

## L'autopartage

# DEPLACEMENTS

### Objet

Le concept de l'autopartage, qui met à disposition d'un abonné une voiture pour une heure ou plus, est de plus en plus séduisant pour bon nombre de Français

### Enjeux à la Réunion et plus globalement

En ces temps de crise économique, de flambée du prix du pétrole et de Grenelle de l'environnement, nombreux sont ceux qui souhaitent limiter leurs déplacements en voiture. L'autopartage est une idée attirante : une voiture écologique en libre service disponible 24h/24, 7j/7, récupérable à n'importe quel endroit sur simple réservation. Plus besoin de posséder son propre véhicule, finis les problèmes d'assurance, de parking ou encore d'entretien. Le système fonctionne déjà dans une dizaine de villes françaises comme Marseille, Strasbourg, Bordeaux ou encore Toulouse

### Exemples ailleurs

Un système qui fonctionne déjà. Comment ça marche ? Prenons l'exemple Lyonnais. Le système, en service depuis janvier 2008 repose sur un fonctionnement simple : l'utilisateur, inscrit dans le réseau, reçoit une carte à puce qui lui permet, après réservation par téléphone ou Internet, l'accès à n'importe lequel des 70 véhicules disponibles en libre service dans le réseau de parkings Lyon Parc Auto. La durée de l'emprunt peut aller d'une heure à quelques jours. La voiture est ramenée au point de départ et l'utilisateur reçoit chaque fin de mois une facture regroupant le prix de l'abonnement mensuel (environ 12 euros) et celui de l'ensemble de ses déplacements.

Le système semble fonctionner puisque LPA annonce avoir doublé sa clientèle à l'issue de la première année d'exploitation (920 abonnés en mars 2009) et compte parmi ses clients 17% d'entreprises. L'exploitant entend bien étendre le projet, pour l'instant cantonné aux parkings souterrains du réseau, à la voie publique - ajoutant ainsi 30 véhicules à son parc - dès que la loi Grenelle de l'environnement II sera votée, celle-ci permettant l'utilisation des places réservées (actuellement utilisée par les taxis et les livreurs).

### Précautions d'usage – Difficultés - Réglementation

#### Les effets pervers de ce système sont nombreux :

- il faut 3 fois plus de stations que de voitures : autant d'espace à trouver et d'argent gaspillé !
- pour fonctionner, le système nécessite une logistique complexe. Il engendre des déplacements en voitures inutiles liés au rééquilibrage des stations
- la voiture vient concurrencer les transports collectifs et les modes doux. Pourquoi prendrais-je les transports en commun alors même qu'une voiture m'attend en bas de chez moi et que je peux la garer facilement ?!
- alors que 50% des parisiens n'ont pas de voiture et vivent très bien sans, on va leur en redonner une ! Soit au final, une augmentation des trajets en voiture !

Le principal reproche à l'encontre de l'Autolib' parisien tient à la nouveauté qu'il apporte par rapport aux modèles existants en province : le « one way », c'est à dire la possibilité de rendre le véhicule dans n'importe quelle station. Une nouveauté qui suscite de nombreuses réactions et le premier opposant est aussi un des créateurs du système d'autopartage ! Avant d'être reprise par LPA, c'est l'association La voiture autrement (LVA), fondée en 2001, qui a créé et exploité le premier service d'autopartage dans la région lyonnaise. Selon l'association,



ce système engendre la nécessité de tripler le ratio stations/voitures et susciterait des déplacements motorisés donc polluants inutiles liés au rééquilibrage des stations. De plus le « one way » rendrait les transports collectifs et autres Vélib' moins attractifs. « Alors que 50% des parisiens n'ont pas de voiture et vivent très bien sans, on va leur en redonner une ! Oui à l'autopartage ! Non au one way ! » s'insurge LVA.

Un petit problème technique reste aussi à solutionner par la Ville de Paris : trouver rapidement un constructeur automobile susceptible de mettre au point une offre intéressante. Malgré les obstacles, la Mairie de Paris maintient le projet comme « prioritaire, pour le moment ».

### Réglementation

Le modèle parisien (auss appelé Autolib) repose lui sur le même principe que les vélos en libre service. On prend une voiture dans une station et on la dépose dans la station de son choix. Paris bloqué - Premièrement, des problèmes juridiques empêchent la mise en place du projet à Paris. Le Maire de Paris avait sollicité auprès du Préfet la mise en place d'un syndicat mixte, seule structure juridique à même d'assurer l'exploitation du projet. Or, le préfet a refusé la validation de cette entité juridique expliquant : « le dossier n'est pas viable juridiquement ». Une réunion devrait avoir lieu pour tenter de reprendre la procédure. En outre, Le Parisien annonce que, selon des sources proches, le Conseil régional d'Ile-de-France devrait refuser d'apporter l'aide de 10 millions d'euros demandée l'an dernier par Bertrand Delanoë. Hors sans cette aide, Autolib' serait strictement limité à Paris intra-muros, perdant ainsi une partie de son intérêt.

### Plus de détails

L'autopartage en Europe Il y a actuellement 70.000 utilisateurs de l'auto-partage en Europe. La Suisse est en tête avec 972 utilisateurs pour 100 000 habitants, suivie par l'Autriche, l'Allemagne et la Hollande. Dans son étude sur l'auto-partage en Europe en 2008, le Certu (Centre d'études sur les réseaux, les transports et l'urbanisme) conclut à l'efficacité du système en termes écologiques et financiers, sa facilité conduisant les usagers à emprunter d'autres modes de transports moins polluants que la voiture en complément et réduisant significativement les dépenses du poste transport. Mais l'organisme met l'accent sur la nécessité d'un réseau exploitant le projet au niveau national, pour garantir la popularité du système auprès du public.