

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



SYNTHÈSE OPÉRATIONNELLE
ET ORIENTATIONS POSSIBLES

Octobre 2025




Avec le soutien de



En partenariat
avec





Rédacteurs :
Maryline CHASLES (Dromolib)
Noé GUIRAUD (Chercheur indépendant)
Patrick SUCHE (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**

Annexes

Les fiches modèles d'autopartage **23**

Opérateur privé d'autopartage

Citiz

Service public local d'autopartage

Clem'

OpenFleet

Centre social

Autopartage citoyen

Au sein d'un tiers-lieu

Habitat collectif ou partagé

Autopartage entre particuliers

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 foyer¹, ce qui entraîne des coûts significatifs et contribue à l'artificialisation des sols².

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 Libelul³, 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, ponctuellement⁴ 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 modèle⁵, les véhicules sont basés dans des lieux précis. L'utilisateur 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'utilisateur 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 :

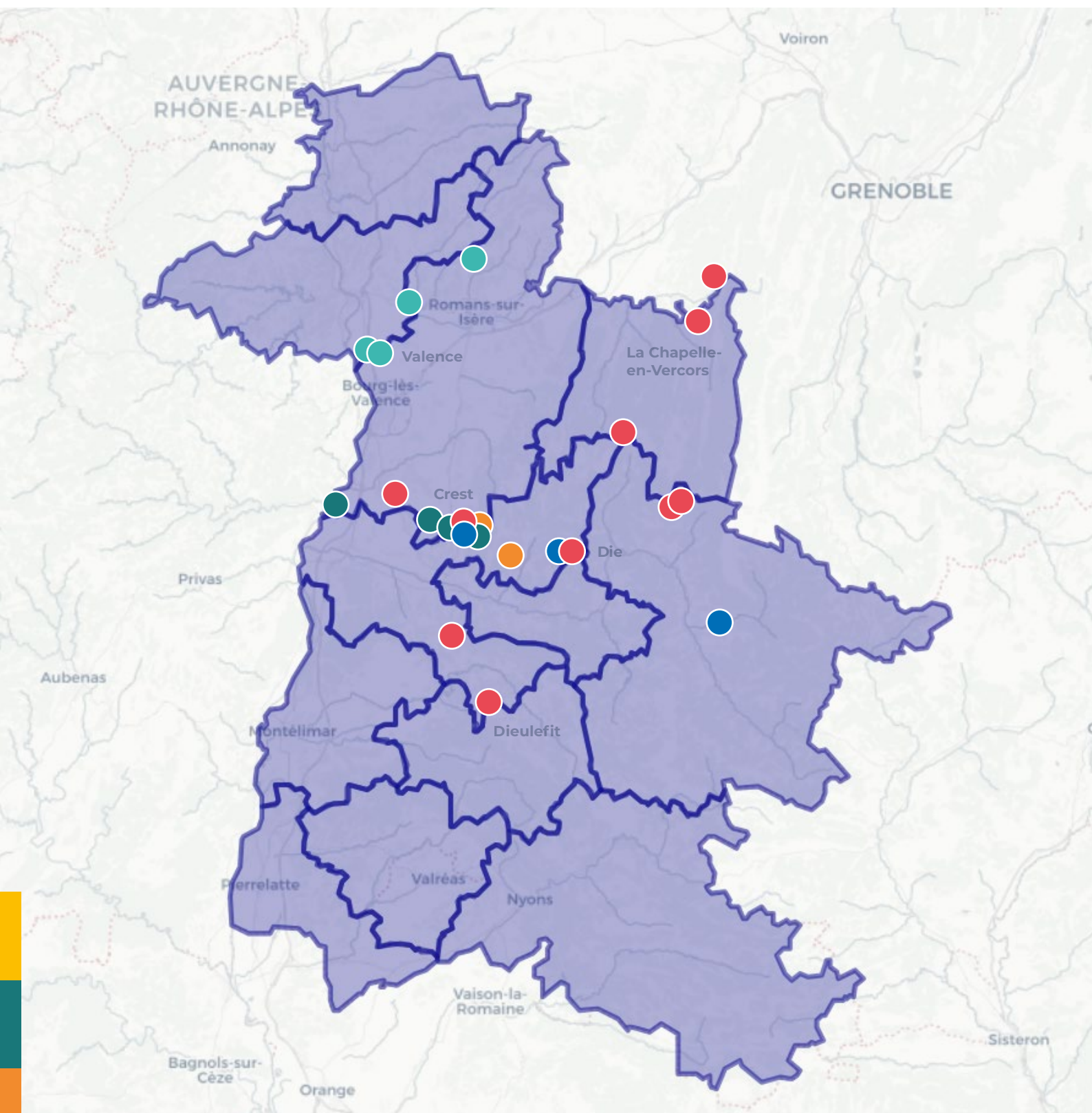
- De façon structurée (voire très structurée) si le service est public et si sa **gestion est prise en charge par un opérateur** ou s'il est fait **appel à un prestataire spécialisé qui mettra à disposition des outils** (réservation et suivi des véhicules, facturation et recouvrement, assistance aux utilisateurs...) mais qui ne gèrera 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 globalement⁶ 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 groupes⁷ 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.

