

Juillet 2010

Autopartage et covoiturage à Londres, Berlin et Madrid

Quelle offre et quel rôle des pouvoirs publics ?



INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME

ÎLE-DE-FRANCE



Autopartage et covoiturage à Londres, Berlin et Madrid

Quelle offre et quel rôle des pouvoirs publics ?

Juillet 2010

IAU île-de-France

15, rue Falguière 75740 Paris cedex 15
Tél. : + 33 (1) 77 49 77 49 - Fax : + 33 (1) 77 49 76 02
<http://www.iau-idf.fr>

Directeur général : François Dugeny

Département Mobilité et Transport : Alain Meyère, directeur de département

Étude réalisée par Frédérique Prédali et Sophie Laurent

Avec la collaboration de Caroline Lemoine

N° d'ordonnancement : 5.09.016

*Crédits photos de couverture : City Car Club, www.citycarclub.co.uk
Sophie Laurent (Greenwheels, Berlin)
© Respiro Car Sharing – Madrid
[copyright liftshare.com](http://copyright.liftshare.com)*

Sommaire

Introduction	03
1. Autopartage : c'est quoi ? Pourquoi ?	04
2. Covoiturage : c'est quoi, pourquoi, pour qui ?	09
3. Quelques éléments de contexte à avoir en mémoire pour des comparaisons avec l'Île-de-France	11
I. L'autopartage et le rôle des pouvoirs publics	13
1 – L'offre d'autopartage	13
a – Les opérateurs d'autopartage	13
b – L'autopartage, pour qui ?	17
c – Les bénéfices mis en avant dans les discours des pouvoirs publics à Londres	19
d – Quelle tarification de l'autopartage ?	21
e – Quels aménagements ? Quelle signalétique ?	23
2 – Les acteurs de l'autopartage	27
a – Le rôle de l'autorité organisatrice ou régulatrice des transports	27
b – Autres acteurs	29
c – Assurer la promotion de l'autopartage : qui et comment ?	33
d – Qui finance quoi ?	35
Conclusion sur l'autopartage	37
II. Le covoiturage et le rôle des pouvoirs publics	41
1 – Les sites de covoiturage et formes d'associations/fédérations	41
a – Londres	41
b – Berlin	42
c – Madrid	42
2 – Les rôles de l'A.O. et des autorités publiques	43
a – Londres	43
b – Berlin	44
c – Madrid	44
Conclusion sur le covoiturage	45

Introduction

Les usages alternatifs à l'automobile en solo se développent de plus en plus et quel que soit le pays, en Europe et dans le monde, pour des raisons de coûts, pollution, problème de stationnement... Parmi ces usages, se trouvent **l'autopartage et le covoiturage**.

Cette étude se situe dans la série des analyses comparatives entre les métropoles européennes de Londres, Berlin et Madrid pour apporter des éléments de référence sur la situation et les marges de progrès en Île-de-France. Les principales questions qui se posent et auxquelles cette étude tente de répondre pour les métropoles de Londres, Berlin et Madrid sont les suivantes :

- quel est le paysage de l'autopartage et du covoiturage ?
- comment s'organisent et fonctionnent l'offre et les pratiques : rôle des pouvoirs publics, liens avec l'autorité organisatrice de transport, financement de l'offre, tarifs, aménagements, articulation avec les transports collectifs, avec les taxis... ?
- quels éléments intéressants peut-on en tirer pour alimenter la réflexion en Île-de-France ?

L'étude propose un **panorama de l'offre et des pratiques** de l'autopartage et du covoiturage dans ces trois métropoles, sur la base des éléments de connaissance disponibles, et tente d'en tirer des enseignements ou de mettre en avant des thèmes de réflexion particuliers à approfondir.

Elle apporte des éléments, inégaux selon les villes et les systèmes, en ce qui concerne les utilisateurs, à quelle fréquence ils utilisent ces services et pour quels types d'usage. Elle n'a pas pour objet de situer l'impact modal des nouvelles pratiques émergentes. En effet, il est par exemple difficile de savoir qui a recours régulièrement au covoiturage en dehors du cadre d'un établissement par exemple (PDE), puisque cela peut être convenu de façon informelle et habituelle.

De même, **l'autopartage** est une pratique qui reste encore confidentielle et qui dépend de **l'offre d'opérateurs privés** qui ont peu intérêt à divulguer les statistiques d'usage (informations commerciales). L'étude ne traite pas de l'autopartage organisé dans la sphère privée.

Concernant le **covoiturage**, elle ne s'attache pas à décrypter les pratiques de covoiturage « longue distance », mais se réfère bien aux **pratiques régulières voire quotidiennes sur un territoire métropolitain ou régional**.

1. Autopartage : c'est quoi, pourquoi ?

a) Définition

L'autopartage permet à plusieurs personnes d'utiliser successivement la même voiture sur des trajets différents, à la différence du covoiturage qui permet à plusieurs personnes de partager une voiture sur un même trajet (ou partie). Ce service est mis en place par une structure qui peut revêtir diverses formes juridiques : entreprise privée ou agence publique, ou encore association, coopérative...

L'autopartage est une forme de location très courte durée¹ qui permet de partager un véhicule entre plusieurs usagers qui en ont besoin à des moments différents. Ce service est accessible sur réservation généralement et selon les tarifs et modalités fixés par l'opérateur.

L'article 54 de la loi Grenelle II (*portant engagement national pour l'environnement* du 19 juin 2010) donne la définition suivante : « L'activité d'autopartage est définie par la mise en commun au profit d'utilisateurs abonnés d'une flotte de véhicules de transports terrestres à moteur. Chaque abonné peut accéder à un véhicule sans conducteur, pour le trajet de son choix et pour une durée limitée. ».

L'autopartage présente généralement les caractéristiques suivantes (d'après Yvon Roche, Autopartage-Provence) :

- un service disponible en libre service 24h/24 et 7j/7, qui présente un intérêt public, commercial ou non,
- accessible sur inscription et versement d'une caution mais sans formalité de comptoir contrairement à la location de véhicule traditionnelle,
- une réservation à distance par téléphone ou Internet jusqu'à 5 minutes avant le départ,
- un accès sécurisé par carte à puce,
- une utilisation facturée à la minute et au kilomètre,
- une dépense maîtrisée (pas de dépenses d'entretien ou d'assurance, une carte carburant se trouve dans chaque voiture pour refaire le plein quand nécessaire),
- une destination libre mais un retour du véhicule au point de départ (à la différence du projet Autolib),
- un stationnement réservé à chaque véhicule.

En distinguant l'usage et la possession, l'autopartage vise à réduire le nombre de voitures nécessaires à la réalisation d'un même nombre de trajets. Ce mode de transport offre une alternative à l'acquisition qui contribue à un usage rationnel de la voiture et facilite le développement de pratiques multimodales.

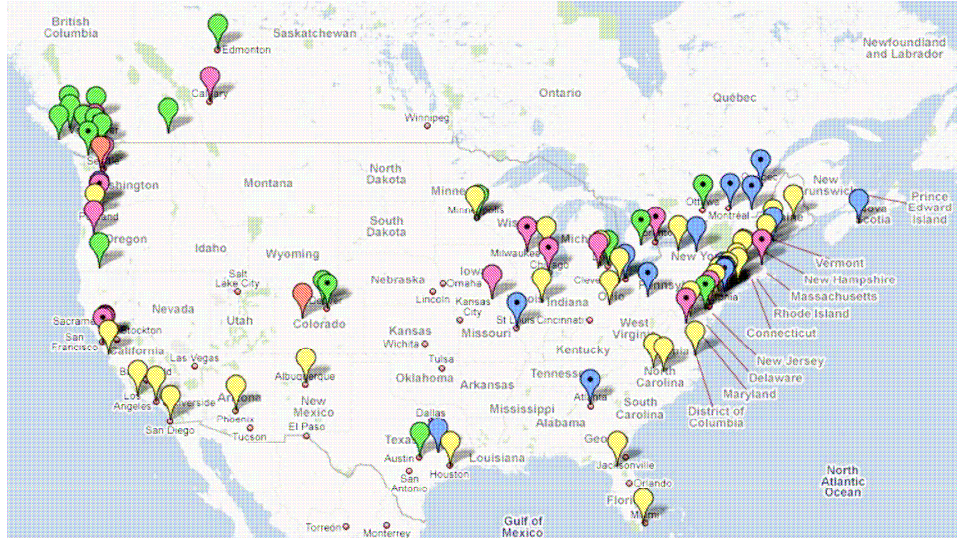
Le profil de la clientèle qui recourt à ses services est traité dans la partie « b) L'autopartage, pour qui ? », page 17.

¹ Il n'existe pas de définition du service extrêmement précise, la plupart des opérateurs autorisent une durée allant jusqu'à 12 heures.

b) Développement

L'autopartage est un service présent dans 500 villes européennes : en Suisse, en Allemagne, en Belgique, en Grande-Bretagne, aux Pays-Bas, en Autriche, en Italie, en Norvège, en Suède, en Finlande et au Danemark. En Espagne, la ville de Barcelone a un opérateur d'autopartage depuis 2005, et récemment deux opérateurs viennent de s'implanter à Madrid. Il est aussi développé sur le continent nord-américain et en Asie (Singapour, Hong-Kong et Japon).

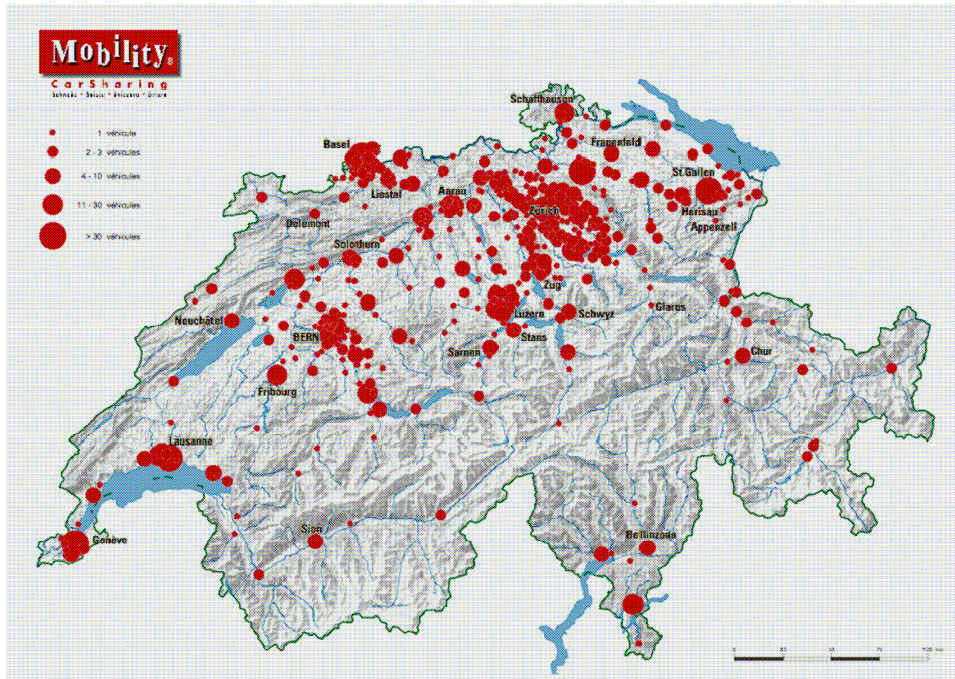
Principales villes nord-américaines où est implanté l'autopartage



Source : présentation de Dave Brook, avril 2009, à la Journée des expériences internationales de l'autopartage (Madrid)

La référence mondiale en matière d'autopartage reste la Suisse, avec Mobility Carsharing Suisse, organisation officiellement fondée en 1997 qui maille de stations tout le territoire suisse. En 2008, ce service compte plus de 77 000 clients pour environ 2000 véhicules et un millier d'emplacements.

L'implantation de l'autopartage Mobility CarSharing en Suisse (2009)



Source : présentation de Michael Flamm, novembre 2009, à la Journée d'échanges « Modes partagés et mobilité durable » (Lyon)

En France, l'autopartage se déploie dans une vingtaine de villes, dont (Rapport CERTU 2008, VU Log 2009) :

- Strasbourg-Mulhouse, Grenoble-Chambéry, Lyon-Villeurbanne, Nantes, Marseille, Montpellier, Bordeaux et Lille qui compte une dizaine de stations au printemps 2008 ;
- Toulouse, Rennes, Nîmes, Rouen, Narbonne, Antibes-Sophia Antipolis, Clermont-Ferrand...

A noter aussi, le projet de La Rochelle, Poitiers, Niort et Angoulême qui visait l'identification de solutions pour développer à grande échelle l'autopartage en France : le projet ECOSYMPA (Expérimentation COordonnée de SYstèmes de Mobilité Partagée) a été retenu fin 2005 par le PREDIT et achevé en 2007. La Rochelle et Poitiers ont maintenu des services d'autopartage.

En 2008 selon l'étude ADETEC², les services d'autopartage totalisaient en France 570 véhicules et 9 400 abonnés, dont environ la moitié à Paris.

c) Atouts

L'autopartage est le service de mobilité qui offre les caractéristiques d'usage les plus proches de l'automobile privée et qui est donc le plus apte à s'y substituer.

Les caractéristiques... de la voiture partagée et privée

	Auto privée	Autopartage
Disponibilité 24h/24	Oui	Oui et seulement sur réservation préalable
Accès immédiat	Oui, sauf si difficultés de stationnement	Oui, si station à proximité

² étude Ademe-Predit ADETEC – Autopartage dans la sphère privée – oct.09

Appropriation individuelle	Avantage : « Armoire mobile »	Avantage éventuel : Choix du type de véhicule
Structure des coûts d'utilisation	Coûts fixes dominants	Coûts variables dominants

Source : d'après la présentation de Michael Flamm, novembre 2009, à la Journée d'échanges « Modes partagés et mobilité durable » (Lyon)

Il représente un investissement très faible de la collectivité (qui consiste à mettre à disposition des places sur voirie, et/ou à engager des actions de promotion, mais sans nécessiter d'investissements en infrastructure).

