# Préfiguration d'une stratégie de développement de l'autopartage en Drôme rurale

dromolib

## SYNTHÈSE OPÉRATIONNELLE ET ORIENTATIONS POSSIBLES

Octobre 2025

Avec le soutien de

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

ADEME
AGENCE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

FRANCE 2030 TERRITOIRES D'INNOVATION

En partenariat avec

inddigo

Rédacteurs :
Maryline CHASLES (Dromolib)
Noé GUIRAUD (Chercheur indépendant)
Patrick SUCCHE (Inddigo)

Crédits photos :
Juan Robert, CCVD, Citiz,
Mobility, Myriam Voreppe
Graphisme : chouette-studio.fr

# Introduction 4

# Pourquoi déployer une offre d'autopartage 5

Dans les zones denses

Dans les zones peu denses

# Repères clés sur l'autopartage 7

Types d'autopartage susceptibles d'être déployés

État des lieux des solutions d'autopartage en Drôme

Vocation(s) de ce type de service

Perception de l'autopartage par des usagers et non usagers de la Drôme rurale

Économie du service

# Champ des possibles 13

Inscription dans le réseau régional

Création d'un service local

Promouvoir et encourager l'autopartage entre particuliers

# Orientations possibles 20

# Introduction

Face à la dépendance à la voiture individuelle en milieu rural, la transition vers des mobilités plus durables représente un enjeu crucial à la fois écologique, économique et social.

En Drôme rurale, les habitants n'ont souvent d'autre choix que de posséder un véhicule, parfois même plusieurs par foyer[1], ce qui entraîne des coûts significatifs et contribue à l'artificialisation des sols[2].

Pour répondre à cette situation, l'association Dromolib a proposé en 2024 de conduire une étude de préfiguration pour le développement de l'autopartage en Drôme rurale, pour lequel elle a reçu le soutien de la Région Auvergne-Rhône-Alpes et de l'Ademe.

Forte de son expérience avec le projet Libelul[3], une initiative d'autopartage électrique en libre-service dans la Vallée de la Drôme, Dromolib invite à réfléchir à ce sujet nouveau de mobilité partagée dans les territoires ruraux et à aller plus loin.

L'ambition est de construire, avec les acteurs locaux et avec la Région, étape par étape, une stratégie partagée permettant d'ancrer l'autopartage comme un levier de la multimodalité en zone rurale, là où il peut vraiment être utile : en lien avec les transports collectifs, les pôles d'activités, les lieux de vie.

Cette étude a porté trois objectifs parallèles :

- Identifier le potentiel de développement de l'autopartage et les lieux sur chaque territoire où il serait opportun d'apporter ce type de solution.
- Recueillir des éléments qualitatifs relatifs à la perception des publics, leurs freins et leviers aux différentes formes d'autopartage, afin de mieux les accompagner et les associer à ces futurs offres de mobilité.
- Explorer les modèles d'autopartage (libre-service, entre particuliers, associatifs…), mesurer leur faisabilité technique et économique et repérer les financements potentiels.

L'intention est à terme de développer des projets d'autopartage concrets, simples, faisables à l'échelle du territoire. Au-delà d'introduire un nouveau service, il s'agit aussi d'accompagner une transformation des usages et des mentalités autour de la voiture individuelle, en partant de ce qui existe déjà, des besoins des habitants et des dynamiques locales.

En rendant visible cette nouvelle façon de se déplacer, en les co-construisant avec les acteurs locaux et avec les usagers, nous voulons faciliter le passage à l'acte, informer et soutenir les collectivités et encourager une mobilité plus soutenable.

[1] Source INSEE : 41% des ménages drômois possèdent deux véhicules et plus, contre 34% pour la moyenne nationale.

[2] Un sol artificialisé n'absorbe plus de dioxyde de carbone.

[3] Avec le soutien du programme Territoire d'innovation - Biovallée et du FEDER.

# Pourquoi déployer une offre d'autopartage

## Dans les zones denses

En ville et plus généralement dans les zones les plus denses, tous les ménages n'ont pas forcément besoin de disposer d'une voiture par personne majeure :

- Tous les membres du ménage ne se déplacent pas tous en voiture chaque jour et aux mêmes heures.
- Ils ont d'autres options performantes (vitesse, confort, plaisir…) à leur disposition : la marche, le vélo, les transports en commun… Pour aller travailler, pour faire leurs courses, pour leurs loisirs, etc.

Pour autant, posséder chacun sa voiture assure une sécurité dont il est difficile de se passer car certains déplacements nécessitent de pouvoir utiliser une voiture : faire des courses lourdes, aller à la déchetterie, aller se promener en montagne, se déplacer la nuit, etc.

**L'autopartage est dans ce cas le service de mobilité qui permet aux ménages concernés de pouvoir véritablement envisager de se démotoriser : ne plus avoir du tout de voiture, ou en avoir une au lieu de deux, etc.**

Les bénéfices à titre individuel sont immédiats et significatifs :

- La possession d'une voiture coûte cher et **il est moins coûteux, pour ceux qui roulent peu, d'utiliser ponctuellement un service d'autopartage** plutôt que de supporter l'ensemble des coûts liés à la possession d'une voiture : assurance, remboursement d'emprunt, contrôle technique, frais de stationnement, réparations…
- **Ne plus avoir de voiture, c'est aussi se libérer des contraintes qui s'y rattachent :** trouver une place pour la garer, l'emmener au garage, changer les pneus, la nettoyer…

La collectivité s'y retrouve aussi :

- Moins de voitures en circulation sur les routes et donc aussi **moins de voitures stationnées sur l'espace public. C'est de la place gagnée pour d'autres usages :** des aménagements cyclables ou piétonniers, des plantations…
- Les **usagers de l'autopartage sont plus multimodaux et plus intermodaux** que la moyenne de la population : leur inscription au service en témoigne déjà et les opérateurs constatent partout que leurs clients tendent au fil du temps à utiliser de moins en moins la voiture au profit des autres modes.

