

Fiche pratique

Les flottes de véhicules en autopartage, mises à disposition des habitants, ne sont pas réservées aux grandes villes. Un tel service peut être rendu dans de plus petites agglomérations voire en zone rurale, à condition d'encadrer ses conditions d'utilisation.

DÉVELOPPER UN SERVICE D'AUTOPARTAGE

En théorie, l'autopartage n'a que des avantages. Économiquement, il pallie l'absence de ligne régulière de transports en commun. Socialement, il permet à des habitants ne possédant pas de véhicule personnel de se déplacer. Écologiquement, il limite les émissions polluantes puisque les véhicules utilisés sont électriques. Cependant, en pratique, l'autopartage peut s'avérer difficile à rentabiliser ainsi qu'en atteste l'échec du service Autolib', en région parisienne. Ses coûts ont été grevés par des dégradations ainsi que par la nécessité de répartir les véhicules disponibles entre les stations.

PROPOSER UN SERVICE « CAPTIF »

Les services d'autopartage expérimentés à petite échelle peuvent éviter ces deux écueils. D'abord, en favorisant l'appropriation des véhicules par les utilisateurs. A Seninghem (736 habitants, Pas-de-Calais), le véhicule électrique utilitaire sept places (Nissan ENV-200 Evalia) que la ville a acquis en juin 2018 est mis à la disposition à la mairie. Si la réservation s'effectue en ligne sur la plateforme d'un prestataire spécialisé dans ce service (Clem'), les clés doivent être retirées sur place dans une boîte extérieure qui se déverrouille avec un code unique pour chaque location. De son côté, la communauté Ardenne Métropole (130 000 habitants, Ardennes) qui propose ce service à ses 61 communes membres (16 Citroën C Zéro et 16 Renault Zoe) demande aux utilisateurs d'effectuer un état des lieux avant de démarrer. Des avertissements et des sanctions sont prévus lorsque des dégradations sont constatées. En outre,

les communes et leurs groupements peuvent maîtriser les coûts de l'autopartage en imposant aux conducteurs de ramener les véhicules à leur point de départ. Seninghem, comme Ardenne Métropole, ont choisi cette mesure qui garantit une répartition homogène de la flotte en permanence. **Notre conseil :** attention aux prestataires qui proposent du « free floating » (possibilité de prendre un véhicule où il se trouve et de le laisser n'importe où). Leur rentabilité impose un maillage dense des bornes de recharge ainsi qu'un nombre important de véhicules (au moins une centaine).

DÉVELOPPER L'UTILISATION DES VÉHICULES

La rentabilité d'un service d'autopartage repose sur un taux de rotation élevé des véhicules. Plusieurs craintes peuvent rendre les habitants réticents à les utiliser, à commencer par l'insuffisance d'autonomie pour leurs trajets. Ainsi, Ardenne Métropole a positionné des Citroën C Zéro (150 km d'autonomie environ) dans les zones urbaines et des Renault Zoe (plus de 300 km d'autonomie) sur les points les plus éloignés. Il s'agit aussi de se familiariser avec le fonctionnement d'un véhicule électrique (boîte de vitesses automatiques, branchement du câble de recharge sur une borne...). Ardenne Métropole a donc multiplié les réunions publiques et les supports de communication (journal municipal, site web...) pour expliquer comment utiliser les véhicules électriques. Ceux-ci sont également proposés en test dans diverses manifestations locales. Pour toute question, les secrétaires des différentes mairies sont en mesure d'assister les habitants ou de leur faire une démonstration. L'autre

facteur clé est la mutualisation des usages de la flotte en y donnant accès à d'autres utilisateurs. Ainsi, Ardenne Métropole propose à ses agents d'emprunter les voitures comme n'importe quel véhicule de service (ce qui évite également les complications liées à l'utilisation d'un véhicule personnel dans le cadre du travail). L'accès au grand public est facilité par différents tarifs (entreprises, familles, associations, demandeurs d'emploi, covoitureurs...). **Notre conseil :** choisir un prestataire proposant une hotline aux horaires étendus (de type 24h/24 et 7 jours sur 7) pour répondre immédiatement aux difficultés des utilisateurs.

RECHERCHER DES FINANCEMENTS

Les coûts d'utilisation d'un véhicule électrique sont plus faibles que ceux d'un modèle à moteur thermique. En revanche, l'investissement initial est plus important car les véhicules sont plus onéreux (malgré un bonus écologique de 6 000 €) et il est nécessaire de prévoir des infrastructures de recharge. A Seninghem, le budget comprend l'acquisition du Nissan Evalia (26 870 €), que le maire a négocié avec le concessionnaire local, une borne (2 400 €) fournie et posée par G2 Mobility et le système de réservation géré par Clem' (7 150 €). 80 % de ce coût ont été couverts par une subvention de l'État dans le cadre de l'appel à projet « Territoire à énergie positive pour la croissance verte ». Pour Ardenne Métropole, le budget (32 véhicules et 149 bornes déployées) représente 1,8 million d'€ d'investissements, couverts à 80 % par une subvention de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe). ■