De toutes les expériences internationales, il ressort les mêmes atouts de l'autopartage³ aussi bien pour l'environnement que pour l'économie :

- la prise de conscience des coûts d'usage et de possession de la voiture et de questionnements sur le comportement de mobilité de la part des automobilistes. Progressivement, sous les contraintes de coûts (du carburant, de possession...) et de politique de transport (offre TP de qualité, contraintes de stationnement notamment), certains utilisateurs vont modifier leurs habitudes de mobilité au profit des modes alternatifs à la voiture particulière.
- la réduction du nombre de véhicules en circulation, ce qui ouvre des perspectives sur l'occupation de l'espace public et la réaffectation d'espaces en voirie (élargissement de trottoirs, pistes cyclables, couloirs bus, etc.). Cette réduction du nombre de véhicules en circulation serait due à :
 - des clients qui ont réduit leur taux de motorisation (selon les études 15 à 30%) en parallèle à l'adhésion à un service d'autopartage,
 - des clients qui ont renoncé à l'acquisition d'une voiture (20 à 30%) ou qui ont retardé un tel achat grâce à l'autopartage,
 - la majeure partie des clients restants, souvent non motorisés, conçoivent l'autopartage comme une assurance de mobilité (avec de rares utilisations durant l'année)
- le service complémentaire aux autres modes de transport favorisant l'intermodalité et la multimodalité,
- la possibilité d'offrir un véhicule à toutes les catégories de population (à condition d'être urbain et doté d'un permis de conduire) d'utilisation simple et souple,
- des avantages économiques pour l'utilisateur qui délaisse sa voiture ou n'en achète pas, aussi bien que pour la collectivité (moins de places de stationnement, optimisation de l'usage des transports publics).

Ces services ont un potentiel de développement considérable au regard de leur développement actuel⁴. Cependant aujourd'hui ils ne concernent qu'une minorité de déplacements, mais le contexte actuel est particulièrement favorable (valeurs environnementales et prix de l'énergie) pour inciter des changements de comportements modaux et encourager le management de la mobilité.

³ d'après les présentations 1/ diagnostic du PDUJF, R. Clavel / CERTU, 24/11/08 et 2/ M. Flamm, Journée d'échanges "Modes partagés et mobilité durable" Lyon Parc Auto, 30/11/09

⁴ D'après l'étude du cabinet de conseil en stratégie Oliver Wyman, intitulée " enjeux et perspectives du marché de l'autopartage en France ", le marché français offre un potentiel de croissance important (malgré ses quelques centaines de voitures et ses quelques milliers d'utilisateurs) et pourrait atteindre, dans dix ans, 20 000 voitures pour environ 700 000 utilisateurs, soit environ 1 % de la population. Un tiers du potentiel de croissance du marché français ne tiendrait qu'au seul marché parisien (article du Monde paru le 29 avril 2009 « Le marché de l'autopartage reste encore très confidentiel en France »)

Une liberté retrouvée

Le succès croissant de l'autopartage auprès des automobilistes urbains occasionnels s'explique par les économies qu'il permet de réaliser, par sa simplicité et par sa souplesse, par la possibilité de disposer du véhicule adapté au déplacement prévu (petite citadine, routière, familiale ou utilitaire).

Mais, plus fondamentalement, ce succès correspond aussi à un changement de mentalité de la population, à une nouvelle forme de modernité. La voiture a longtemps incarné, outre un statut social, la liberté d'aller et venir. Mais aujourd'hui, la liberté, c'est précisément de ne pas avoir de voiture personnelle, d'utiliser la voiture le moins possible, d'éviter les soucis inutiles et le temps perdu chaque jour dans les bouchons et à la recherche d'une place de parking, de consacrer ses revenus à d'autres types de consommation que la voiture, de protéger l'environnement urbain immédiat et la planète.

De même, la position de la FNAUT est favorable à l'égard de l'autopartage qui offre un usage rationnel de la voiture en découplant possession et usage, et « ... ramène le rôle de l'automobile à son véritable créneau de pertinence : les cas, finalement assez peu fréquents, où aucune alternative correcte n'est vraiment disponible.

Certains clients n'utilisent presque jamais le service, l'inscription est pour eux une sorte d'assurance leur garantissant qu'en cas de réelle nécessité, ils pourront disposer d'une voiture plus facilement et pour moins cher qu'en s'adressant à un taxi ou à un loueur. »

Source de la citation et de l'encadré : Bulletin n°178 de la fédération nationale des associations d'usagers des transports, édition nationale, oct.09

L'autopartage se positionne donc comme un mode complémentaire au transport public puisqu'il incite à la rationalisation de l'usage de la voiture, voire à la dépossession de la voiture⁵. Dans nombre de villes où l'autopartage est présent, il existe une tarification couplée autopartage + transport public (Montréal, Bruxelles, Marseille, Strasbourg, Grenoble...).

5 « Eric Fouquier, du cabinet Thema, spécialiste de l'alterconsommation, estime que " les gens sont aujourd'hui disposés à passer à la dépossession. Ce qui paraissait encore impossible il y a quelques années ". » (article du Monde paru le 29 avril 2009 « Le marché de l'autopartage reste encore très confidentiel en France »)

2. Covoiturage : c'est quoi, pourquoi, pour qui ?

a) Définition

Le covoiturage est un « service de transport pré-arrangé consistant pour deux personnes ou plus, à partager régulièrement un véhicule privé pour effectuer un **parcours commun** hors du contexte familial. Le groupe peut se constituer spontanément ou avec l'aide d'un service dédié. » - Rapport d'étude CERTU / PREDIT sur les plans de mobilité des salariés (2001).

Le conducteur (non professionnel) partage son véhicule pour tout ou partie de son trajet, quel que soit le motif (domicile-travail, domicile-étude, longue distance, loisirs, etc.) avec les personnes de son choix (amis, voisins, collègues, mise en relation via Internet...). Il est libre de faire payer une contribution aux passagers (ou pas).

Le covoiturage permet de diminuer le nombre de voitures en circulation en augmentant le taux d'occupation des voitures (le plus souvent la voiture ne transportant que son conducteur). Le covoiturage s'oppose ainsi à l'autosolisme : en France, 80% des déplacements en voiture se font avec le conducteur seul.

Les sites existants permettent de mettre en relation les conducteurs et les passagers potentiels, de manière simple et efficace (et plus ou moins anonyme selon le degré de confiance du covoitureur) : le conducteur publie une annonce et est contacté par des intéressés. Le nouveau mode de mise en relation est l'application pour les SmartPhone.

b) Profil des covoitureurs



L'assurance MAIF a mené fin 2009 une enquête adressée aux inscrits de covoiturage.fr⁶ sur l'utilisation du site (le site national le plus important en nombre d'annonces).

- 87% des personnes interrogées (inscrites sur Covoiturage.fr) ont déjà pratiqué le covoiturage. 70% d'entre elles depuis moins de deux ans.
- Les motifs d'utilisation sont les départs et retours de vacances (56%), les événements (47%), le retour de week-end (34%), le domicile-travail (17%) et les déplacements professionnels (17%), les grèves des transports publics (6%) et les visites aux proches (6%).
- Les fréquences d'usage sont à 66% rares au cours de l'année, 30% plusieurs fois par mois, et 4% « quotidiennement ou presque ».
- Il ressort que le profil du conducteur est différent de celui des passagers : les conducteurs étant plutôt des hommes, des plus de 40 ans, des cadres, vivant dans le périurbain, alors que les passagers sont plus jeunes, souvent des femmes, des étudiants, et non-motorisés, vivant en ville et en Ile-de-France. Ceux qui utilisent le site tantôt en tant que conducteur, tantôt en tant que passager, sont moins souvent des urbains et la proportion homme/femme est plus équilibrée.
- Les contraintes perçues sont celles touchant au manque de flexibilité des horaires et de l'itinéraire proposés.
- Dans plus de la moitié des réponses, le dernier trajet effectué était supérieur à 300 km, la moyenne des trajets étant estimée à 330 km.

6 auprès d'un échantillon de 2 117 répondants parmi les inscrits sur le site Covoiturage.fr, via des questionnaires auto-administrés en ligne, entre le 7 septembre et le 2 novembre 2009. La MAIF est partenaire du site en tant qu'assureur.

Toutefois, cette enquête ne reflète pas l'ensemble des pratiques, et il est impossible aujourd'hui de connaître réellement le profil de l'ensemble des covoitureurs, et encore moins d'estimer leur nombre :

- Ce sont des pratiques qui peuvent être convenues entre voisins ou collègues, sans mise en relation par un site de covoiturage.
- De nombreuses personnes peuvent s'inscrire sur plusieurs sites pour proposer ou rechercher une offre, ou être enregistrées sur un même site avec plusieurs comptes.
- Certains inscrits n'ont jamais utilisé le site car ils n'ont pas trouvé d'offre correspondant à leurs besoins.

c) Atouts

Le covoiturage permet de réaliser des économies par le partage des frais entre le ou les passagers et le conducteur. C'est la principale motivation des pratiquants enquêtés par la MAIF, alors que faire un geste écologique et rendre son trajet plus convivial sont deux motivations importantes mais non prioritaires.

Ce dispositif élargit l'offre de transports des personnes non-motorisées (enfants, personnes âgées, handicapés...) et représente un véritable maillon de l'intermodalité.

Cette pratique contribue à diminuer le trafic automobile et par conséquent, à réduire la pollution atmosphérique et libérer de l'espace public. Elle s'inscrit dans la logique directe de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie de 1996 et des plans de déplacements urbains.

Les risques d'accidents seraient moindres pour les conducteurs accompagnés, que pour ceux voyageant seuls, selon certaines compagnies d'assurance⁷.

La pratique du covoiturage est préconisée par l'ADEME et l'ARENE pour des déplacements insuffisamment desservis par les transports en commun, (en Ile-de-France pour les trajets banlieue-banlieue et en zones rurales), afin de ne pas risquer d'attirer parmi les covoitureurs, d'anciens utilisateurs des transports en commun. En effet, l'intérêt d'encourager ces pratiques réside dans la volonté de diminuer le nombre de véhicules en circulation, le covoiturage doit constituer une pratique de déplacement alternative à l'autosolisme, efficace, et complémentaire des transports collectifs. Pour ces raisons, l'échelle la plus pertinente pour développer le covoiturage est celle de l'entreprise. En effet, au sein du personnel, le sentiment d'appartenance commun à une même entreprise crée un climat de confiance essentiel pour la pratique du covoiturage.

Bien qu'il soit impossible de connaître précisément les usages de cette pratique, on estime que le covoiturage est en développement en raison de la floraison de sites web et sur les Intranets des entreprises. L'expérience du site *covoiturage.fr* montre que le nombre d'annonces a été multiplié par 30 ans en 2 ans (500 000 membres début 2010).

Les démarches de plans de déplacement proposés aux entreprises devraient encore amener à développer le covoiturage. De plus, de nombreux départements français ont aménagé des zones de covoiturage, soit en anticipation, ou pour promouvoir cette pratique, soit pour éviter des zones de stationnement sauvage, parfois dangereuses pour la sécurité routière. Enfin, le prix de l'énergie incite de plus en plus les citoyens à rationaliser leur usage de la voiture.

⁷ http://www.arenelle-de-France.org/fr/Utilisation_rationnelle_de_la_voiture_covoiturage-189.html

3. Quelques éléments de contexte à avoir en mémoire pour des comparaisons avec l'Ile-de-France

a) Londres

Le Grand Londres est administré par la Greater London Authority (GLA). A la tête de la GLA, le maire décide de la stratégie de développement de Londres, en définissant des grandes orientations d'aménagement et une politique des transports. Pour la mise en œuvre de sa politique des transports, la GLA dispose d'une agence, Transport for London (TfL), également présidée par le maire.

Cette autorité exerce la compétence transport sur l'ensemble des réseaux, à l'exception du réseau ferroviaire classique. TfL a un ensemble de compétences sur la voirie (police, circulation, taxis, bus, péage urbain...) sur un grand périmètre bien qu'il ne couvre pas l'aire du bassin de déplacements.

Les Boroughs sont les 33 divisions de Londres. Ils sont particulièrement impliqués dans la mise en œuvre de mesures de management de la mobilité (dont font partie l'autopartage et le covoiturage). Chacun d'eux a des correspondants management de la mobilité (MM) en contact avec le service de TfL en charge de ces questions.

Londres connaît une situation assez différente de celle de l'Ile-de-France en matière de réseaux de transport public. Ses réseaux lourds nécessitent de lourds investissements de remise à niveau mais aussi d'extension. Accueillant les Jeux Olympiques en 2012, la ville s'est engagée dans de nombreux travaux de liaison des sites. Les entreprises, n'étant pas soumises au versement transport, se trouvent sollicitées à chaque projet de transport par les collectivités et TfL. Le projet le plus important est celui de CrossRail, qui serait l'équivalent de la ligne expresse régionale francilienne Est-Ouest (RER A). L'ampleur de ses coûts rend son échéance lointaine (voire hypothétique). La politique des maires successifs de Londres a été de désaturer les voies routières (avec l'instauration du péage urbain) et le réseau de transport public (tarif peu subventionné, développement d'offres alternatives comme l'autopartage).

Le terme utilisé pour désigner les sociétés d'autopartage en Grande-Bretagne est « Car Clubs », et le terme Carsharing est utilisé pour parler du covoiturage.

En Allemagne et en Espagne, le terme de Carsharing est utilisé pour désigner l'autopartage, tandis que le covoiturage se désigne par le terme carpooling.



Photo UKERC

b) Berlin

Berlin présente la particularité⁸ d'être à la fois une ville et un *Land* et de cumuler les compétences des deux niveaux administratifs (*Land* et commune). Berlin est gouvernée par le *Senat*, qui compte un maire et 8 adjoints. Berlin comme tous les *Länder* a la responsabilité de faire respecter les décisions fédérales sur son territoire, et dispose de compétences dans tous les domaines qui ne sont pas réservés à l'Etat Fédéral, notamment la police et les transports ferroviaires.

En Allemagne, les modes de transport collectifs sont répartis en deux catégories, les modes « ferroviaires » (trains régionaux, *S-Bahn*⁹), de la compétence du *Land*, et les autres modes ou « modes non ferroviaires » (métro, tramway, trolleybus, bus et navettes fluviales), de la compétence des districts et villes autonomes.

L'autorité organisatrice des transports, la Communauté des Transports collectifs de *Berlin-Brandenburg* (VBB), dont les actionnaires sont les deux *Länder* de Berlin et du *Brandenburg*, mais aussi les 14 districts et villes autonomes du *Brandenburg*, n'a donc pas tout à fait les compétences d'une autorité organisatrice au sens français du terme : elle n'est en charge de la planification et de la coordination de l'offre que pour les « modes ferroviaires » (chemins de fer régionaux). VBB n'a par ailleurs aucune compétence sur la voirie.

Berlin, qui est à la fois une ville et un *Land*, a la compétence pour les modes « modes non ferroviaires » et le *S-Bahn*.

La ville de Berlin est composée de 12 arrondissements (*Bezirke*) qui comptent parmi leurs compétences l'entretien des espaces verts, de la voirie et des aires de jeu. Mais ceux-ci sont dépourvus de la personnalité morale, et ne disposent d'aucun pouvoir réglementaire propre.