Ce type de service peut aussi être utile :

- **Pour des employeurs** qui souhaitent se **simplifier la vie dans la gestion des déplacements professionnels de leurs collaborateurs :** une offre clé en main (système de réservation, traçabilité des usages…), plus le souci d'avoir à gérer un parc de voitures de service et d'endosser la responsabilité de leur bon état, de leur nettoyage et de leur entretien.
- **Pour une clientèle touristique** qui pourrait venir sur le territoire en train par exemple, et récupérer une voiture sur place pour aller se promener ou visiter.

# Dans les zones peu denses

Dans les secteurs moins denses, les motivations et les usages recensés précédemment existent aussi mais ils y sont moins sensibles car la dépendance à la voiture individuelle y est, de fait, plus forte.

La partage de véhicules est un moyen **d'offrir aux habitants non motorisés** (par choix, ponctuellement[4] ou par manque de moyens financiers) **la possibilité d'accéder à une voiture et, donc, de pouvoir se déplacer en l'absence de solutions alternatives performantes** (beaucoup de parcours trop longs pour être réalisés à pied ou à vélo, offre de transport en commun inexistante ou peu fréquente…).

En milieu rural, la mise en place d'une offre d'autopartage prend donc souvent **une dimension un peu plus sociale,** un moyen de lutter contre l'isolement.

[4] En cas de panne par exemple.

# Repères clés sur l'autopartage

## Types d'autopartage susceptibles d'être déployés

En Drôme, compte tenu des caractéristiques du territoire, **le seul type d'autopartage susceptible véritablement d'être développé est l'autopartage en boucle.**

Dans ce modèle[5], les véhicules sont basés dans des lieux précis. L'usager peut réserver le véhicule plusieurs jours à l'avance en précisant à partir de quand et jusqu'à quand il souhaite le conserver. Il peut aussi réserver pour un départ instantané si le véhicule qu'il vise est disponible tout de suite et pour la durée de son déplacement.

L'usager doit nécessairement ramener le véhicule sur son lieu de rattachement pour mettre fin à sa location. Il doit aussi la ramener avant l'heure de fin qu'il a lui-même défini au moment de sa réservation (sous peine sinon d'être soumis à une pénalité financière).

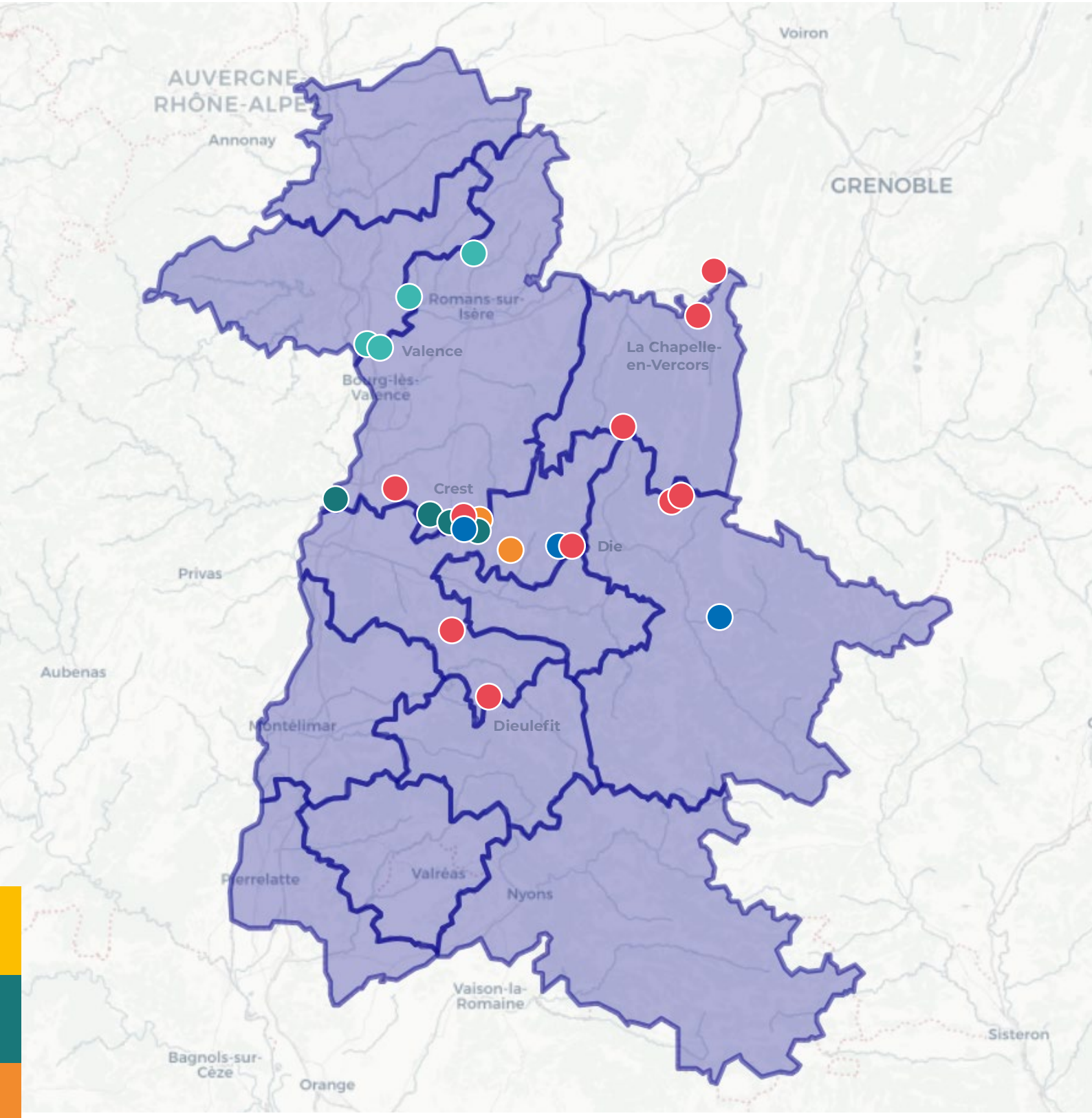
Ce type d'autopartage peut se mettre en place schématiquement de deux façons :

- De façon structurée (voire très structurée) si le service est public et si sa **gestion est prise en charge par un opérateur** ou s'il est fait **appel à un prestataire spécialisé qui mettra à disposition des outils** (réservation et suivi des véhicules, facturation et recouvrement, assistance aux utilisateurs…) mais qui ne gérera pas forcément l'intégralité du service (gestion des véhicules, promotion et communication…). Dans ce cas, les véhicules sont basés dans des stations d'autopartage dûment matérialisées.
- De façon moins structurée s'il s'agit d'**autopartage entre particuliers** (modes de réservation et de gestion…).

