
7.6.2. Définir la forme juridique la plus adaptée 111
7.6.3. Proposer des contrats d'assurance adaptés 111
7.6.4. Définir le calcul des coûts et le partage des frais 117
7.6.5. Rédiger un modèle de contrat 120
7.6.6. Autoriser l'usage de photocopies des papiers du véhicule 120
7.7. REDIGER UN GUIDE PRATIQUE 120
7.8. METTRE EN PLACE DES MESURES INCITATIVES 120

ANNEXES 122

ANNEXE 1 : TEXTES INTRODUCTIFS DES ARTICLES ET MAILS DIFFUSES LORS DE LA PREMIERE PHASE DE L'ETUDE 122
1. Mail envoyé dans le réseau professionnel d'ADETEC 122
2. Article paru dans certaines revues et sur certains sites internet spécialisés dans les transports 123
ANNEXE 2 : COORDONNEES D'AUTOPARTAGEURS 124
ANNEXE 3 : EXEMPLE DE CHARTE D'AUTOPARTAGE 126
ANNEXE 4 : CALCUL DE LA REPARTITION DES FRAIS POUR LE RENAULT KANGOO DE LAURENT C. EN 2008 129
ANNEXE 5 : COMMENT S'ASSURER ? 131
ANNEXE 6 : LE COEFFICIENT DE REDUCTION/MAJORATION (BONUS/MALUS) DANS LE CODE DES ASSURANCES 133
ANNEXE 7 : LA TARIFICATION DES ASSURANCES AUTOMOBILES 135
ANNEXE 8 : IMPACTS FINANCIERS D'UN ACCIDENT RESPONSABLE D'UN UTILISATEUR DU VEHICULE PARTAGE 139
ANNEXE 9 : GUIDE PRATIQUE POUR L'ORGANISATION DE L'AUTOPARTAGE DANS LA SPHERE PRIVEE (SUISSE) 143
ANNEXE 10 : QUELQUES TEMOIGNAGES D'AUTOPARTAGEURS SUR INTERNET 159

GLOSSAIRE 164

BIBLIOGRAPHIE 165

TABLE DES MATIERES 166