Berlin dispose d'un réseau viaire important et largement dimensionné par rapport à sa densité, et souffre moins des problèmes de congestion que la plupart des métropoles européennes. En revanche, elle a mis en place une zone environnementale pour préserver la qualité de l'air et la santé de ses habitants : elle limite l'accès à l'hypercentre pour les véhicules les plus polluants au moyen de vignettes colorées obligatoires¹⁰ et une réglementation associée de plus en plus restrictive.

c) Madrid

L'organisation est similaire à celle que l'on retrouve en Ile-de-France, avec une A.O. – le Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM)- qui a les mêmes champs de compétences que le Stif, tout en ayant des compétences plus étendues que celle de la région Île-de-France puisque la Communauté Autonome de Madrid exerce des pouvoirs législatifs.

Dans ce pays quasi-fédéral, le gouvernement central peut intervenir pour arbitrer les débats locaux entre collectivités et communautés autonomes, inciter la mise en œuvre de politiques locales ou les promouvoir quand elles existent.

Rappelons également que la Ville de Madrid est dotée de compétences transport plus importantes que les autres communes de la Communauté (délivrance des licences de taxis, concentration des pouvoirs de police, stationnement...).

⁸ Comme Brême et Hambourg

⁹ Equivalent du RER en Ile-de-France

¹⁰ Délivrée par les autorités, elle permet de distinguer les niveaux d'émission des véhicules, sur la base des normes d'émission européennes (Euro 1 à 4). Elle est également obligatoire pour les véhicules étrangers qui veulent circuler dans cette zone.

I. L'autopartage et le rôle des pouvoirs publics

1. L'offre d'autopartage

a) Les opérateurs d'autopartage

A Londres, 3 opérateurs se partagent le marché en pleine expansion :



whizzgo

- **Citycarclub (CCC) :**

CCC est l'opérateur le plus ancien implanté sur le territoire national. Il compte une flotte de 120 voitures à Londres en 2008. Cette société commerciale est présente à Bath, Birmingham, Brighton, Bristol, Edinburgh et Norwich. *City Car Club* semble bénéficier de la récession d'après la forte augmentation des adhésions depuis 2008. CCC a racheté son concurrent **Whizzgo** : société née à Leeds en 2004, la majorité de ses parts sont détenues depuis le 29 septembre 2009 par CCC. La marque Whizzgo va disparaître. Ce rachat fait de CCC le premier opérateur d'autopartage du Royaume en termes de flotte avec 500 véhicules (16 000 membres britanniques).



- **Zipcar :**

Société américaine (hégémonique à New York), Zipcar propose des voitures à louer en libre service depuis près de 10 ans. Elle est implantée à Londres depuis 2006-2007 et compte 200 voitures dans la capitale (2008). La société vient d'acheter en avril 2010 l'opérateur britannique en pleine croissance, **Streetcar** : société commerciale fondée en 2004, elle est présente dans 6 autres villes britanniques et compte 40 000 membres britanniques. Streetcar est leader du marché londonien en termes de flotte avec 70% de la flotte des *car clubs* en 2008. Plusieurs boroughs de Londres (celui de Sutton, de Westminster entre autres) travaillent avec cet opérateur.



- **Connect by Hertz :**

La société de location automobile s'est implantée sur le marché londonien en 2008 (dans le même temps qu'à Paris).

L'offre totale d'autopartage à Londres comprend une flotte de 1 900 véhicules (selon le site de Carplus en juin 2009) pour 97 700 membres londoniens, soit 51 clients/véh. et 1,3% de clients/population londonienne.

A noter, les taux de croissance annuels de l'offre de l'ordre de 100% depuis plusieurs années ! (700 véhicules, 22 000 utilisateurs d'après l'étude de l'APUR parue en 2008)

D'après l'expérience du Borough de Sutton¹¹, les objectifs fixés sur la flotte de véhicules d'autopartage sont plus vite atteints que ceux concernant le nombre d'adhésions. Cependant, les opérateurs connaissent une croissance du nombre d'adhésions qui ne se dément pas avec la crise : les nouveaux membres sont souvent des personnes qui se seraient motorisées si le contexte économique avait été plus serein. Autant les premiers

¹¹ En septembre 2008, l'opérateur Streetcar dans le Borough de Sutton avait 237 membres et 16 véhicules utilisés la moitié du temps (ce qui est considéré comme un bon ratio d'utilisation).

adhérents à ce concept étaient des écologistes convaincus, autant aujourd'hui le coût de possession et d'usage des voitures contraint les citoyens à rechercher des solutions moins gourmandes pour leurs finances.

A Berlin, 6 opérateurs d'autopartage sont arrivés progressivement depuis 1988 :

- **Greenwheels** (anciennement StattAuto)



La société StattAuto a démarré à Berlin en 1988. Elle a grossi, s'est transformée plusieurs fois et a été rachetée par Greenwheels, opérateur hollandais, en 1994, devenu depuis 2006 Greenwheels GmbH. Greenwheels est aujourd'hui présent dans 22 villes pour un total de 270 stations en Allemagne, dont 64 stations réparties dans tous les arrondissements de Berlin.

- **Carsharing der Bahn / DB Car-sharing**



Cet opérateur, filiale de la Deutsche Bahn, est présent dans plus de 100 villes d'Allemagne avec plus de 1500 véhicules et offre un service d'autopartage à toutes les gares de ces villes pour ses abonnés. Il offre également un service de location pour ses membres aux Pays-Bas, en Suisse et dans de nombreuses villes dans le monde. Il est présent à Berlin depuis au moins 2002. Le service compte, à Berlin, entre 50 et 60 stations, réparties dans 9 des 12 arrondissements.

- **Stadtmobil Berlin**



Cet opérateur, filiale du groupe Stadtmobil qui existe depuis 15 ans, est présent à Berlin depuis avril 2007. Il offre, en avril 2010, 20 stations et 30 véhicules à Berlin, dans 6 arrondissements, dans les quartiers de Charlottenburg, Friedrichshain, Kreuzberg, Mitte, Prenzlauer Berg et Schöneberg. L'ensemble du groupe comptait, en septembre 2009, 1000 véhicules dans 60 villes, dans les zones géographiques suivantes : Berlin, Braunschweig, Hannover, Karlsruhe, Pforzheim, Stuttgart, Rhein-Main, Rhein-Neckar, Rhein-Ruhr, pour un total de 25 000 adhérents.

- **Cambio**



Cet opérateur est présent à Berlin depuis 2008. Il offrait, en mars 2010, 9 stations dans les arrondissements de Prenzlauer Berg, Kreuzberg et Schöneberg, pour 30 véhicules et 712 clients. Il est présent également et dans certains cas très bien développé dans 7 autres villes allemandes et ainsi qu'à Bruxelles, en Flandre et en Wallonie (au total en mars 2010 : 294 stations, plus de 1000 véhicules et plus de 32 000 clients).

cambio in Zahlen

	Kunden	Autos	Stationen
Aachen	2.940	70	15
Berlin	712	30	9
Bielefeld	2.003	55	21
Bremen	5.565	128	35
Hamburg	1.817	57	15
Köln	8.968	276	43
Lüneburg	347	21	8
Oldenburg	504	18	6
Saarbrücken	554	12	3
Brüssel	4.864	181	63
Flandern	2.831	115	53
Wallonie	1.049	40	23
Gesamt	32.154	1.003	294

Stand: März 2010

- **Sixty Car Club**



Cet opérateur, présent à Berlin uniquement et ce depuis juin 2008, est une filiale de « Sixt Group ». Il offrait, en avril 2010, 40 stations à Berlin, réparties dans 10 des 12 arrondissements. Il annonce en avril 2010 sur son site plus de 2500 membres, et compte développer une offre dans d'autres grandes villes prochainement.



- **Connect by Hertz**

Cet opérateur, à l'origine spécialisé dans la location de véhicules, a développé une offre d'autopartage à Berlin depuis décembre 2009, en même temps que Madrid. Il offre à ce jour (avril 2010) 26 véhicules dans 21 stations à Berlin.

L'offre totale de véhicules et de membres n'est pas connue, les données étant disparates selon les entreprises. Cependant on sait que cette offre évolue beaucoup, en lien avec la demande, la plupart des opérateurs invitant leurs clients à leur proposer des emplacements de stationnement à louer, de leur signaler des besoins ou opportunités dans certains quartiers,... De mois en mois le nombre de stations par opérateur évolue à la hausse, en lien avec le parc de véhicules associé, et le nombre d'abonnés vraisemblablement également, bien que les chiffres ne soient pas connus.

A Madrid, deux opérateurs d'autopartage sont arrivés depuis fin 2009. Il s'agit de :



- **Connect by Hertz :**

la société de location automobile s'est implantée à Madrid en décembre 2009 en même temps qu'à Berlin, soit l'année suivant son installation sur le marché londonien et parisien. L'offre compte 21 véhicules (Austin mini, Toyota : Verso, Yaris, Matrix) dans 18 stations (avril 2010). Connect est présent sur les parkings des pôles d'échange de *Avenida de America* et *Plaza Castilla*, et à la gare d'Atocha.



- **Respiro :**

la société propose depuis le 1^{er} mars 2010, une flotte de 10 véhicules (Renault Clio et Austin Mini) dans 7 stations dans des parkings surveillés de la ville (accessibles à toute heure toute l'année). À moyen terme, son objectif est de renforcer sa flotte par des voitures électriques (zéro émission). Son inauguration a été faite avec un représentant de la Ville, et la presse la présente comme la première société d'autopartage implantée à Madrid ignorant l'initiative du loueur automobile Hertz.

L'Austin Mini aux couleurs de Respiro dévoilée à l'inauguration de la société



source : ecomove.es

Lista de localizaciones

[Ocultar lista](#)

Hay **28** coches en 24 localizaciones en Madrid

Amplía el mapa para ver el aparcamiento de coches más cercano.

Mapa de localizaciones

Filtrar por modelo Mostrar todos

C = Localización del coche C = Localización seleccionada

Plan de localisation des stations Connect dans le centre de Madrid

Source : extrait du site connectbyhertz.com

Encuentra el vehículo más cercano a ti en este mapa de Madrid.

Données cartographiques ©2010 Tele Atlas - [Conditions d'utilisation](#)

Plan de localisation des stations Respiro dans le centre de Madrid

Source : extrait du site respiromadrid.es

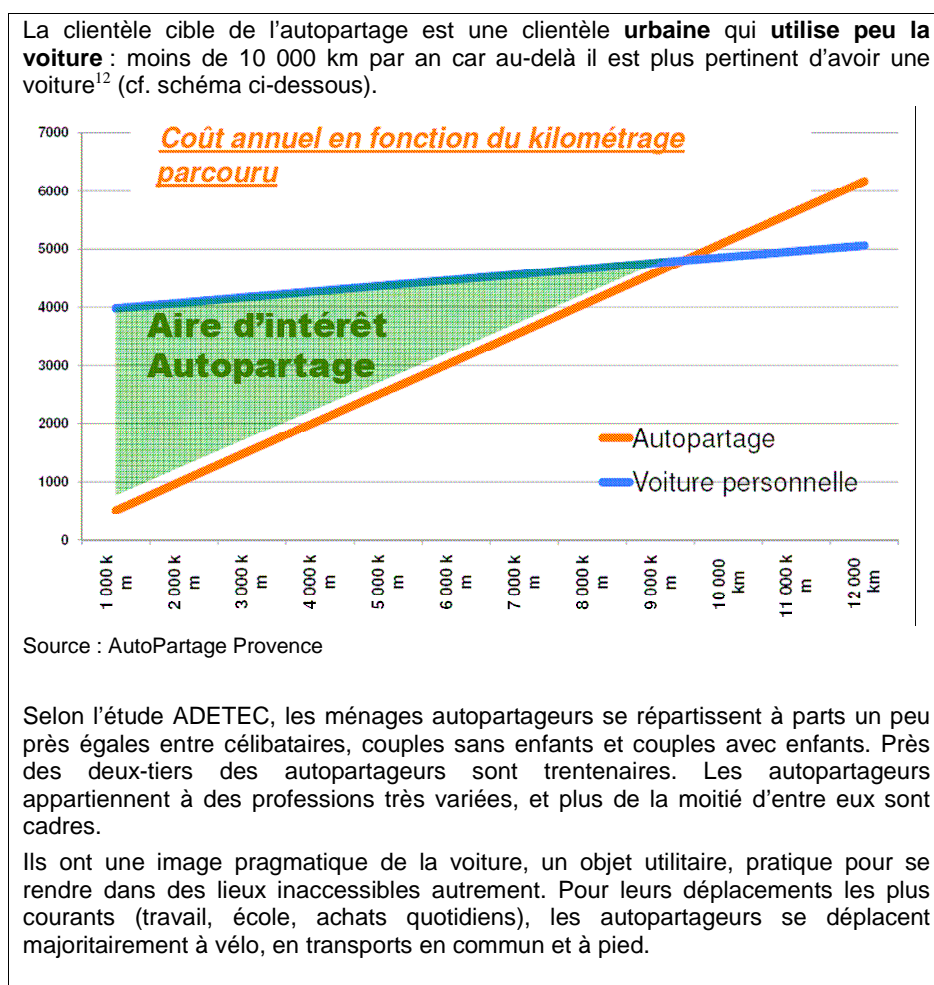
b) L'autopartage, pour qui ?

En octobre 2006, l'opérateur britannique CCC a conduit une enquête électronique auprès de tous ses membres (soit 1800 membres au niveau national, avec un taux de réponse de 44%). Sur les 788 réponses, 30% sont des Londoniens.

L'adhérent est plutôt un adulte de moins de 60 ans. Deux tiers d'entre eux appartiennent à des **ménages sans enfant**. Le revenu moyen des ménages des répondants est un peu plus élevé que la moyenne nationale, avec des ménages à hauts revenus sur-représentés en raison du poids des capitales Londres et Edimbourg dans les lieux de résidence des enquêtés.

Malgré leur bon niveau de revenu, ces personnes vivent dans des **ménages moins souvent motorisés** que ne l'indique la moyenne nationale, avec 31% seulement appartenant à des ménages motorisés.

Pour rappel, 38% des ménages londoniens n'ont pas de voiture contre 25% pour les ménages hors de Londres (National Travel Survey, 2006), et ils ont une meilleure desserte en transport public.



¹² Au niveau national, sur les 31 millions de véhicules, 17 millions parcourent moins de 10 000 km par an (étude Ademe-Prédit ADETEC – Autopartage dans la sphère privée – oct.09).

Pour l'opérateur marseillais *AutoPartage Provence*, la clientèle visée est plutôt jeune (25-45 ans) à revenus moyens et supérieurs (souvent des cadres et des professions libérales). 70% de la clientèle de ses services est à moins de 10 minutes d'un point de stationnement (6% à plus de 20 minutes).