[5] Le seul modèle alternatif, l'autopartage en free floating, ne peut être déployé que dans des zones très denses où il est possible de mettre en service de nombreux véhicules dans un espace géographiquement restreint. Des secteurs de ce type n'existent pas en Drôme.

# État des lieux des solutions d'autopartage en Drôme

Sept. 2025




- Citiz Auvergne-Rhône-Alpes
- Groupes d'autopartage entre particuliers
- Services publics d'autopartage
- Expérimentations en cours par Dromolib
- Groupes émergents d'autopartage entre particuliers

# Vocation(s) de ce type de service

Tous les services d'autopartage en boucle ont vocation à **réduire la dépendance à la voiture individuelle et le taux de motorisation des ménages** avec, possiblement, des priorités différentes pour les collectivités qui les mettent en place :

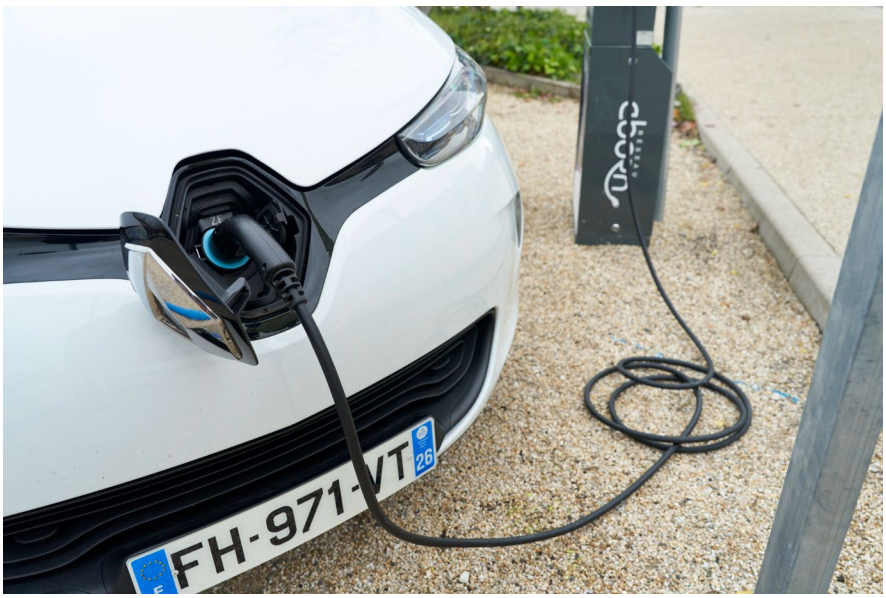
- Certains services sont conçus pour être accessibles également aux ménages les moins aisés, de par leurs choix tarifaires et, parfois, par le choix de petits véhicules accessibles aux mineurs dès 14 ou 16 ans.
- D'autres sont positionnés sur des tarifs plus classiques et donc moins incitatifs pour les ménages les moins aisés.

Un autre choix clé est celui de la **motorisation des véhicules mis en partage :**

- Opérer avec des véhicules électriques est un choix qui a des vertus évidentes dont celles de ne pas générer de pollution locale à l'échappement et d'accompagner les habitants dans la transition énergétique (l'occasion d'essayer et de désacraliser ce type de véhicule que beaucoup de ménages n'ont pour l'instant pas les moyens de s'acheter). Ce choix présente en revanche l'inconvénient de limiter globalement[6] les usages et la rentabilité du service.
- Opérer avec des véhicules thermiques ou hybrides rompt moins les habitudes. Il rend moins compliqué le passage à l'autopartage qui constitue déjà en lui-même un changement d'habitude important.

***Ces choix, qui ont chacun des avantages et des limites, sont des choix politiques structurants qui doivent être faits à l'échelle de chaque collectivité :***

- ***Quel est le besoin à satisfaire localement ?***
- ***Quels moyens sont susceptibles d'être engagés pour les satisfaire ?***
- ***Quels types de véhicules (électriques ou non, classiques ou de taille réduite) ?***




[6] Ce peut être une motivation pour certains mais c'est un frein pour d'autres. Les véhicules sont utilisés pour des trajets plus courts si bien qu'ils génèrent moins de chiffre d'affaires.

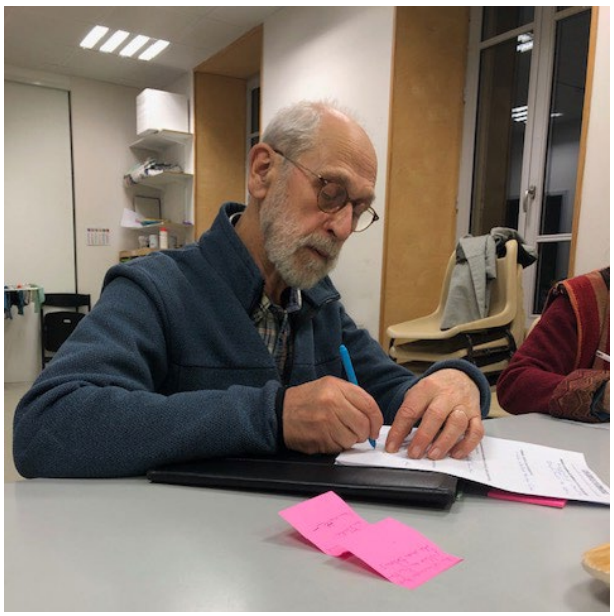
# Perception de l'autopartage par des usagers et non usagers de la Drôme rurale

**Les focus groupes**[7] confirment les freins et leviers généralement identifiés pour l'autopartage : **rapport à la voiture individuelle, freins culturels et psychologiques forts pour le passage à l'acte, l'appréhension du coût économique du déplacement comme levier, enjeux organisationnels du service, etc.** Toutefois nous pouvons identifier quelques caractéristiques propres à notre enquête, d'abord liées à des différences entre publics usagers et non usagers.