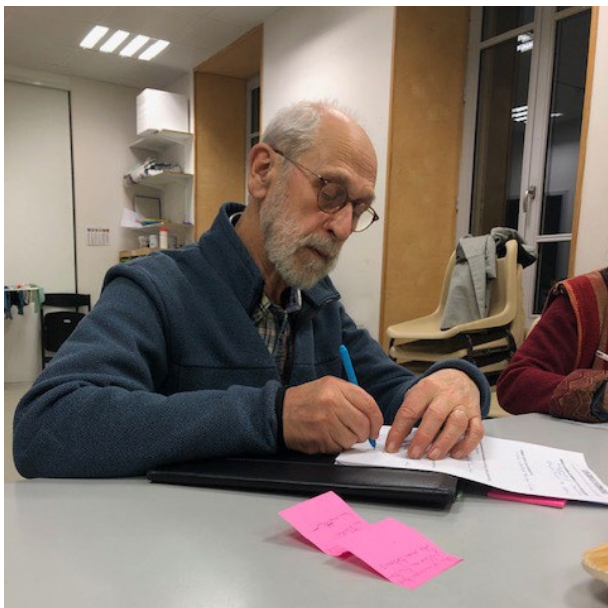
Les publics non-usagers n'ayant pas de vision concrète associée à l'autopartage, disent être prêts à s'adapter à l'offre disponible ou proposée. Toutefois ce public se projette plus facilement dans un service clé en main, impersonnel, géré par une structure de confiance et dont l'usage leur permettrait 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** apparaît 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 Suisse⁸, 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 capital⁹. 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 insuffisantes¹⁰ 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 préfiguration¹¹ 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'usage¹² et subventions¹³ 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 Sucche, 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 SUCHE (Inddigo)
04 79 96 46 62
p.sucche@inddigo.com



AGENCE DE MOBILITÉ

**30 rue Archinard
26400 Crest**

04 75 82 92 67

www.dromolib.fr



Avec le soutien de



En partenariat
avec



Citiz

Oct. 2025

Pourquoi des fiches sur les modèles d'autopartage ?

Issues du travail d'étude¹ sur le développement de l'autopartage en Drôme rurale, ces fiches proposent de donner des clés de compréhension et de choix aux collectivités et aux acteurs locaux qui souhaitent développer l'autopartage à destination des habitants et usagers des territoires ruraux en Drôme.

Elles synthétisent les éléments essentiels.

La coopérative (SCIC) Citiz en Auvergne-Rhône-Alpes est un opérateur d'autopartage, qui propose des véhicules thermiques et électriques en libre service et en boucle, avec un accès au service 24h/7j.

Objectifs principaux

- Désengorger les zones urbaines
- Compléter les solutions de mobilité (transports en commun, vélos...)
- Accompagner la dé-multimotorisation des ménages



¹ <https://dromolib.fr/wp-content/uploads/2025/10/202507-Rapport-Etude-Autopartage-Drome.pdf>

Principes d'intervention de la collectivité

- ▶ Mise à disposition de places de stationnement dédiées à l'autopartage
- ▶ Mise à disposition d'un ou plusieurs véhicules de la collectivité (facultatif)
- ▶ Relais de communication
- ▶ Soutien de la collectivité au lancement du service
- ▶ Contribution au service en convertissant son engagement financier en usages des voitures pour les besoins de déplacements des élus et des agents

Principes d'intervention de Citiz

- ▶ Conseil pour l'implantation des stations
- ▶ Gestion des véhicules et de l'ensemble du service
- ▶ Promotion du service d'autopartage
- ▶ Prospection

Tarification

imposée par l'opérateur (2025)