Pour l'association grenobloise *Alpes Autopartage*, la clientèle est plus diversifiée : outre les jeunes célibataires résidant en centre ville, une clientèle d'adhérentes de plus de 50 ans qui ne veulent plus supporter la gestion d'une voiture personnelle et un cinquième de clients professionnels.

En plus de la clientèle particulière, l'autopartage concerne aussi les entreprises qui se débarrassent de leur parc de véhicules, limitent leur aire de stationnement ou proposent un nouveau service à leurs collaborateurs qui remplace avantageusement les véhicules de fonction. « La **clientèle professionnelle** est un élément essentiel de la stratégie de croissance d'un opérateur d'autopartage, en raison des synergies qui existent avec la demande de la clientèle privée. »¹³ En Suisse, les entreprises sont l'objet d'un démarchage systématique de l'opérateur. Cette clientèle lui assure 22% de son chiffre d'affaire (en 2008) et un solide moteur de croissance. Michael Flamm y voit le « moyen idéal pour le soutien par les collectivités publiques ».

D'après l'enquête de CCC en 2006, **les raisons de l'adhésion sont plus pragmatiques qu'idéologiques**. Ce qui motive le plus les membres est l'usage de la voiture sans les **inconconvénients de la possession** (en termes de coût, d'usage et d'entretien), ainsi que la facilité de la location et du stationnement, de remboursement du péage urbain à Londres, de la fiabilité des véhicules du parc...

Les autres motifs évoqués du recours à l'autopartage sont liés au travail : éviter le covoiturage imposé par le manque de stationnement à leur entreprise, ou le coût prohibitif de l'assurance automobile pour un professionnel et un usage ponctuel de la voiture dans le cadre de déplacements professionnels.

Le recours à la voiture partagée se fait en général **en complément géographique ou horaire des TC** (comme en soirée) pour des motifs de loisirs et journées de vacances, achats (volumineux) ou encore pour des déplacements professionnels. En effet, comme le souligne la FNAUT, l'autopartageur doit être inscrit, réserver une voiture avant l'usage, se déplacer jusqu'à la station. De plus, il est facturé à la course, il a donc tout intérêt à s'interroger sur la pertinence de son choix modal.

Les pics d'utilisation sont plutôt les week-ends, pour une durée moyenne de 5 heures et une distance moyenne de 55 km (source : CERTU, 2008, L'autopartage en France et en Europe - État des lieux et perspectives, coll. rapports d'étude)

Le coût moyen d'usage d'une voiture particulière pour un Londonien est de 300 à 500 livres par mois, tandis que la voiture n'est utilisée en moyenne que 20 heures par mois, soit un coût de l'heure d'utilisation de 15 à 25 livres, contre 5 livres par heure annoncées par certains opérateurs d'autopartage.

Tous types de coûts inclus, l'économie pour l'utilisateur qui délaisse sa voiture pour une solution autopartage est estimée à plus de 200 livres mensuelles, soit entre 2000 et 3000 livres par an. Cela explique probablement le succès de l'autopartage.

¹³ Michael Flamm, Journée d'échanges "Modes partagés et mobilité durable", Lyon Parc Auto, 30/11/09

Dans l'étude ADETEC¹⁴, le coût du service a été évalué sur la base 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.**

Un client dépense entre 50 et 100 euros par mois (FNAUT, bulletin n°178, oct.09).

Le CERTU estime que le client d'autopartage roule en moyenne entre 5 000 et 10 000 km par an, ce qui lui coûterait deux fois plus cher avec un véhicule possédé.

La plupart des membres de CCC n'appartiennent pas à des ménages motorisés (69%) malgré un revenu moyen de ces ménages supérieur à la moyenne nationale. Et la moitié des enquêtés britanniques disent qu'après leur adhésion :

- soit ils ont cessé d'utiliser leur voiture,
- soit ils ont réduit le nombre de voitures du ménage (101 ménages démotorisés et 33 ménages qui n'ont plus qu'une voiture au lieu de deux)
- ou encore ils ont renoncé à cet achat.

Cela dit, leur formule d'adhésion fait qu'ils sont engagés via leur cotisation mensuelle, et donc plutôt dans l'intention d'utiliser régulièrement l'autopartage, alors que d'autres opérateurs proposent des tarifs sans abonnement qui favorisent un usage plus ponctuel.

D'après l'association Carplus, ceux qui abandonnent leur voiture sont en majorité (à 45%) ceux dont la voiture a plus de 10 ans (2005).

Communauto est un opérateur d'autopartage implanté au Québec. Il compte fin octobre 2009 20 000 abonnés et un parc de 1 000 voitures réparties sur 310 stations à Montréal et à Québec. Le taux de croissance de sa clientèle est de 25 % par an.

62% des nouveaux abonnés se séparent d'une voiture ou renoncent à un achat prévu initialement (d'après l'étude Communauto réalisé avec Transports Canada en 2006, 24% des abonnés ont pu se départir d'un véhicule et 53% renoncer à un achat automobile).

Les adhérents réduisent en moyenne de 38% les km réalisés en voiture (d'après l'étude Communauto / Transports Canada en 2006) et utilisent davantage les modes alternatifs, grâce notamment aux tarifications combinées. A Montréal, un partenariat tarifaire a été signé entre Communauto et la société de transport en commun (STM) pour offrir aux abonnés des TC des réductions sur l'autopartage.

c) Les bénéfices mis en avant dans les discours des pouvoirs publics à Londres

Réduction de la dépendance automobile

D'après l'expérience menée à Brême (Allemagne), les membres des sociétés d'autopartage réduisent les kilométrages parcourus en tant que conducteur de près de la moitié (Source : projet européen Moses, 2005), c'est-à-dire du même ordre que les chiffres avancés par l'association britannique Carplus.

L'enquête britannique de l'opérateur CCC (2006) confirme ces tendances puisqu'au moment de leur adhésion, les nouveaux adhérents ont déclaré des kilométrages moyens parcourus du même ordre que la moyenne nationale, alors qu'ensuite leur utilisation de la voiture a diminué au profit d'autres modes. Les adhérents adaptent leurs choix modaux en fonction de leurs besoins et deviennent ainsi des multimodaux qui utilisent plus souvent la

14 « L'autopartage dans la sphère privée » réalisée par ADETEC pour l'ADEME et le MEEDDM dans le cadre du PREDIT - Octobre 2009

marche, le vélo et les transports publics que leurs concitoyens (à part ceux qui ont de très hauts revenus), et moins souvent la voiture :

- seulement 6% des membres conduisent tous les jours une voiture, qu'elle appartienne à un club ou à leur ménage ;
- 40% des membres utilisent une voiture (autopartagée ou de leur ménage) une fois ou plus par semaine ;
- 60% des membres utilisent une voiture une à deux fois par mois.

Les transports publics sont empruntés quotidiennement pour un tiers des adhérents, le vélo pour 15% des adhérents (et 40% l'utilisent au moins une fois par semaine).

Toujours d'après l'enquête de CCC, l'usage des deux-roues motorisés reste inchangé par l'adhésion à une société d'autopartage.

14% des répondants ont déclaré qu'ils utilisaient moins les taxis depuis leur adhésion (probablement ceux qui n'avaient pas accès à une voiture avant leur adhésion), et 7% ont déclaré qu'ils l'utilisaient davantage.

A noter que pour une minorité de membres, le recours à l'autopartage offre une alternative aux deux-roues ou aux taxis.

Une réponse à la réduction de la congestion ?

Le site britannique www.londoncarclubs.co.uk affirme que l'autopartage pourrait amener une réduction de 5 à 10% de la voiture particulière avec un investissement minime et sur seulement quelques années.

Outre la baisse de la motorisation des ménages et de la réduction de la dépendance automobile, l'autopartage peut, d'après le ministère des transports britannique, amener à réduire le trafic des navetteurs de près d'un quart (Source : Making Car Sharing and Car Club Work guide – DfT 2004).

Cet objectif coïncide avec celui du maire de Londres, à savoir de réduire la congestion aux heures de pointe. Il a d'ailleurs annoncé un financement pour la création de plus de 700 places d'autopartage sur la voirie, soit un budget d'un million d'euros sur deux ans (en avril 2009).

d) Quelle tarification de l'autopartage ?

A Londres :

La tarification est librement fixée par l'opérateur (pas de règle autre que la concurrence) :

- Généralement droit d'entrée (possibilité d'abonnement annuel ou pluriannuel), puis coût à l'heure, environ 5 livres par heure (tout inclus : assurances, carburant, taxes et permis de stationnement) et supplément en cas de dépassement du kilométrage forfaitaire gratuit (30 à 60 miles selon l'opérateur), avec des frais de réservation chez certains opérateurs ;
- Plusieurs formules pour particuliers ou professionnels selon la fréquence d'utilisation (par exemple, offre de CCC pour des tarifs Week-end) ;
- Remboursement au client du péage pour les véhicules accédant au centre, et stationnant sur certains emplacements spécifiés au moment de la réservation (CCC, Streetcar...).

Il n'existe pas d'accords tarifaires entre les opérateurs et TfL mais ce dernier a autorisé l'emploi du support télébilletique *Oyster Card* pour accéder à la voiture autopartagée et à des places de stationnement gratuites. Par exemple, l'opérateur Streetcar en offrant la carte Oyster pour accéder à ses véhicules souhaite inciter à l'utilisation du réseau de transport public londonien.

Parmi les mesures préconisées par l'équivalent britannique de l'ADEME (UK-ERC, cf. § Acteurs), les primes à la démotorisation n'ont pas vu le jour : elles se seraient matérialisées par des offres d'adhésion et d'utilisation des véhicules partagés pour les personnes qui se débarrassaient leur véhicule (vente et/ou mise à la casse).

A Berlin,

La tarification est libre, variable selon les entreprises (pas de règle autre que la concurrence). Elle combine en général :

- Un droit d'inscription unique + caution
- Un forfait abonnement mensuel, chaque opérateur proposant plusieurs types d'abonnements.
- Un coût à l'usage en fonction du kilométrage, de la durée et de la période d'utilisation, du type de véhicule... Ce coût à l'usage est en général décliné selon les forfaits d'abonnement.

La plupart du temps l'offre se décline en clients particuliers / clients professionnels.

Les opérateurs *Sixty Car Club* et *Carsharing der Bahn* ne proposent pas de forfait abonnement mais un coût d'usage seul. L'opérateur *Carsharing der Bahn* ne demande pas non plus de caution mais un droit d'inscription de 99 euros, qui est réduit et associé à une offre de démarrage (un bon de 20 à 25 euros) pour les abonnés du rail. L'opérateur propose par ailleurs une système de cumul de points (1euro dépensé = 1 point) permettant d'obtenir entre autres des km de service carsharing ou des billets de train.

L'opérateur *Greenwheels* est le seul opérateur à proposer des remises aux clients particuliers, détenteurs d'abonnements TC d'un des partenaires (BVG, VBB, Deutsche Bahn,...) d'au moins 12 mois avec une exception pour les cartes semestrielles (valables aussi, bien que de 6 mois seulement). Les rabais consentis concernent :

- caution réduite de moitié (100 au lieu de 200 euros)
- pour les tarifs 15 et 25 euros/mois, on déduit de la cotisation mensuelle le prix lié au volume de km mensuels (hors essence)

Il s'agirait en fait de simples remises commerciales : comme une entreprise peut acheter des tickets pour ses salariés (shop tickets), l'entreprise d'autopartage fait un prix sur l'abonnement TC à ses clients et paie elle-même la différence (la remise est en général faible). Il n'y a pas dans l'autre sens de remise sur l'autopartage pour les clients TC.

Depuis le 15 avril 2010, BVG, l'exploitant des transports collectifs de Berlin (métro, tram, bus, navettes fluviales) a mis en place un partenariat avec l'opérateur *Greenwheels* (qui devrait être amené à s'étendre à d'autres opérateurs). BVG annonce sur son site l'offre de carsharing comme le complément idéal de l'offre de transports collectifs, pour certains déplacements qui ne peuvent pas se faire en transports collectifs. Les abonnés des transports collectifs bénéficient d'avantages chez cet opérateur : réductions sur certains types de véhicules, réservation jusqu'à 15 minutes avant utilisation souhaitée, offre de bienvenue pour toute inscription avant le 31 juillet et caution à moitié prix, forfait à prix réduit les 3 premiers mois : 15 euros + 2 euros/h + 10 centimes/km,...

A Madrid,

Connect by Hertz, dont quelques stations d'autopartage se trouvent aux pôles d'échange, consent des avantages tarifaires aux abonnés des transports publics (CRTM). Il s'agit de frais d'« adhésion » gratuits la première année et de 65 euros les années suivantes, qui sont réduits à 30 euros pour les abonnés du CRTM, et même à 20 euros pour les abonnés Jeune ou Senior. Ces derniers bénéficient en outre de rabais sur le coût kilométrique.

Outre les frais annuels d'adhésion, le service est accessible à partir de 0,35 € le kilomètre, et 0,25€ pour les abonnés CRTM seniors.

Le prix plancher est de 4,5 € pour une location.

Le prix inclut le carburant (carte à bord), une assistance en cas d'avarie 24h/24 et une assurance (basique). Les conducteurs âgés de moins de 21 ans devront payer une charge additionnelle de 2 € par heure.

Tous les abonnés du CRTM bénéficient en outre d'un crédit de 10 euros (équivalent à 2 heures de location).

Respiro propose un tarif à la minute de 0,15 €, soit 9 euros de l'heure pour un abonnement annuel de 50 euros et une caution de 100 euros. Ce prix à la minute inclut la location du véhicule (garage en station et entretien), le carburant, l'assurance, les impôts et taxes, pour un forfait de 200 km et la compensation de CO₂... La réservation d'un véhicule se fait soit par téléphone (appel facturé 1 euro), soit gratuitement en ligne sur leur site web.

Le client reçoit sa facture la première quinzaine de chaque mois.

e) Quels aménagements ? Quelle signalétique ?