**Les publics non-usagers** n'ayant pas de vision concrète associée à l'autopartage, disent être prêts à s'adapter à l'offre disponible ou proposée. Toutefois ce public se projette plus facilement dans un service clé en main, impersonnel, géré par une structure de confiance et dont l'usage leur permettrait de conserver une liberté de mouvement similaire à l'automobile individuelle. **Le premier passage à l'acte** semble en capacité de lever un certain nombre de freins d'ordre psychologique, et **l'argument économique** a émergé assez rapidement des échanges.

**Les publics usagers** mettent en avant des freins plus techniques : mode de réservation, modalités de recharge de la voiture électrique, pénalités en cas de retard. Ils ont des motivations assez diversifiées allant des **convictions écologiques** à un **intérêt économique** voire une **contrainte personnelle dans leur accès à la voiture individuelle** (ex : perte de véhicule). La question du temps disponible et de la capacité à anticiper ses déplacements sont deux critères qui ressortent comme importants pour utiliser un service d'autopartage. Il est notable que plusieurs usagers avaient des pratiques d'autopartage lorsqu'ils vivaient en milieu urbain et qu'ils ont cherché à préserver en venant vivre en milieu rural.

[7] 10 focus groupes ont été menés auprès d'usagers ou de non usagers entre novembre 2024 et février 2025 dans les communes suivantes : Crest, Die, Dieulefit, Hauterives, La Chapelle-en-Vercors, Nyons, Pierrelatte, Saint-Donat-sur-l'Herbasse, Saint-Rambert-d'Albon, Tain-l'Hermitage.



Les projets d'autopartage entre particuliers (Dieulefit, Die) ou de type location (l'Avant-poste Die, VercorSoleil) que nous avons rencontrés sont tous liés à des initiatives citoyennes (habitat partagé, tiers lieu, centrale villageoise). Les usagers se caractérisent notamment comme étant déjà engagés dans une démarche collective et avec un cadre de valeurs allant de l'écologie à l'économie sociale et solidaire en passant par la démocratie locale. Ces collectifs expriment toutefois des besoins en gestion ou en outils pour faciliter la prise en main par des personnes extérieures.

Ensuite nous observons des différences entre types d'espaces ruraux :

- **L'habitat dispersé en milieu rural** apparait comme un frein majeur pour les personnes rencontrées : les personnes expriment une difficulté à prendre en premier leur voiture individuelle pour aller sur un lieu où récupérer une voiture partagée. Toutefois, dans ce même contexte rural à l'habitat dispersé, **le cadre professionnel ou le projet collectif** peut offrir un contexte qui favorise le recours à des véhicules partagés.
- **Les espaces à densité moyenne et globalement sous influence urbaine** (Pierrelatte, Tain-l'Hermitage) semblent plus propices à un **autopartage de type libre-service.** Ce type d'autopartage semble par ailleurs le plus à même de répondre aux freins identifiés pour le passage à l'acte de non-usagers.

Par ailleurs nous avons observé que les initiatives citoyennes rencontrées ont, pour la majorité, émergé dans des espaces avec un potentiel limite pour l'autopartage en libre-service, plutôt dans des bourgs ruraux (habitat groupé et petite centralité) de type autonome du point de vue des zones d'emploi (Die, Crest, Nyons).

Cette observation nous invite à souligner cette troisième catégorie d'espace rural à considérer : celle **des bourgs ruraux ou petites villes rurales avec une certaine autonomie vis-à-vis des pôles d'emploi urbains.** Effectivement leur densité démographique et leur rôle de centralité en font des espaces où l'essor d'un **autopartage de type location voire de libre-service** (Crest, Nyons) peut s'avérer pertinent.

# Économie du service

En milieu rural, et globalement dans un département comme celui de la Drôme, **déployer un service d'autopartage génère un coût pour la collectivité.**

Dans les communes les plus denses (Valence Romans Agglomération, Montélimar Agglomération…), ce coût peut être limité temporellement, le temps que le service trouve sa clientèle et que les recettes commerciales qu'il génère permettent d'équilibrer financièrement le service.

Ailleurs, ce coût sera structurel car les recettes commerciales ne suffiront pas à financer l'ensemble des dépenses.

Son montant sera néanmoins plus ou moins important selon le type de service déployé, son ampleur (nombre de véhicules) et certaines de ses caractéristiques clés (types de véhicules dont leur motorisation, grille tarifaire, choix des lieux d'implantation).

Faciliter et accompagner sur un territoire le déploiement d'une offre d'autopartage entre particuliers représentera une dépense réduite.

À l'inverse, déployer un service professionnalisé avec des véhicules électriques et une grille tarifaire très incitative pour les usagers générera un reste à charge significativement plus élevé.