A Londres :

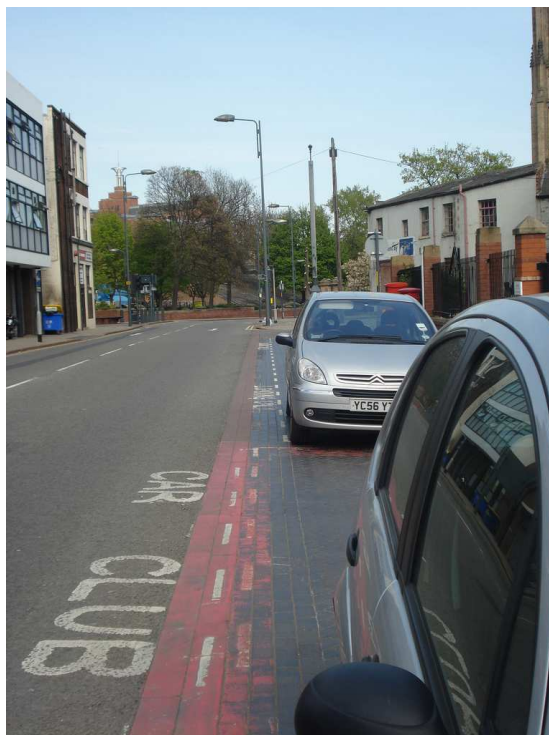
- Le **maillage** de la capitale a été pensé par le Grand Londres de manière à ce qu'une station soit à moins de 10 min. du domicile ou du lieu de travail. Le maire actuel promet une station à moins de 5 min. à pied pour la moitié des habitants d'ici 2012.
- Le choix des places dédiées à l'autopartage sur voirie est effectuée par les Boroughs avec le(s) opérateur(s). Des places sont aussi réservées par les opérateurs dans les parkings (mais minoritaires par rapport au nombre de places sur voirie).
- Début 2008, une signalétique utile au repérage des stations, avec le logo Carplus (apposé sur un panneau) est mise en place.

Signalétique de repérage des stations d'autopartage à Londres



Extrait de la brochure « Car Club for Business »
carclubs.org.uk, septembre 2008

Le marquage au sol des stations sur voirie



Crédit photo : Flickr, Leeds, 3570177148_5846837fbb_b

Les opérateurs font également un effort conséquent sur leur site respectif pour indiquer au mieux les stations, sans oublier les stations de transports publics les plus proches.

Par exemple, l'opérateur CCC indique une liste de voitures disponibles à la location dans ces différentes villes britanniques. En cliquant sur « Londres », il apparaît une liste par quartier (selon le code postal). Cette liste affiche le nombre de voitures disponibles, et la proximité d'une station de métro, d'une ligne de bus ou d'une gare sous forme de logos. Ensuite, il suffit de cliquer sur la station qui semble la plus pratique à l'utilisateur pour avoir une fiche détaillée sur l'environnement de la station avec plan, accès par la route et les transports publics, avec quelques photos de la station utiles au repérage.

Liste des voitures disponibles à la location de CCC (extrait pour Londres) :

Car hire in London WC2	
Carey Street, WC2A 2JG Expected soon	0
Car hire in London BR1	
Sherman Road, Bromley, BR1 3QP	1
Car hire in London E1	
Ashfield Street, Tower Hamlets, E1 2BJ	1
Cephas Avenue, Tower Hamlets, E1 4BQ	1
Folgate Street, Tower Hamlets, E1 6UP	1
Bell Lane, Tower Hamlets, E1 7LA	1
St Katharine's Way, Tower Hamlets, E1W 1LQ	1
Sampson Street, Tower Hamlets, E1W 1NA Want a car here? Let us know	0
Wapping High Street, Wapping, E1W 2NX	2
Car hire in London E2	
Calvert Avenue, Tower Hamlets, E2 7JP	1
Car hire in London E3	
Ordell Road, Tower Hamlets, E3 2FN Want a car here? Let us know	0
Car hire in London E14	
Glennall Grove, Tower Hamlets, E14 3LH	1
Westferry Road, Tower Hamlets, E14 3RS Want a car here? Let us know	0
67 Narrow Street (West), Tower Hamlets, E14 9BP	1
148 Narrow Street (East), Tower Hamlets, E14 8EU	1
Byng Street, Tower Hamlets, E14 8GF	1

Fiche détaillée sur la station sélectionnée :

Home > Our UK locations > Bay

Victoria Street/East Thames



Victoria Street/East Thames, Stratford, London, E15 4PH

Cars at this location

Ford Fiesta



Reg.: CV59 JUJ
Colour: Blue
Transmission: Manual

Citroen C1 Diesel



Reg.: YL57 FZH
Colour: Silver
Transmission: Manual

Public transport

Local tube and DLR stations:

Stratford	Central
	Jubilee
	DLR
West Ham	District
	H'Smith & City
	Jubilee

Local bus routes:
25, 69, 86, 104, 108, 158, 238, 241, 257, 262, 276, 308, 425, 473 & D8

Local rail station:

Stratford

Directions

From Stratford Station: 5 minutes walk.
From the main station exit go straight through the Stratford Shopping Centre to the Broadway exit. Cross over the roads, down Tramway Avenue and left into Victoria Street where you will see a secure car park on the left. Press the intercom for entry.

If Stratford Shopping Centre is closed just in front of the entrance turn right along Great Eastern Road and then left into the High Street / Broadway. After 150m turn right into Tramway Avenue and left into Victoria Street where you will see a secure car park on the left. Press the intercom for entry.

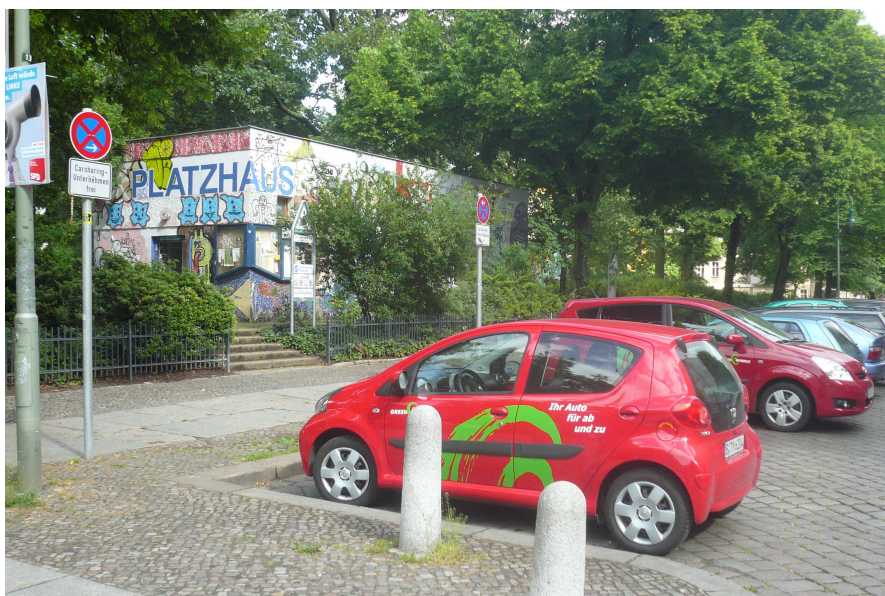


Source : Site de CCC <http://www.citycarclub.co.uk/>

A Berlin,

Les stations d'autopartage sont pour la plupart situées hors voirie sur des emplacements privés loués par l'opérateur. Cependant certaines d'entre elles, et leur nombre est croissant, sont situées sur des emplacements de stationnement sur voirie, même si le contexte juridique ne permet pas de développer ces stations (Décret sur la circulation - Stvo Strassenverordnung). Il n'existe pas de signalétique adaptée à cet usage : dans ces cas là, un panneau d'interdiction de stationner est installé de chaque côté de la zone concernée, portant en dessous la mention « autorisé aux véhicules d'autopartage ».

En dehors de cette signalétique « ville », il n'y a pas d'identité commune aux opérateurs d'autopartage : chaque véhicule porte les couleurs et le logo de la société dont il dépend, et en général les coordonnées du site ou de la réservation.



Station
d'autopartage à
Berlin – Helmholtz
Platz
(Greenwheels)

photo S.Laurent

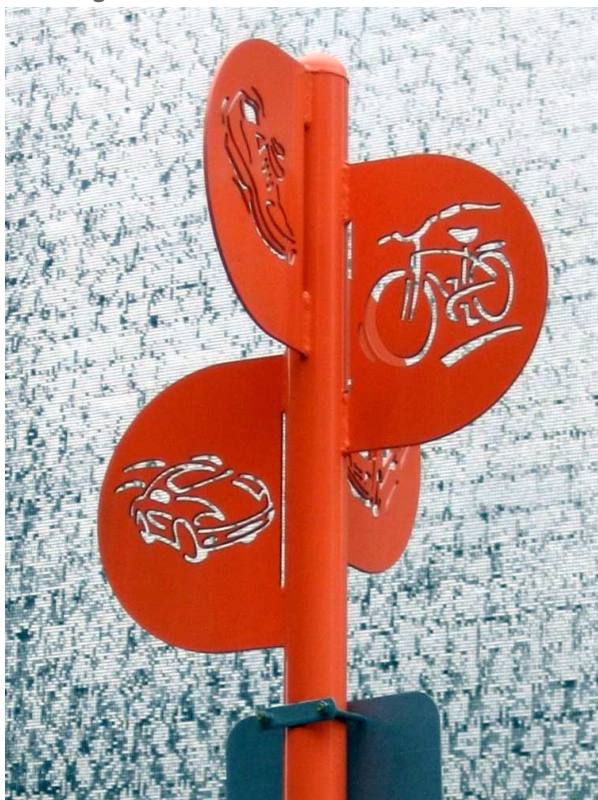
A Madrid,

Les stations d'autopartage sont pour le moment toutes situées hors voirie dans des parkings publics concédés sur des emplacements privés loués par l'opérateur.

Et ailleurs,

Dans la ville de Washington aux Etats-Unis, les stations d'autopartage excentrées sont signalées par un totem (en photo ci-dessous). Ce totem représente les différents modes qui convergent à cette station : parking à vélos, marche à pied et station de bus.

Totem signalant la station d'autopartage et les autres modes alternatifs à la voiture privée, Washington



Crédit photo Flickr, MV Jantzen, 20 janvier 2008

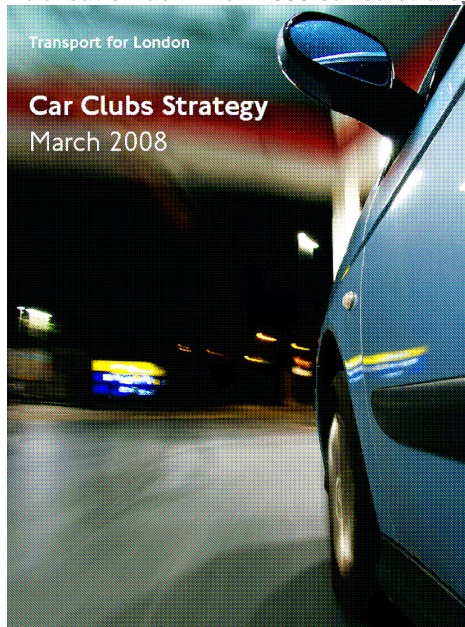
2. Les acteurs de l'autopartage

a) Le rôle de l'autorité organisatrice ou régulatrice des transports

A Londres,

TfL soutient l'association *Carplus* à but non-lucratif qui fédère les différents opérateurs privés au niveau national avec pour objectif de créer un véritable réseau national d'autopartage complémentaire aux autres modes de transports. *Carplus* milite auprès du public et des élus pour un usage responsable de la voiture, sensibilise à l'autopartage et encourage les modes innovants (covoiturage aussi), notamment via des journées de rencontre thématique nationales ou locales. L'association collecte les données des opérateurs et leur délivre le label nécessaire pour répondre aux appels d'offre des Boroughs.

Publication de TfL en 2008 sur sa stratégie en matière d'autopartage



Dans la publication présentée ci-contre, TfL explique que sa stratégie de promouvoir l'autopartage a commencé en 2003 au moment de l'instauration du péage urbain, ce mode étant vu comme un complément à la politique de limitation des voitures dans le cœur de la capitale.

Dès lors, TfL a soutenu les Boroughs financièrement pour qu'ils puissent créer sur la chaussée des emplacements dédiés à l'autopartage, encourager la promotion de l'autopartage et lancer des initiatives locales.

Au niveau du Grand Londres, TfL a organisé des conférences et des séminaires sur le thème de l'autopartage à l'attention des Boroughs notamment. TfL finance également des sites et des campagnes de promotion, dont celui spécifique aux opérateurs d'autopartage : www.carclubs.org.uk pour informer particuliers et entreprises (flotte) sur la localisation des stations.

MAYOR OF LONDON


Transport for London 

Image : couverture de la publication de mars 2008 disponible sur le site de TfL

TfL intègre la compétence management de la mobilité (MM) dans une logique de maîtrise de l'usage de la voirie, dans son département *Smarter¹⁵ Travel Unit (STU)*. Ainsi, il peut à la fois gérer l'ensemble de la voirie, et influencer les usages modaux pour le motif domicile-travail.

STU apporte son soutien financier et technique et coordonne l'action des correspondants locaux MM présents dans chaque borough, et intervient dans les études de planification.

Cette équipe de *TfL* intervient aussi dans les études de planification pour la prise en compte du MM dans les projets d'aménagement. Pour les projets de grande ampleur

15 SMARTER (qui signifie « plus intelligent ») est aussi un acronyme pour : Specific, Measurable, Acceptable/Achievable, Realistic, Time-bound, Evaluated, Reviewed/Rewarded

portés par les développeurs/promoteurs, ces derniers signent un contrat d'objectif de report modal et s'engagent à financer des actions MM. Parmi les actions possibles, il peut y avoir le soutien financier de l'aménageur à l'opérateur d'autopartage (choisi par le Borough) durant sa phase de lancement, soit une période généralement estimée à 2 ou 3 ans (avant d'être économiquement viable).

TfL a annoncé en avril 2009 un investissement d'un million de livres au cours des deux prochaines années pour soutenir le développement de l'autopartage (maillage de la capitale). Cet investissement financerait directement la création de 726 places sur la voirie dans 19 des 33 Boroughs.

A Berlin,

L'activité d'autopartage est considérée comme privée, le marché est totalement ouvert, n'importe qui peut développer une offre d'autopartage. L'autorité organisatrice des transports, la Communauté des Transports collectifs de *Berlin-Brandenburg* (VBB), n'a pas de compétence liée à la voirie ou au management de la mobilité... Elle n'a pas de rôle particulier dans le développement de l'offre d'autopartage à Berlin.

En revanche, certains opérateurs d'autopartage affirment leur volonté de proposer une offre complémentaire aux services de transports publics, en citant VBB parmi leurs partenaires sur leur site internet.

C'est le cas notamment de *Greenwheels*, qui annonce sur son site Internet un partenariat avec VBB, avec un lien vers le moteur de recherche d'itinéraire VBB, pour l'accès aux stations, et propose également des réductions tarifaires à ses clients qui seraient détenteurs d'un abonnement de transports collectifs (en fait pas un partenariat mais une action commerciale, voir § sur les tarifs). *Greenwheels* est par ailleurs le seul opérateur d'autopartage mentionné sur le site Internet VBB parmi ses partenaires. *Greenwheels* est également partenaire de BVG, l'opérateur des transports collectifs berlinois (métro, tram, bus et navettes fluviales) : BVG annonce sur son site ce partenariat, qui est amené à s'étendre à d'autres opérateurs. En revanche *Greenwheels* ne mentionne pas BVG parmi ces partenaires sur son site internet.

L'opérateur *Stadtmobil* annonce parmi ses partenaires VBB, avec BVG et S-Bahn Berlin, les opérateurs des transports collectifs berlinois, avec uniquement un lien vers leurs sites Internet respectifs.

Les quatre autres opérateurs ne mentionnent pas VBB sur leurs sites respectifs.

A Madrid,

D'après la présence du logo du CRTM sur le site de Connect by Hertz, on peut émettre l'hypothèse d'un partenariat avec l'autorité organisatrice de transports publics de la région madrilène. Connect offre quelques tarifs spéciaux aux abonnés des transports publics. Sur le site du CRTM en revanche aucune mention n'indique un partenariat avec l'un ou l'autre opérateur...

Le CRTM, et plus particulièrement le département des études générales, participe aux réflexions sur la mobilité durable et aux actions de promotion des politiques de management de la mobilité via la fondation Mobilité (cf. description partie suivante).

b) Autres acteurs

A Londres,

- **Carplus**

Les opérateurs d'autopartage (dit « Car Clubs ») britanniques sont fédérés au sein de l'organisation nationale en faveur des modes innovants qui milite pour un usage responsable de la voiture. Cette association à but non lucratif est soutenue et financée par TfL et le ministère des transports (DfT).



Carplus délivre aux opérateurs d'autopartage le label national, qui est notamment nécessaire pour répondre aux appels d'offre lancés par les Boroughs de Londres pour l'obtention de places sur voirie.

Carplus agit comme un lobby pour inciter le gouvernement à dédier une part du budget au développement d'un réseau d'autopartage dans tout le pays (intégré aux autres modes et accessible à tous) à travers un plan quadriennal de 70 millions de livres (dont 12,8 millions attendus du gouvernement). Ce plan est vu comme un levier pour arriver à un nombre d'adhérents significatifs à l'échelle du Royaume (de 180 000 membres pour 8 000 voitures selon l'objectif 2007). Selon Carplus, atteindre une masse critique de membres permettrait à la fois d'accroître l'accessibilité et de réduire l'usage traditionnel de la voiture.

Carplus a aussi pour mission de sensibiliser le public, les décideurs et tous les acteurs de la mobilité sur le concept de l'autopartage. Elle organise des rencontres nationales ou locales en vue de mettre à disposition les connaissances et améliorer le système.

- **Department for Transport, DfT**, est le ministère des transports britannique.

En 2004, DfT publie un rapport (« *Smarter choices* ») qui met en avant les effets positifs du management de la mobilité sur le niveau de congestion des routes et d'utilisation de la voiture privée. DfT soutient l'association Carplus, notamment par des financements spécifiques pour des actions de promotion et de projets de recherche pour la création de services d'autopartage sur tout le territoire national. Il a permis de réaliser les modifications réglementaires nécessaires au développement des services d'autopartage (telle que la possibilité de réserver des places de stationnement sur voirie).

- **UK ERC (Energy Research Centre)**

C'est le centre de recherche sur l'énergie durable dont le rôle est de vulgariser les résultats scientifiques auprès de tous (y compris les entreprises et les décideurs politiques) et de définir un programme national énergie.

Son action en matière d'autopartage a principalement consisté à mettre en valeur cette pratique comme un moyen rapide¹⁶ de réduction de la consommation énergétique, en encourageant le développement d'un réseau national d'autopartage et en sensibilisant les collectivités et les opérateurs d'autopartage à se doter d'un parc de véhicules électriques. UKERC a également incité le gouvernement à créer

16 L'UKERC a défini une série de mesures visant à la réduction de la demande d'énergie, et donc des émissions de CO2, conformément à l'objectif du gouvernement d'atteindre une réduction de 20% d'ici 2010. Ces mesures faciles à mettre en œuvre par l'Etat et les collectivités, et sans nécessiter trop de changements sur le plan législatif, sont appelées « quick hits » (les précédentes en matière de transport ont porté sur l'écoconduite, les limitations de vitesse et les feux de signalisation).

un fonds destiné à soutenir la création de stations d'autopartage dans le pays (ce fonds n'a semble-t-il pas été créé).

- **Le maire du Grand Londres.**

La promotion de l'autopartage fait partie des mesures découlant des priorités définies par le maire (réduire la congestion, promouvoir les modes alternatifs à la voiture...) qui sont concrètes et peu coûteuses. Elles sont mises en place par les Boroughs sous la supervision de TfL.

- **Les Boroughs**

En 2002, sept Boroughs¹⁷ se sont engagés en faveur de l'autopartage en créant une association. Cette association avait pour objectif de soutenir financièrement les opérateurs en cours de développement. Avec l'instauration du péage urbain en 2003, les Boroughs ont pu bénéficier de 2% de ses revenus nets.

Les autorités locales soutiennent de plus en plus les opérateurs par des financements et la mise à disposition de places de stationnement sur voirie réservées exclusivement aux véhicules d'autopartage¹⁸. Les Boroughs travaillent en collaboration étroite avec leur opérateur pour développer l'offre. Seuls 4 Boroughs accueillent les stations de plus d'un opérateur dans leur périmètre.

A Berlin,

- **Les arrondissements (Bezirke) du Land de Berlin**

Ils sont acteurs dans le sens où ils attribuent les places de stationnement sur voirie (une partie seulement des places dédiées à l'autopartage, qui sont la plupart du temps sur des emplacements privés, dans des parkings en ouvrage ou dans des résidences). Actuellement le contexte juridique pose problème en ce qui concerne les emplacements sur voirie réservés à l'autopartage. Les arrondissements peuvent attribuer certains emplacements mais via une procédure qui n'est pas encadrée, à la demande des opérateurs, avec soumission à l'avis public, sans paiement par les opérateurs d'aucun droit d'occupation.

- **Le Senat**

Il n'a pas de compétences liées à l'autopartage qui est considéré comme une activité privée. Il intervient seulement auprès des arrondissements en tant que conseil en cas de litige sur l'attribution de places de stationnement sur voirie, mais sans avoir de pouvoir.

Malgré l'absence de stratégie officielle à ce jour, le *Senat* soutient politiquement le principe de l'autopartage et son développement à Berlin, et suit son évolution. Des réflexions sont en cours dans l'optique de définir une politique officielle prochainement.

- **Le Bundesverband Carsharing**

Cette association regroupe un certain nombre d'opérateurs de toute l'Allemagne (mais pas tous les opérateurs de Berlin). Elle joue un rôle dans la réflexion et le développement de l'autopartage, en participant à des groupes de travail, en produisant des textes comme la réponse au livre vert de l'Union européenne « Vers une nouvelle culture de la mobilité urbaine »,... Elle permet aussi une mise en réseau des opérateurs entre eux avec des possibilités pour les clients de l'un

¹⁷ Il s'agit des boroughs de Brent, Camden, Ealing, Islington, Kensington and Chelsea, Lambeth and Merton.

¹⁸ En 2007, le borough de Kensington and Chelsea comptait déjà 99 places réservées. L'opérateur Streetcar offrait une flotte entièrement composée de véhicules hybrides.

d'accéder à des conditions facilitées à l'offre d'un autre opérateur du réseau, en Allemagne mais aussi à l'étranger.

A Madrid,



- **IDAE**

L'IDAE est l'Institut pour la diversification et les économies d'énergie qui dépend du Ministère de l'Industrie de l'Etat (*Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía*). Son rôle est de vulgariser les résultats scientifiques et de définir un programme national énergie. Le plan E4 (Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética en España 2004-2012) a pour objectif de réduire la consommation énergétique du pays de l'équivalent de 32,5 millions de tonnes de CO₂ rejeté dans l'atmosphère par an. Les économies d'énergie attendues pour le secteur des transports (14 millions de tCO₂) représentent presque la moitié des ambitions du programme (qui concerne la construction, les énergies, la production agricole et industrielle, etc.). Pour ce faire, le gouvernement espagnol a mis en place des plans d'actions. Le volet transport du plan d'actions 2005-2007 se concentre sur la création de nouveaux plans de déplacements urbains et d'entreprise, l'efficacité énergétique des modes de transport, ainsi que la construction de nouvelles infrastructures de transports collectifs. Pour chacun, l'IDAE a un budget comprenant la mise en œuvre de projets pilote.

Son action en matière d'autopartage a principalement consisté à soutenir la création et le maintien de l'opérateur Avancar à Barcelone, et Respiro à Madrid avec les collectivités locales et régionales. L'IDAE sensibilise les collectivités, les entreprises, les particuliers et les opérateurs d'autopartage (notamment Respiro) à avoir un parc de véhicules électriques via le **plan MOVELE** (MOVilidad ELEctrica), **le projet pilote pour le test et la promotion des véhicules électriques**. Cela implique l'introduction sur le marché de 2000 véhicules électriques (soit 8 millions d'euros) et la création d'un réseau de 500 points de recharge publics (soit 2 millions d'euros) : 208 points de recharge à Madrid, les autres à Séville et Barcelone.



- **La Fundación Movilidad**

La fondation Mobilité a été créée en 2006 par la Ville de Madrid, et soutenue par l'IDAE et le CRTM qui participent notamment aux publications. Elle a pour mission de promouvoir les politiques de mobilité durable et d'inciter à l'implication de la société civile. Elle doit faciliter le partage de connaissance par la mise en relation des acteurs du secteur public, mais aussi du secteur privé (entreprises, citoyens et utilisateurs) par l'identification de bonnes pratiques et leurs diffusions. La fondation est responsable du plan MOVELE pour Madrid.

- **La Ville de Madrid**

La ville de Madrid via sa fondation Movilidad intègre le plan MOVELE en 2009 qui prévoit le test de véhicules électriques à Séville et Barcelone. Le 14 avril 2010, la ville a signé une charte partenariale avec Nissan Europe Zéro Emission et l'Alliance Renault-Nissan. Il leur reste à trouver des partenaires (gestionnaires de parking...) pour la mise en œuvre des bornes (dont une au siège de Renault à Madrid) et les tests, et les clients potentiels intéressés pour intégrer à leur flotte des véhicules électriques Renault dès 2011.

Véhicule électrique en chargement



Source : Plaquette de présentation du projet MOVELE, IDAE, juillet 2008

Parmi, les actions envisagées dans la charte, il y a la mise en place d'une flotte en autopartage¹⁹. Par ailleurs, la Ville a été associée au lancement de l'opérateur Respiro.

• La Communauté Autonome de Madrid

Comme chaque communauté autonome, la CAM reçoit les fonds correspondant aux plans d'actions définis par l'IDAE. Son agence (régionale) de développement économique, **PromoMadrid**, appuie le plan MOVELE et est signataire de la charte avec Renault-Nissan.

• Le CRTM

L'autorité organisatrice des transports publics agit sur le périmètre régional (de la C.A.M.). A ce titre, le CRTM est impliqué dans la distribution des fonds de l'IDAE (par exemple pour le développement de PDE), et il a pour mission de définir une politique régionale de transport. Il peut être concerné par le développement de stations d'autopartage dans les pôles d'échange... D'après les informations du site du loueur Hertz, le CRTM aurait signé une convention relative aux offres tarifaires du loueur aux abonnés des transports publics qui souhaitent avoir accès à un véhicule d'autopartage.

¹⁹ Les autres mesures étant notamment :

- la définition des différents usages des véhicules électriques,
- la promotion de la mobilité électrique dans le cadre d'événements,
- l'analyse des mesures incitatives potentielles (d'ordre financier ou autre) et des bonus existants, afin de favoriser l'usage de véhicules électriques auprès des utilisateurs (exonérations fiscales, avantages en termes de coûts de stationnement, etc.) et auprès des établissements qui créent un réseau de points de recharge pour véhicules électriques.

c) Assurer la promotion de l'autopartage : qui et comment ?

A Londres,

Les acteurs publics sont mobilisés à toutes les échelles, du Borough au ministère des transports, pour le développement de l'autopartage dans un contexte de maîtrise de la congestion (péage urbain) et de la consommation énergétique. Tous décident d'actions de promotion, soit typiquement marketing (comme les sites web), soit de long terme (projets de recherche nationaux), soit en optant pour un soutien financier lors de nouvelles implantations (par les Boroughs ou les développeurs), ou en encadrant les actions de management de la mobilité par TfL-STU.

Le site www.carclubs.org.uk et sa campagne de promotion ont été financés par Transport for London pour informer particuliers et entreprises (flotte) sur la localisation des stations.

Les opérateurs d'autopartage proposent également une série d'avantages commerciaux pour attirer de nouveaux membres, par exemple :

- L'opérateur CCC incite les membres d'autres opérateurs d'autopartage à prendre un abonnement chez eux (gratuit la première année) pour multiplier les chances d'avoir accès à une offre ;
- CCC offre 20 £ de crédit « conduite » à un nouveau membre parrainé et à son parrain ;
- L'opérateur Streetcar offre une réduction pour un abonnement sur 2 ans au lieu d'un (en 2009).

Zipcar vient d'innover en proposant (été 2009) une application gratuite de l'iPhone (Apple) qui permet à tous de localiser les stations d'autopartage de l'opérateur. Les membres de Zipcar²⁰ ont également avec cette application la possibilité de vérifier la disponibilité des véhicules (modèles) en station, de réserver ou de visualiser, modifier ou annuler ses réservations. L'application leur permet aussi d'ouvrir la voiture à distance ou d'en déclencher le klaxon pour la localiser...

Publicité américaine pour ZipCar :
« La voiture pour ceux qui n'en veulent pas »



photo : publicité ZipCar extraite d'une présentation de Dave Brook, avril 2009, à la Journée des expériences internationales de l'autopartage (Madrid)

²⁰ plus de 25% d'entre eux disposent d'un iPhone.

A Berlin,

Le *Senat* soutient politiquement le concept d'autopartage mais il n'existe pas de stratégie officielle ni de cadre aujourd'hui à son développement à Berlin, ou d'actions initiées par la puissance publique. Des réflexions sont cependant en cours. Il s'agirait d'afficher un objectif de 1 000 places dédiées à l'autopartage dans Berlin.

L'association *Bundesverband Carsharing* (Bcs) regroupe certaines des entreprises d'autopartage et promeut cette activité à l'échelle de l'Allemagne, participant à des réflexions, groupes de travail, jouant un rôle d'informateur auprès de la puissance publique, et de mise en réseau des opérateurs d'autopartage membres. Elle milite notamment pour l'évolution du contexte juridique, pour permettre le développement des stations d'autopartage sur voirie.