***En matière d'autopartage, les investissements engagés aujourd'hui ne sont pas que des coûts, mais des leviers pour anticiper et optimiser les politiques de mobilité, réaliser des économies d'énergies et rendre service à la population.***

# Champ des possibles

## Inscription dans le réseau régional

### Le contexte

La Région Auvergne-Rhône-Alpes présente la particularité d'être couverte par deux opérateurs différents qui font partie du même réseau national qui compte aujourd'hui 50 000 utilisateurs qui se partagent l'usage de 2 500 voitures en libre-service, accessibles dans plus de 220 villes françaises et dans plus de 90 gares SNCF :

- Citiz En Autopartage Métropole de Lyon (ex Citiz LPA), opéré par la SPL Mobilités, gère le service dans la seule métropole de Lyon. Il comptabilise actuellement 600 véhicules disponibles dans 220 stations réparties sur 33 communes du territoire (Lyon, Villeurbanne, Vénissieux, Vaulx-en-Velin, Bron, Saint-Priest, Givors…).
- Citiz Auvergne-Rhône-Alpes (ex Citiz Alpes-Loire), structurée sous forme de SCIC, est l'une des plus anciennes de France. Elle dispose de 550 véhicules déployés dans plus de 70 communes de l'Ardèche, de l'Ain, de la Drôme, de l'Isère, de la Loire, de la Haute-Loire, du Rhône, de la Savoie et de la Haute-Savoie.

Le réseau Citiz est également présent au sud de la Drôme puisque l'opérateur Citiz Provence, surtout actif à Marseille, dispose de six véhicules dans le centre d'Avignon (Vaucluse).

C'est Citiz Auvergne-Rhône-Alpes qui représente le réseau en dehors de la Métropole de Lyon, et donc en Drôme.

L'opérateur régional est présent depuis 2017 sur le territoire de Valence Romans Agglo où il compte désormais 19 voitures réparties dans 18 stations.

### Les secteurs possibles de déploiement

L'opérateur a surtout vocation à s'implanter **dans des communes relativement importantes où la population peut effectuer une part significative de ses déplacements quotidiens autrement qu'en voiture :** à pied, à vélo classique, à vélo avec assistance électrique ou en transports en commun.

Recourir à l'autopartage a en effet un véritable intérêt économique pour qui utilise peu sa voiture (moins de 5 000 ou 6 000 kilomètres par an). Il n'en a en revanche pas pour qui a besoin quasi quotidiennement d'une voiture. Dans ce cas, à la fois pour des raisons de coût et de praticité, la personne a intérêt à continuer de se déplacer avec sa voiture personnelle.

La présence d'une gare ferroviaire bien desservie, surtout si la gare est bien connectée au cœur de la commune concernée (comme par exemple à Romans-sur-Isère) est un plus notable qui peut motiver l'opérateur à s'implanter.

Il existe cependant des exceptions à ces règles de base comme Pélussin (3 700 habitants) dans la Loire, Lans-en-Vercors (2 700 habitants) et Mens (1 400 habitants) en Isère ou Bluffy (400 habitants) en Haute-Savoie. De telles exceptions sont rares mais elles existent.

L'étude de potentiel fait apparaître que le service pourrait notamment être déployé :

- Encore davantage sur le territoire de Valence Romans Agglo, ce qui est déjà le cas.
- Sur le territoire de Montélimar Agglo, et notamment à Montélimar.
- À Pierrelatte, à Tain-l'Hermitage et à Tournon-sur-Rhône, en profitant de la présence des gares.
- À Crest et à Nyons.

Cette liste n'est pas exhaustive, d'autres communes sont susceptibles d'être concernées (cf. étude des potentiels).

Dans ces secteurs, le service peut également être déployé de façon volontariste par l'intermédiaire d'aménageurs et de promoteurs immobiliers en échange d'une réduction du nombre de places de stationnement à construire (cf. § 2.3.1.3).

De grands acteurs du domaine (Bouygues Immobilier, Cogedim, Crédit Agricole Immobilier, Eiffage Construction, Icade, Teractem…) ont déjà contractualisé sur cette base avec des opérateurs du réseau Citiz.

En Suisse, un habitant sur trente est utilisateur du service proposé par Mobility Car Sharing, l'opérateur national d'autopartage.

3 000 véhicules d'autopartage sont déployés soit, en moyenne, un véhicule d'autopartage pour 3 000 habitants. Plus du tiers de ces véhicules sont positionnés dans ou à proximité de gares ferroviaires.

Le service est disponible dans plus de 500 communes, soit dans une commune suisse sur quatre. Toutes les communes de plus de 5 000 habitants disposent du service.

Si le taux de pénétration de l'autopartage était le même en Drôme qu'en Suisse[8], le département compterait environ 170 véhicules d'autopartage.

## Caractéristiques clés du service et du partenariat

Les principales caractéristiques du service d'autopartage opéré par Citiz Auvergne-Rhône-Alpes et du partenariat qu'il peut proposer sont les suivantes :

- La grille tarifaire et les modalités d'accès et de fonctionnement du service sont définies par l'opérateur. Elles sont nationales.
- L'opérateur prend en charge tout le fonctionnement du service : gestion, entretien et nettoyage des véhicules, inscription des usagers, gestion de toutes les interfaces avec les usagers, assurance des véhicules, gestion des sinistres, promotion et communication (en lien avec la collectivité), etc.
- Le type de véhicules déployé (électriques ou non) peut être négocié avec l'opérateur qui préférera néanmoins des véhicules polyvalents (thermiques ou hybrides) et éviter de déployer des véhicules isolés.
- Les véhicules peuvent être achetés et mis à disposition par la collectivité, ou fournis par l'opérateur.
- Le flocage des véhicules est normalisé « Citiz » pour asseoir l'identité de marque au niveau national. Les possibilités de personnalisation par les collectivités sont faibles.
- Les usagers locaux peuvent utiliser les voitures Citiz partout en France et, inversement, n'importe quel client du réseau Citiz peut utiliser les véhicules déployés localement.
- Les modalités de partenariat sont claires et d'un coût plutôt attractif. L'engagement de la collectivité vise à couvrir les frais fixes des véhicules déployés sur son territoire. La collectivité peut convertir cet engagement en usages réels en utilisant elle-même le service.
- L'opérateur propose aux collectivités et aux particuliers intéressés de mettre leurs propres véhicules en partage.
- L'opérateur est structuré sous forme de SCIC. Il demande aux collectivités clientes de prendre des parts au capital[9]. Il se donne une mission de service public. Il ne distribue pas de dividendes. Des collectivités font partie de son conseil d'administration.
- Le service est accessible aux jeunes conducteurs et peut être utilisé par des jeunes en conduite accompagnée.
- Le partenariat n'a pas de caractère automatique. Il ne peut s'envisager qu'avec l'accord de l'opérateur.