Les opérateurs eux-mêmes mettent en place des actions de promotion de leur offre d'autopartage : publicité sur les véhicules, souvent de couleur voyante, sites Internet, jeux, journées à thème, incitation au bouche à oreille, offres promotionnelles, ... Certains de ces opérateurs, par exemple Cambio et Stadtmobil, nouent des partenariats permettant à leurs abonnés d'utiliser les véhicules de l'un comme de l'autre avec le même abonnement.

Communauto et plusieurs autres **opérateurs d'autopartage nord-américain** (en tout 75 000 membres, 2 000 voitures) ont décidé d'élaborer et d'adopter un **code d'éthique professionnelle** pour « protéger et améliorer le concept, l'image et la crédibilité de l'autopartage, et d'assurer l'engagement social et environnemental, la protection du consommateur et la transparence ». Ce code d'éthique souligne la volonté des opérateurs nord-américains de conserver les spécificités de l'autopartage, et de s'affirmer comme des entreprises socialement responsables.

« L'objectif principal du code est de permettre à la population de faire la distinction entre un concept fondé sur l'intérêt public, qu'il soit géré par le privé ou non, et d'autres projets commerciaux. » avait affirmé le p.-d.g. de Communauto lors du lancement de ce code en 2007.

d) Qui finance quoi ?

A Londres,

DfT finance les autorités de transport et peut en plus apporter des subventions pour des bonnes pratiques.

La conception des visuels Carplus a été financé par TfL (logo ci-contre et panneau de signalisation des stations).



Dans le cadre d'un programme d'actions de management de la mobilité intensif lancé conjointement entre TfL et le *Sutton Borough Council*, l'aménageur a l'obligation de soutenir l'opérateur d'autopartage présent sur son site pendant 3 ans pour assurer la viabilité économique²¹. En contre-partie, l'aménageur bénéficie pour son projet d'aménagement d'espaces libérés par les voitures (moins de construction de parkings et les coûts associés : moins de besoins d'extensions en infrastructures routières), d'une meilleure accessibilité sur le site et aux bâtiments, ainsi que d'un outil de communication de type « mobilité durable ».

Les Boroughs attribuent les places sur voirie par mise en concurrence, moyennant le versement d'un droit initial et d'une redevance annuelle correspondant au prix du stationnement résidentiel. Les opérateurs accrédités doivent fournir chaque année un bilan prouvant qu'ils respectent leurs engagements (modèles de véhicules, qualité de service...).

De façon générale, les Boroughs ont la possibilité de financer des aménagements et aider à cette pratique.

A Berlin,

Le marché est totalement privé, les opérateurs ne reçoivent aucune subvention, ni aucune aide publique.

En revanche, les transporteurs ont le droit de développer leur propre activité d'autopartage, comme pourrait le faire la RATP à Paris (et comme le fait la Deutsche Bahn) : BVG, S-Bahn...

En ce qui concerne les stations d'autopartage sur voirie, elles ne donnent lieu à aucune redevance. Elles sont attribuées par les arrondissements suite à une demande faite par l'opérateur, avec une procédure spécifique associée à cette requête (*Antrag*) : notamment la requête est rendue publique pour que toute entreprise qui considérerait cette attribution de place comme une atteinte à son propre marché puisse se manifester (*Antrag prüfen*).

21 Il s'agit d'une application directe de la Section 106 de la loi de 1990, Town and Country Planning Act, qui autorise les autorités locales compétentes en matière d'aménagement à entrer en négociation avec un promoteur dans le cadre d'un projet d'aménagement. La section 106 introduit les concepts de « conditions d'aménagement » et d'« obligations d'aménagement », conditions requises pour que le permis de construire soit délivré.

Les places sont ensuite attribuées. Si 2 entreprises veulent les mêmes places, le *Senat* intervient auprès des *Bezirke* pour essayer de trouver une solution à l'amiable, une autre place, ou la place est donnée à la première entreprise qui a demandé... Mais le *Senat* ne décide pas de manière arbitraire, car il n'a pas de compétence sur cette question.

La réservation de places de stationnement sur voirie pour l'autopartage n'est aujourd'hui pas prévue par la Loi. La modification de la loi concernant les stations d'autopartage sur voirie est bloquée aujourd'hui au niveau du Ministère de l'économie (*Bundeswirtschaftminister*) notamment à cause des lobbies des loueurs traditionnels qui sont contre car ils y voient une concurrence (notamment aux aéroports / gares). Il n'y a de ce fait pas de stations d'autopartage aux aéroports aujourd'hui. Autour et dans les gares, les emplacements d'autopartage sont situés des terrains privés appartenant à la DB, ou sont pris par les loueurs pour leur activité d'autopartage sur leurs propres places de stationnement.

Conclusion sur l'autopartage

Ce qu'il faut retenir pour l'Ile-de-France...

1. L'autopartage existe et se développe dans les 3 métropoles Londres, Berlin et Madrid, comme en Ile-de-France

Ces services sont présents depuis assez longtemps à Berlin (fin des années 1980) et à Londres, mais cela fait une dizaine d'années qu'ils sont gérés par des entreprises commerciales. Ils restent dans l'ensemble marginaux en volume.

Leur implantation est en revanche toute récente à Madrid.

Dans la métropole parisienne, ces services existent depuis 10 ans (avec Caisse Commune créée en 1999) mais sont réellement visibles depuis 4 ans environ avec une concurrence commerciale croissante.

En 2009, il existait le même nombre d'opérateurs, 5, à Londres, Berlin et Paris. Le nombre d'opérateurs change souvent, nouveaux arrivants, fusions, etc, mais reste du même ordre dans les trois métropoles. A Madrid, où les services se sont implantés récemment, ce nombre devrait augmenter également dans les prochaines années.

Les types d'opérateurs présents sur les marchés métropolitains sont de moins en moins tenus par des coopératives (ou associations) et de plus en plus par des entreprises commerciales, avec de plus en plus de sociétés de loueurs automobiles traditionnels. Les transporteurs également s'intéressent à ce marché, comme la Deutsche Bahn en Allemagne qui peut offrir un maillage important du territoire. On peut noter également l'apparition d'entreprises étrangères telles que l'américain ZipCar à Londres.

2. Les acteurs impliqués et leurs et niveaux d'implication ne sont pas les mêmes

Chaque capitale a son propre modèle.

Celui de Londres est celui d'un secteur public fortement investi, le lien entre l'opérateur, l'AOT (TfL) et les pouvoirs publics est fort (l'autopartage est supervisé par elle), le ministère des transports est impliqué (indirectement pour le label national, via la fédération nationale, et directement par des subventions et soutiens financiers accordés...). Ce modèle volontariste arrive pour combler un retard par rapport au niveau d'implantation de l'autopartage (comparé à l'Allemagne ou à la Suisse) et pallier le déficit d'investissement en infrastructures de transport public (choix politique de privilégier les investissements légers et visibles, comme l'investissement en direction du réseau de bus pour combler les besoins en investissements lourds). Enfin, même si TfL gère des compétences à la fois en lien avec l'offre d'autopartage et l'organisation de l'offre de taxis, il ne semble pas y avoir de lien entre ces systèmes.

Le modèle berlinois est celui du laisser-faire de la puissance publique : aucune intervention pour l'instant malgré un soutien politique sur le principe et des réflexions en vue de définir une politique publique sur ce sujet (mais l'initiative reste en tous cas privée), pas de régulation de l'offre, ni de subvention. Le marché est totalement libre, laissé aux règles de la concurrence. L'offre n'est pas organisée mais la concurrence a un impact sur l'équilibrage de l'offre par rapport à la demande.

A Madrid, le modèle semble être moins tranché, peut-être en raison de la jeunesse de l'offre. Les acteurs publics s'investissent pour faire émerger l'offre, le candidat soutenu par

la Ville s'oriente vers une motorisation « zéro émission », tandis que le loueur Hertz a déjà une politique d'extension de son offre aux capitales européennes et une stratégie d'implantation aux pôles d'échange madrilénes. Hertz a devancé le projet de la Ville et compte un parc de véhicules plus étoffé.

A Londres et Madrid, d'autres acteurs publics interviennent, comme les équivalents de l'ADEME (UKERC et IDAE), qui sont des acteurs actifs dans la promotion de ces pratiques « durables » (produisent des études,...). Ce n'est pas le cas à Berlin.

En Ile-de-France, la ville de Paris délivre un label aux opérateurs qui souhaitent développer une offre d'autopartage (Label Paris Autopartage, qui devrait inspirer un label national). La ville développe le projet Autolib, qui devrait être un service proche des services d'autopartage (un système de location de véhicules électriques²² en libre service qui, contrairement à l'autopartage, permet de laisser la voiture à une station différente de son point de départ, ce qui pourrait faciliter l'usage irréflecté de la voiture et mener à éviter les transports publics). La puissance publique est donc relativement présente sur ce thème, bien que les services offerts soient d'initiative privée.

Ces différences montrent que l'implication ou non de la puissance publique peut prendre plusieurs aspects : agir sur des « normes » (qualité des véhicules, sécurité, pollution,...), agir sur l'équité géographique (répartition de l'offre sur le territoire). Elle pourrait également, bien que cela ne soit pas le cas aujourd'hui dans les métropoles étudiées, agir sur l'équité sociale (tarifs spéciaux pour certaines catégories de population, subventions, « bons »,...).

Elles montrent également que cette implication n'est ni un frein ni un moteur indispensable au développement d'une offre d'autopartage. Elles posent cependant la question des avantages et inconvénients éventuels inhérents à l'un ou l'autre des modèles : l'implication de la puissance publique permet-elle de rationaliser l'offre (notamment développement d'offre dans des secteurs peu rentables commercialement), permet-elle un quadrillage systématique du territoire ? A l'inverse, si seul le secteur privé intervient, l'avantage est que cela ne coûte rien à la collectivité, mais le risque est de voir l'offre s'implanter de manière inégale sur le territoire. Est-il alors possible d'orienter l'offre sans pour autant s'impliquer financièrement ? Peut-on envisager une identité commune et des critères de qualité minimum (label) et cela serait-il favorable ou non au développement de ces services ?

3. La problématique du stationnement sur voirie et de la signalisation est une problématique récurrente

La question du stationnement réservé à l'autopartage sur voirie existe dans toutes les villes, sauf à Madrid où il n'en existe pas pour le moment, mais les contextes juridiques sont différents.

A Londres, les places sont attribuées par les Boroughs, moyennant le paiement d'une redevance et la délivrance d'un rapport d'activité annuel. Généralement, le Borough ne sélectionne qu'un seul opérateur pour attribuer l'ensemble de ses places sur voirie. Ensuite, le Borough et l'opérateur choisi travaillent en partenariat pour développer l'offre de stations. En termes de signalétique, le logo du label national permet l'identification des emplacements.

A Berlin, la question du stationnement dédié sur voirie n'est pas prévue par la loi, ni aucune signalétique spécifique à l'autopartage. Une modification juridique est en réflexion depuis de nombreuses années. Cependant, des « arrangements juridiques » permettent

²² Soit 2000 voitures dans Paris et 2000 autres dans les communes voisines.

localement le développement de stations sur voirie : un « arrangement » à partir de la signalétique existante permet d'interdire le stationnement sur une sélection places pour le réserver aux véhicules d'autopartage. Des emplacements sont de cette manière attribués par les Bezirke aux opérateurs qui en font la demande, selon une procédure peu encadrée à ce jour (et sans paiement de droit d'occupation par les opérateurs). Cependant la majeure partie des emplacements est encore à ce jour « hors voirie », soit sur des emplacements appartenant à l'opérateur (cas des loueurs par ex), soit sur des emplacements privés, les opérateurs recherchant via leurs membres (messages et offres incitatives sur les sites Internet) des emplacements à louer.

Les places de stationnement sur voirie sont également un sujet important pour l'Ile-de-France, où les emplacements sont aujourd'hui la plupart du temps dans des parkings hors voirie, ce qui va à l'encontre de leur visibilité par le grand public. La réservation de places de stationnement sur voirie n'est à ce jour pas autorisée pour des usages autres que celui de service public, seule la très récente adoption de la loi dite Grenelle II (*portant engagement national pour l'environnement* du 29 juin 2010) autorise le maire à « réserver sur la voie publique ou dans tout autre lieu de stationnement ouvert au public des emplacements de stationnement aménagés aux véhicules bénéficiant du label "autopartage" tel que défini par décret ». Cette nouvelle loi modifie également la LOTI pour inciter à la prise en compte des véhicules d'autopartage dans les plans de déplacements urbains.

La question est importante car le stationnement sur voirie présente l'avantage de rendre l'offre plus visible et plus accessible que dans des parkings privés résidentiels (en sous-sol notamment). De plus, ce type de stationnement permet aux pouvoirs publics un droit de regard sur l'activité et une régulation de l'offre et de la qualité de service (type de véhicules, motorisation et niveaux d'émissions, taille...).

Le choix de favoriser les places de stationnement accordées sur voirie pourrait également être considéré comme une action symbolique, visant à montrer que les pouvoirs publics donnent la faveur aux usages partagés plutôt qu'à la voiture particulière.

4. Les systèmes tarifaires sont équivalents, la complémentarité avec le TC encore à développer

Les principes tarifaires sont dans l'ensemble les mêmes quelle que soit la ville. Il existe en revanche dans chacune de ces métropoles plusieurs systèmes d'abonnement distincts, les systèmes avec abonnement (avec inscription + forfait + coût à l'usage) et ceux accessibles librement (avec uniquement coût d'usage) mais avec dans certains cas un coût d'inscription qui peut être réducteur pour un court séjour dans la ville, à moins de pouvoir utiliser le service ailleurs dans le cadre d'un réseau ou d'une coopération entre opérateurs.

Plusieurs opérateurs présentent l'avantage en effet de permettre des utilisations ailleurs que dans la ville de résidence. C'est le cas :

- de loueurs comme Hertz (Connect by Hertz), qui propose des services d'autopartage dans de nombreuses villes européennes et étrangères (avec une même adhésion),
- de sociétés commerciales ou d'opérateurs de transport qui disposent d'un réseau national comme la Deutsche Bahn, dont les services d'autopartage sont présents dans les gares importantes allemandes, et potentiellement dans toutes les gares à terme,
- d'opérateurs qui disposent d'un réseau national et international, comme Cambio qui dispose d'un réseau développé dans une dizaine de villes allemandes et autant de villes belges

- mais aussi d'opérateurs qui s'allient pour proposer une offre multi-réseaux, comme en Allemagne Cambio et Stadmobil et France Autopartage, qui fédère les opérateurs des grandes villes françaises (hors Île-de-France).