[8] Ce calcul donne une équivalence théorique mais les contextes sont évidemment fort différents : densités de population et d'emplois, qualité de l'offre en transports collectifs, distances à parcourir…

[9] La Région Auvergne Rhône-Alpes est d'ailleurs elle-même actionnaire.

## Synthèse

Engager un partenariat avec l'opérateur régional peut constituer une bonne opportunité pour les collectivités et les communes où l'opérateur peut lui-même trouver intérêt à s'implanter, avec les principaux avantages suivants :

- Le reste à charge de la collectivité est relativement réduit, surtout si elle convertit son engagement financier en usages réels.
- C'est l'opérateur qui gère intégralement le service (y compris la communication et l'animation), la collectivité n'a pas à s'en occuper directement.
- Le service s'inscrit dans un réseau régional et national, ce qui peut faciliter des usages à caractère touristique et des usages à titre professionnel (intermodalité train + autopartage).

La collectivité doit accepter en revanche :

- De ne pas avoir la main sur la grille tarifaire et sur les modalités d'accès et de fonctionnement du service.
- De ne pas pouvoir personnaliser beaucoup le service (flocage des voitures, nom commercial…).

Elle doit aussi avoir en tête que la grille tarifaire en vigueur est incitative pour qui utilise peu sa voiture personnelle, et qui peut ainsi envisager de se démotoriser (au moins de la deuxième ou de la troisième voiture du ménage), mais qu'elle n'est pas particulièrement incitative pour les publics précaires.

Pour un service comprenant quatre véhicules thermiques répartis dans deux stations, le coût résiduel à charge est estimé voisin de 630€ HT par véhicule et par mois, subventions déduites, si la collectivité ne convertit pas son engagement financier en usages réels.

Si la collectivité convertit son engagement financier en usages réels, le coût résiduel à charge diminue pour se situer autour de 410€ HT par véhicule et par mois.

▶ Voir la fiche : Opérateur privé d'autopartage - Citiz Auvergne-Rhône-Alpes

# Création d'un service local

## Le contexte

Une collectivité qui ne souhaiterait pas ou qui ne pourrait pas collaborer avec l'opérateur régional peut décider de créer une offre locale, à son échelle ou en collaboration avec d'autres collectivités.

Une telle option est réalisable en recourant à des prestataires externes (tels que Clem' ou OpenFleet) pour la fourniture des outils ad hoc pour la réservation et le suivi des véhicules, pour la facturation et le recouvrement, etc.

Dans ce cas, la collectivité prend en charge la gestion locale du service (gestion des véhicules, interfaces avec les usagers, promotion et communication, gestion des aléas…), soit directement (en régie), soit avec l'appui d'une structure (comme Dromolib par exemple).

Dans ce cas de figure, c'est la collectivité qui définit les modalités d'accès et de fonctionnement du service et qui choisit les véhicules qu'elle souhaitera déployer. Les prestataires qui officient sur ce marché ont tendance néanmoins à imposer le recours à des véhicules électriques. C'est notamment le cas de Clem'.

Si elle le souhaite, ce peut être des véhicules électriques ou de petits véhicules de type Citroën AMI (ou équivalent).

Les recettes commerciales générées par ce type de service sont reversées à la collectivité mais sont insuffisantes[10] pour couvrir l'ensemble des charges.

## Les secteurs possibles de déploiement

À partir du moment où c'est la collectivité elle-même qui prend en charge l'essentiel du risque et le coût du service, les secteurs possibles d'implantation sont larges puisque déployer le service résulte principalement d'un choix politique.

▶ Clem', le principal opérateur commercialisant ce type de service, indique que la taille moyenne des communes où il est implanté est de 1500 habitants, que 30 communes de moins de 500 habitants se sont lancées et que la plus petite commune cliente compte une centaine d'habitants.

Il a d'ailleurs lui-même réalisé une étude de préfiguration[11] à l'échelle du département de la Drôme, basé sur l'analyse de seize facteurs socio-économiques clefs (densité de population, nombre d'habitants, structure territoriale…).

L'étude fait néanmoins apparaître que la grande majorité **des communes à plus fort potentiel sont situées le long ou à proximité des vallées du Rhône et de l'Isère.**

C'est en effet dans ce type de communes que le nombre d'habitants et que la densité de population et d'emplois sont les plus élevés et que la dépendance à l'automobile est la plus réduite (possibilité d'effectuer une partie des déplacements quotidiens à pied, à vélo ou en train, existence souvent d'une offre locale en transports collectifs).

[10] Elles s'élèvent presque toujours entre 90€ TTC et 200€ TTC par véhicule et par mois, avec une moyenne qui s'établit autour de 140€ TTC par véhicule et par mois.

[11] Nous n'avons pas pu accéder au détail de cette étude.

## Caractéristiques clés du service

Les principales caractéristiques de ce type de service d'autopartage sont les suivantes :

- **La grille tarifaire et les modalités d'accès et de fonctionnement du service sont définies par la collectivité.** Elles peuvent donc être adaptées en fonction de ses objectifs propres. Elle peut réserver l'accès aux habitants du territoire si elle le souhaite.
- La collectivité doit **gérer localement le service :** surveillance et gestion des véhicules, gestion des sinistres et des aléas, promotion et communication… Faire bien ce travail nécessite des compétences (accompagnement du changement, animation de proximité…) et un vrai investissement et un investissement durable pour que la qualité soit au rendez-vous et ne s'amenuise pas avec le temps.
- La collectivité décide elle-même du **type de véhicules** qu'elle souhaite déployer, en fonction de ses objectifs propres et de ses priorités. Elle peut déployer un véhicule isolé dans une commune si elle le souhaite. Les prestataires qui officient sur ce marché ont tendance néanmoins à imposer le recours à des véhicules électriques. C'est le cas de Clem'.
- Elle peut **personnaliser totalement le service :** son nom commercial, floquer les véhicules à ses couleurs…
- Le risque existe que le service peine à trouver son public et ne génère que peu d'usages (moins de 10 réservations par mois).
- Elle supporte dans la durée un reste à charge qui sera plus ou moins important selon l'ampleur du service (nombre de véhicules), le type de véhicules déployés et les tarifs proposés.

La présence d'une ou de structure(s) relais motivée(s) peut constituer une opportunité et un appui appréciables pour faciliter la mise en œuvre, la promotion et la gestion du service.

## Synthèse

L'avantage principal de cette option est qu'elle donne à la collectivité la main sur la conception du service de façon à répondre au mieux à ses besoins.

Ses deux inconvénients principaux sont qu'elle est obligée de s'impliquer dans la gestion courante du service et qu'elle aura à supporter dans la durée un reste à charge qui sera plus ou moins important selon l'ampleur du service (nombre de véhicules), le type de véhicules déployés et les tarifs proposés.

Pour un service comprenant quatre véhicules électriques (type Renault Zoé) répartis dans deux stations, le coût résiduel à charge est estimé voisin de 750€ HT par véhicule et par mois, recettes d'usage[12] et subventions[13] déduites.

Si le succès n'est pas au rendez-vous (peu d'usages), le ratio du coût par voyage ou par kilomètre peut s'avérer élevé.

▶ Voir les 3 fiches : Service public local d'autopartage

[12] Prises en compte à hauteur de 140€ TTC par véhicule et par mois. Il s'agit d'une moyenne : selon les cas, les recettes commerciales pourront être plus faibles (autour de 90€ TTC par véhicule et par mois) ou plus fortes (autour de 200€ TTC par véhicule et par mois).

[13] Prises en compte à hauteur de 50% sur les investissements.

# Promouvoir et encourager l'autopartage entre particuliers

## Le contexte

La Drôme est l'un des départements français où l'autopartage entre particuliers est le déjà le plus développé, sous des formes diverses.

Le choix peut donc être fait d'encourager cette pratique et d'en faciliter et d'en accompagner le déploiement :

- **Inciter les groupes existants à s'ouvrir.**
- **Assurer la promotion de ce type d'usage.**
- **Prendre en charge une partie des coûts (les surcoûts d'assurance par exemple).**
- **Etc.**

L'autopartage entre particuliers rend de vrais services à ceux qui le pratiquent : alternative à la possession d'un véhicule personnel, économies financières, solution de proximité, bon niveau de satisfaction…

Il faut néanmoins avoir en tête que :

- Ses effets sont réduits car les usages constatés sont toujours faibles (nombre de prêts, nombre de kilomètres parcourus…).
- La diversité des modes de fonctionnement (définis par groupe) ne facilite pas l'appropriation du service par l'ensemble de la population.
- La qualité de service n'est logiquement pas au cœur de la préoccupation des groupes. On évolue surtout dans un cadre d'entraide et de solidarité.
- Le bon fonctionnement d'un groupe a tendance à dépendre de la motivation et de l'implication d'un nombre limité de personnes.
- Les personnes qui ont à effectuer des déplacements à titre professionnel utilisent rarement ce type de service.

## Les secteurs possibles de déploiement

Par nature, **l'autopartage entre particuliers peut se déployer partout** mais il ne constitue pas une réponse à la hauteur des enjeux dans les communes où des services plus structurés pourraient voir le jour dans des conditions économiques acceptables.

Ailleurs, il peut néanmoins constituer une solution intéressante avec l'avantage que les « tarifs » pratiqués sont souvent attractifs et donc accessibles à des personnes ayant des revenus modestes.

La présence d'une ou de structure(s) relais motivée(s) (tiers lieu, centre social, …) peut constituer une opportunité et un support appréciable pour des initiatives locales (accompagnement des usagers, gestion des véhicules…).

Il apparaît aussi qu'on puisse trouver plus facilement en Drôme qu'ailleurs des habitants prêts à mettre leur véhicule en partage (exemple : des personnes âgées qui ne souhaitent pas se débarrasser totalement de leur voiture mais qui s'en servent peu et peuvent être intéressées par le complément de revenu généré par son partage).

## Caractéristiques clés du service

Les principales caractéristiques de ce type de service d'autopartage sont les suivantes :

- Une offre par nature hétérogène avec des modes de fonctionnement (réservation, paiement…) assez artisanaux. **Un besoin de structuration** pour cadrer davantage les choses (assurance, responsabilités…).
- Des usages toujours faibles (nombre de prêts, nombre de kilomètres parcourus…) mais un vrai service rendu à ceux qui en bénéficient.
- Des outils (Coloc'Auto) et des solutions assurantielles (Cartage) se mettent en place pour faciliter la pratique de l'autopartage entre particuliers.
- Les collectivités peuvent avoir un rôle dans le porter à connaissance et la promotion des services existants ainsi que dans la création de nouveaux groupes.
- Ce rôle de facilitateur n'engendre pas de coûts importants pour les collectivités qui s'y emploieraient.
- Dromolib anime déjà une démarche de ce type.

▶ Voir les 3 fiches : Autopartage citoyen

# Orientations possibles

Avant de se lancer, il est conseillé aux collectivités de s'interroger d'abord finement sur leurs objectifs et priorités :

- Qu'existe-t-il sur leur territoire ?
- Quelles sont les cibles visées ?
- À quels cas d'usage le service pourrait répondre ?
- Quels types de véhicules permettent d'y répondre ?
- Quels moyens humains et financiers sont susceptibles d'être mobilisés ?

## Un partenariat avec Citiz Auvergne-Rhône-Alpes

Les collectivités et les communes drômoises qui, de par leurs caractéristiques – **densité de population et d'emplois, moindre dépendance à la voiture solo par l'existence de solutions alternatives, présence d'une gare SNCF suffisamment importante et non isolée du foncier bâti…** – ont la possibilité de monter un partenariat avec l'opérateur régional Citiz Auvergne-Rhône-Alpes nous semblent avoir intérêt à privilégier cette orientation :

- Moindre coût ;
- Optimisations possibles ;
- Potentiel d'usages plus élevé ;
- Service professionnel ;
- Implication réduite de la collectivité dans la gestion courante du service.