Certains opérateurs ont des partenariats tarifaires avec les opérateurs de transports collectifs ou avec l'AO, mais cela reste relativement peu développé : l'opérateur des transports collectifs berlinois annonce par exemple l'opérateur Greenwheels comme partenaire en complément de son offre pour les types de déplacements non adaptés ou les itinéraires non desservis, et celui-ci propose des avantages tarifaires sur les services d'autopartage pour les abonnés du réseau. De même, à Madrid, Connect by Hertz, qui possède quelques stations d'autopartage aux pôles d'échanges, propose des avantages aux abonnés des transports collectifs.

Les questions en suspens sur l'autopartage concernent les mêmes thématiques que celles posées par les taxis :

- Comment définir le niveau d'offre nécessaire ?
- Quelle devrait être l'implication du secteur public ? Comment trouver le bon équilibre entre cadrage et libre concurrence ?
- Faut-il un visuel commun quel que soit l'opérateur, qui permette de rendre plus lisible l'offre d'ensemble ?
- Quelle place leur donner sur la voirie ? Faut-il en faire un outil de la politique en faveur des modes alternatifs à l'usage de la voiture en conducteur solo ?

II. Le covoiturage et le rôle des pouvoirs publics

1. Les sites de covoiturage et formes d'associations/fédérations

a) Londres

Plusieurs sites accessibles à tous (18 recensés au niveau national), dont à Londres par exemple :

<http://www.swiftcommute.co.uk/>

<http://www.hourcar.org.uk/html/carshare.htm>

Cependant, un site Internet est « incontournable », celui de **Liftshare**, le plus important du Royaume avec plus de 360 000 inscriptions, et début 2010, 240 400 inscrits.

Ce site est d'ampleur nationale, avec un accès centralisé (site national) ou localisé (pour le Grand Londres via le site de TfL : **londonliftshare.com** d'où provient l'illustration ci-contre)

TfL estime qu'il y aurait de l'ordre de 8 000 inscrits pour le Grand Londres (2009).

Liftshare est une « entreprise sociale », elle a pour mission de développer un usage raisonné de la voiture (plutôt que faire du profit). L'inscription en ligne est gratuite, comme tous les sites de mise en relation pour du covoiturage.

Liftshare se finance en participant au volet covoiturage des études de plans de mobilité des entreprises et parcs d'activités, des autorités locales, des établissements scolaires et universités, des hôpitaux et des services de l'Etat, ainsi que lors d'évènements (sportifs, concerts, festivals...). Elle a participé à plus de 1 300 mises en place de solutions de covoiturage.

The image shows a three-step registration process for Liftshare:

- 1 register yourself for free**: A registration form with fields for Title, First name, Surname, Usually called, Gender, Date of birth, and a password field. A key indicates visibility settings: a lock icon for 'Not shown to the public', a person icon for 'Shown to potential matches', and a person with a lock icon for 'You decide if shown to potential matches'.
- 2 register your journeys**: A form with three sections:
 - 1 Start Point**: Select location type (Street, Town, Organisation, Postcode) and enter the start point. Includes a checkbox for 'Tick to add a via point to your journey'.
 - 2 Destination**: Select location type (Street, Town, Organisation, Postcode, Suggested location) and enter the destination.
 - 3 Are you...?**: Radio buttons for 'Seeking a lift', 'Offering a lift', and 'Both'. Includes a field for 'How many people can you carry?' and checkboxes for 'Cycle buddies', 'Walking buddies', and 'Taxi sharers'.
- 3 search for BUDis™**: A map showing a network of routes (represented by colored lines) connecting various locations in the Greater London area, with car icons indicating pickup and drop-off points.

De manière générale, il existe de nombreux sites de covoiturage propres aux entreprises réalisés dans le cadre de plans de mobilité (PDE).

L'association à but non-lucratif **Carplus** fédère tous les opérateurs de modes innovants pour assurer la promotion de ces modes (dont l'autopartage) et repenser l'usage de la voiture (ingénierie-conseil).

b) Berlin

Tout ce qui existe est d'initiative privée, voire individuelle. Il existe plusieurs sites Internet comme :

<http://www.citypendler.de/>²³

<http://www.pendlernetz.de/>

Sur ces sites, peu d'offres sont proposées habituellement pour des trajets réguliers en semaine Berlin – Berlin ou Berlin avec un point d'arrivée dans un rayon de 100 km. Le type d'offre le plus fréquent est plutôt moyenne ou longue distance, de ville à ville, pour un trajet ponctuel.

Cependant, les systèmes adaptés à des trajets quotidiens de type domicile-travail se développent : la version 3.0 de Citypendler notamment, est conçue spécialement pour des déplacements courts, en zone urbaine (covoiturage « urbain »). Les membres « premium » du site peuvent en plus des recherches d'offres créer directement des groupes (« *Fahrspargruppen* ») correspondant par exemple à un trajet spécifique d'une même zone d'habitat vers une même zone d'emploi.

Comme il n'y a pas d'encouragement fait aux entreprises pour établir des plans de mobilité (type PDE), alors que ces pratiques existent dans d'autres Länder, l'offre faite aux entreprises est d'initiative privée également : les développeurs de sites de covoiturage proposent la mise en place d'un système spécifique pour l'entreprise, à l'instigation d'une personne qui devient dans ce cas référent. Mais cette offre s'adresse également aux écoles, universités, organisateurs de foires ou de spectacles,... qui souhaiteraient de la même manière développer une offre de covoiturage.

c) Madrid

Plusieurs sites co-existent, dont certains d'ampleur nationale ou internationale. Ci-après, deux sites pour exemple :

<http://compartir.org/>

Un site privé en fonctionnement depuis 2000 qui couvre 71 pays mais qui a déjà contractualisé avec 97 municipalités espagnoles pour créer des sites individualisés.

<http://busvao.com>

Un portail consacré uniquement à la région madrilène, qui comporte 1 336 inscrits (selon les articles de presse 2009)

23 Service développé suite aux grèves sur le réseau BVG (métro, tram, bus et navettes fluviales de Berlin) qui ont paralysé la ville en 2008, jusqu'à aujourd'hui 100% autofinancé.

La pratique du covoiturage est promue dans le cadre des démarches type PDE, universités...



La fondation pour une mobilité durable, « Fundación Movilidad », assure la promotion du covoiturage entre autres actions de management de la mobilité auprès des acteurs publics et privés. Cette fondation privée, à but non lucratif a été créée en 2006 sur l'initiative de la Ville de Madrid pour mettre en lien les acteurs, partager la connaissance et les réflexions, et faire la promotion des pratiques de mobilité durables.

2. Les rôles de l'A.O. et des autorités publiques

a) Londres

Le département de l'autorité des transports (TfL) dédié au management de la mobilité - *Smarter Travel Unit* - a permis la mise en œuvre et le financement du site de covoiturage *Liftshare*. En revanche, les covoitureurs utilisent les infrastructures existantes comme lieux de rendez-vous et il n'y a pas d'emplacement spécifique qui soit signalé ou aménagé.

Les Boroughs de Londres peuvent apporter leur aide.

Dans le cadre de *Smarter Travel Sutton*, programme expérimental triennal 2006-2009 lancé conjointement entre TfL et le *Sutton Borough Council*²⁴, visant à réduire l'usage automobile à l'échelle du borough de Sutton, les habitants sont incités à covoiturer et informés de l'existence du site *Liftshare*.

Le Ministère britannique des transports – DfT – apporte un soutien financier au covoiturage via les programmes de recherche spécifiques et la promotion. De manière générale, il travaille en lien avec TfL, la plus importante A.O. du pays.



Le logiciel *CarShare Online* de TRL (le laboratoire national de recherche sur les transports) a été développé pour encourager le covoiturage dans les entreprises. Le coût de la licence est variable en fonction du nombre d'employés. Il peut être configuré pour une ou plusieurs entreprises, et géré soit par le serveur de TRL (accès par Internet) ou par celui de l'entreprise-cliente (accès par l'Intranet).

Le logiciel de TRL permet d'enregistrer les points de rendez-vous habituels des covoitureurs comme les parkings publics.

Les places de parkings réservés aux covoitureurs sur le lieu de travail

Photo TfL (guide CarShare)

²⁴ Coût du programme : 5 millions de livres, financement exclusif de TfL sur sa ligne budgétaire management de la mobilité (travel demand management budget) malgré son lancement en partenariat avec les entreprises locales, les écoles et les acteurs locaux, car ces actions sont conformes à la politique des transports londonienne.

Les places de parkings réservés aux covoitureurs aux aéroports



Photo TFL (guide 2005 "Carplus Reference Guide for Car sharing & Travel Plans)

b) Berlin

Les pouvoirs publics ne sont pas impliqués dans l'activité de covoiturage : tout ce qui existe est d'initiative privée, il n'existe pas de subvention d'aucune sorte. Il n'existe pas de points de rencontre aménagés, ni de signalétique spécifique, les covoitureurs se donnent rendez-vous à des endroits précis dont ils conviennent entre eux au cas par cas.

c) Madrid

Deux acteurs majeurs ont encouragé le covoiturage :

- d'une part, la région madrilène- la C.A.M. – qui favorise la mise en œuvre et finance partiellement des mesures prises dans le cadre de la promotion des PMUS (*Plan de Movilidad Urbana Sostenible*). En 2006, elle subventionnait sur concours à hauteur de 60% la mise en place d'expérimentations favorisant la mobilité durable, entre autres la mise en place de systèmes de covoiturage.
- d'autre part, le Ministère des Transports espagnol (*Ministerio de Fomento*) qui a décidé et financé à 100% la réalisation d'une voie centrale longue de 18 km réservée aux bus interurbains sur autoroute (largeur 3,5m), dont une section de 12 km est ouverte aux covoitureurs et aux véhicules à haut taux d'occupation (largeur 2x3,5m). La voie est réversible : elle est ouverte dans le sens de l'accès vers le centre le matin et le soir en sens inverse. A l'heure de pointe du matin, le trafic se répartit également entre les bus et les véhicules à haut taux d'occupation. Cette expérience sur l'A6 a été simultanée à la création du pôle d'échange de Moncloa (où transitent les voyageurs des bus urbains et interurbains et des lignes de métro n°3 et circulaire n°6).

Le CRTM, l'autorité des transports, souhaite désormais étendre l'expérience du bus en site propre intégral accessible aux covoitureurs et aux véhicules à haut taux d'occupation. sur les autres axes autoroutiers qui convergent vers Madrid. Dans le cadre du plan d'investissement quadriennal en cours de MINTRA, le gestionnaire d'infrastructures de la C.A.M., les cinq autres axes autoroutiers menant directement aux autres pôles d'échange de Madrid devraient être pourvus de 36 km de site propre bus d'ici 2011 (d'après le programme électoral du vainqueur des dernières élections régionales mais rien ne figure sur le site de MINTRA).

Dans la Ville de Madrid, les couloirs de bus existants ne sont pas accessibles aux covoitureurs, seulement aux véhicules d'urgence et généralement aussi aux taxis.

Conclusion sur le covoiturage

Ce qu'il faut retenir pour l'Ile-de-France...

Il existe des pratiques de covoiturage dans ces trois métropoles, et chacune dispose de plusieurs sites de mise en relation. Ces sites sont :

- soit nationaux, accessibles à tous et en tous points, quelle que soit l'échelle et la longueur du déplacement.
- soit ce sont des sites spécifiques à un territoire (comme celui de la Communauté Autonome de Madrid).

Il reste le cas spécifique de Londres où le site de covoiturage est accessible depuis TfL. A noter que lorsqu'il y a un partenariat avec l'autorité organisatrice de transport (AOT), celui-ci permet le financement du site.

Pour développer la pratique du covoiturage, centraliser et donner de la cohérence à l'ensemble, en évitant la multiplication des sites privés qui dispersent l'offre et diluent l'efficacité des mises en relation sur des origines-destinations, l'implication de la puissance publique semblerait un facteur décisif, pour autant qu'elle soit en mesure de proposer un outil (logiciel) de mise en relation des usagers potentiels suffisamment performant, déclinable localement et à l'échelle d'une entreprise ou zone d'activité.

L'implication observée dans les métropoles étudiées peut prendre diverses formes :

- à Londres, elle est plutôt orientée promotion et recherche, développement de logiciels pour encourager cette pratique (Ministère des Transports, DfT), mais elle se caractérise aussi par les moyens humains permanents affectés au management de la mobilité que ce soit du côté des collectivités et du côté de l'AOT ;
- à Madrid, l'implication publique passe par la planification (Plans de Déplacements urbains) et le développement d'infrastructures dédiées : les voies réservées sur autoroute pour les bus aux heures de pointe sont également ouvertes aux voitures à haut taux d'occupation ;
- à Berlin, elle est inexistante à ce jour.

En Ile-de-France, l'action passe surtout par les plans de déplacement mis en œuvre par les entreprises et établissements publics (PDE). Leur promotion est assurée par le groupe de partenaires franciliens Pro'mobilité (voir le site : <http://www.promobilite.fr>).

Le développement du covoiturage à travers les PDE semble un axe particulièrement pertinent car le contact est facilité par le sentiment d'appartenance à une même entité et l'identification d'un acteur comme l'entreprise ou un groupe d'entreprises permet de simplifier les actions de promotion et d'information (souvent par le biais d'un référent). Cependant il ne faut pas négliger les cibles que sont les individus isolés, même si toucher ce public nécessite des actions de promotion plus élargies, et sans doute une implication plus grande de la puissance publique et des médias pour faire connaître les actions.

Les aires de covoiturage ne sont pas aménagées dans les métropoles étudiées à l'exception de certaines places de parking réservées à Londres. Cependant cette absence d'aménagement semble « logique » dans les zones urbanisées denses, où un arrêt à un carrefour ou autre point remarquable est envisageable, et où la problématique du stationnement d'un véhicule qui resterait sur place ne se pose pas (les covoitureurs ont

pour origine un lieu à proximité directe où se rendent au point de rendez-vous par d'autres moyens que la voiture). On trouve plutôt de telles aires dans les secteurs moins denses, où cette question du stationnement d'un véhicule se pose, et où se pose également la question de la sécurisation pour l'usager du changement de véhicule (bords d'autoroutes ou voies rapides notamment).

L'analyse présentée pose un certain nombre de questions parmi lesquelles :

- Faut-il encadrer la pratique ? Centraliser l'information et les offres pour éviter la dispersion ?
- Quel peut / doit être l'implication de la puissance publique pour optimiser le développement de cette alternative à la voiture en solo ? Comment toucher le plus grand nombre ?
- Comment peut-on développer la connaissance de la demande ?