## La création d'un service local d'autopartage

En fonction des réponses apportées à ces questions, la collectivité qui souhaite lancer un service d'autopartage, aura la possibilité d'imaginer et de concevoir un service adapté aux besoins du territoire.

Pour réduire les coûts (frais fixes de fonctionnement, coûts de promotion et de communication…) et accroître la notoriété du service, il peut être pertinent, si c'est possible, que **les collectivités intéressées se regroupent et s'accordent sur les caractéristiques clés du service** (règles de fonctionnement, ayants droit, tarifs, marque…).

Un tel regroupement aurait en outre l'avantage de **rendre le service plus lisible et plus facile à appréhender par la population,** en évitant de juxtaposer plusieurs services sans les territoires avec chacun sa marque et son mode de fonctionnement, sans interopérabilité possible.

## Le soutien de l'autopartage entre particuliers

Dans les secteurs où il n'y aurait pas de service public d'autopartage, ni par le biais de l'opérateur régional, ni par le biais d'initiatives publiques locales, les collectivités pourraient s'engager dans **la promotion, l'accompagnement et le soutien** (éventuellement financier) **de l'autopartage entre particuliers.**

Dromolib travaille déjà en ce sens mais une plus grande implication des collectivités permettrait d'accroître l'offre et de lever certains freins (assurances, promotion, communication…).

Un pas de plus pourrait consister à **promouvoir un modèle organisationnel type assorti d'une sorte de label ou de marque chapeau** qui faciliterait la communication et pourrait rassurer les utilisateurs potentiels (prêteurs et emprunteurs).

# Remerciements

La réalisation de cette étude n'aurait pas été possible sans l'écoute, l'intérêt et l'implication de toutes les structures et tous les acteurs cités ci-dessous.

Pour ce travail de coopération, Dromolib remercie :
La Région Auvergne Rhône-Alpes, Didier Claude-Blanc et Julien Brossard
L'Agence De l'Environnement et de la Maîtrise des Energies (ADEME),
Elodie Barbier-Trauchessec, Mathieu Chassignet, et Mathias Copy
L'association Biovallée, Yannick Régnier

Les 16 Etablissements publics de coopération intercommunale (EPCI) de la Drôme, élu·es et chargé·e·s de mission mobilité.

Différents acteurs drômois sollicités dans le cadre d'entretiens :
Le réseau des tiers lieux de la Drôme, Cédille, Marie Massiani
La Fédération des centres sociaux, Jadwiga Woznica Raoulx et Olivier Royer
Le Syndicat d'Energie de la Drôme (SDED) Jean Jacques Cadet
Drôme Aménagement Habitat (DAH), Samuel Coppel, Marisol Brochard
et Eve Xae-Blanchet (Orama Patrimoine)
La sous-préfecture de Die, Sylvie Chauvet
La Direction départementale des territoires en Drôme (DDT 26),
Carole Daubresse et Elisabeth Pillat
L'Association pour le Développement en Réseau des Territoires et des Services (ADRETS),
Chloé Billot
L'Espace social culturel du Diois, Coraline Monnot
Val de Quint, Marie Aude Cornu
Villages Vivants, Anne-Sophie Daudon et Camille Boru
La coopérative Oasis, Ludovic Simon
Le Groupe d'Action Locale (GAL) Terre de Dauphiné, PNR du Vercors, Violaine Vignon
Le Groupe d'Action Locale (GAL) Drôme entre Rhône et Montagne, PNR des Baronnies Provençales, Géraldine Savignat et Aurélie Griffon.

Les habitants qui ont participé aux focus groupe et aux enquêtes qualitatives :
Les autopartageurs d'Ecoravie à Dieulefit, de Vercorsoleil à la Chapelle en Vercors, l'Avant-Poste et le Collectif Diois autopartage à Die, les usagers Libelul de Aouste-sur-Sye et de Eurre,
Les usagers du centre social Carrefour des habitants à Nyons, de la Maison des collines à Hauterives du centre social Rosa Park à Saint Rambert d'Albon ;
Les membres du collectif Fair'Sens à St Donat-sur-l 'Herbasse ; l'association Vivre, respirer en Tricastin à St Paul Trois Château (Karine Martinho), Station V à St Vallier (Aude Boisadan).

Les opérateurs d'autopartage :
Citiz Auvergne-Rhône-Alpes, Martin Lesage
Clem', Bruno Flinois, Romain Pichard et Clémentine Flinois
Agilauto Partage, Olivier Rossinelli
Openfleet, Alexandre Ariès
Terr'Moov, Benoît Dupont et les coordinateurs et chargées de mission Wimoov
La Maire de Hédé Bazouges, Isabelle Clément Vitoria
Mobicoop, Anaëlle Guillaud et Adeline Visine.

Toute l'équipe salariée de Dromolib et le groupe de travail autopartage.

Et plus particulièrement, les 2 coéquipiers de cette aventure : Patrick Succhе, consultant du cabinet Inddigo et Noé Guiraud, chercheur indépendant, précieux partenaires tout au long de cette étude.

## Contacts

**Maryline CHASLES** (Dromolib)
07 66 71 76 35
maryline.chasles@dromolib.fr

**Noé GUIRAUD**
(Chercheur indépendant)
06 99 00 38 16
noe.guiraud@protonmail.com

**Patrick SUCCHE** (Inddigo)
04 79 96 46 62
p.succche@inddigo.com

dromolib
AGENCE DE MOBILITÉ

**30 rue Archinard**
**26400 Crest**

**04 75 82 92 67**

**www.dromolib.fr**

Avec le soutien de

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

ADEME
AGENCE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

FRANCE 2030 TERRITOIRES D'INNOVATION

En partenariat avec

inddigo