- ▶ Abonnement : 16€/mois pour un particulier
- ▶ Spécificités :
 - Gratuité les heures de nuit (23h à 7h), seuls les kilomètres sont payants
 - Réduction de 50% sur les heures non utilisées
 - Offre découverte : 3 mois d'abonnement offerts, puis bascule sur offre sans abonnement
 - Parrainage = 25€ crédit consommation
- ▶ Tarifs Jeunes conducteurs pour les titulaires du permis depuis moins de 2 ans :
 - Coût horaire des réservations majoré de 0,56€/h, plafonné à 7€/jour et à 35€/semaine
 - Offre découverte : 6 mois d'abonnement offerts, frais d'inscription offerts et crédit de consommation de 25€
- ▶ Tarifs pour les professionnels : avec abonnement mensuel à partir de 16€/mois

Assurance incluse

- ▶ Franchises : 700€ (catégorie du véhicule S, M et L) à 1000€ (XL et XXL)
- ▶ Option rachat de franchise : franchise réduite à 200€ et 500€, à partir de 2 ans de permis.
 - avec abonnement : 0,28€/h, plafonné à 3,50€/jour et 18,50€/semaine
 - sans abonnement (et durant l'Offre découverte) : 0,56€/h, plafonné à 7€/jour et 35€/semaine
- ▶ En cas d'accident responsable : majoration du prix de location pendant un an et option rachat de franchise suspendue.

Zone géographique desservie

- ▶ En région Auvergne-Rhône-Alpes, le réseau compte 550 voitures, dont 18 voitures thermiques sur l'agglomération de Valence Romans. Autres villes couvertes : Lyon, Grenoble, Annecy, Chambéry, etc.
- ▶ En France, le réseau Citiz comprend 2700 voitures partagées, présentes dans 250 villes et 130 gares.

26

Potentiel de développement en Drôme

Vallée du Rhône : Montélimar, Tain L'Hermitage, Tournon, Saint-Rambert-d'Albon, Crest, Nyons, etc. Densités de population et d'emplois suffisantes ; des emplacements stratégiques (gares...).

Caractéristiques des véhicules

- ▶ **Type(s) de véhicules** : catégories citadine (S), polyvalente (M), ludospace (L), monospace (XL), minibus et utilitaire (XXL) ; thermiques, électrique, à boîte automatique, PMR.
- ▶ **Accessoires disponibles sur réservation** : sièges enfants et réhausseurs, porte-skis magnétiques, chaussettes et chaînes à neige, dans certaines villes. Tarif de location de 15 à 25€, à réserver 7 jours avant.
- ▶ **Marques/modèles principaux** : Toyota Yaris, Renault Clio, Dacia Sandero, etc.



Modalités d'utilisation

- ▶ **Utilisateurs** : titulaires d'un permis B valide, jeunes conducteurs, possible pour la conduite accompagnée et supervisée (sous certaines conditions).
- ▶ **Inscription** : formulaire en ligne, 50€ tarif normal ou 25€ tarif réduit (demandeurs d'emploi, étudiants, offres multimodales train, bus, vélo). Accès au réseau national après 3 mois d'ancienneté.
- ▶ **Dépôt de garantie** : 150€ encaissés, puis restitués en fin de contrat.
- ▶ **Réservation** : sur internet, sur l'application mobile ou par téléphone (surcoût de 3€ dans ce cas), jusqu'à quelques minutes avant le départ souhaité 7j/7, 24h/24.
- ▶ **Durée** : minimum 1h jusqu'à 5 jours (ou plus sur demande).
- ▶ **Accès au véhicule** : ouverture des portes avec l'application mobile ; les clés se trouvent dans la boîte à gants ; l'état des lieux à réaliser et à déclarer sur l'application.
- ▶ **Gestion du carburant** : carte carburant dans la boîte à gants du véhicule, code de la carte obtenu à la réservation.
- ▶ **Retour du véhicule** : même lieu, retour avec 1/4 jauge de carburant au minimum.

Technologie et infrastructure

- Solution logicielle sur internet et application mobile Citiz pour IOs et Android permettant :
 - Géolocalisation du véhicule
 - Réservation, modification, contact avec le service ou centrale d'appel, etc.
 - Accès au véhicule : ouverture et fermeture des portes, état de lieux du véhicule

Budget de l'opération

- **Investissement** : à partir de 7 250€ HT/station d'une voiture
 - Véhicules : fournis par Citiz (l'amortissement sera inclus dans le coût de fonctionnement) ou par la collectivité
 - Flocage des véhicules, boîtiers embarqués et paramétrage des équipements
 - Formation d'agents (2 jours)
 - Aménagement d'une station d'autopartage
- **Coût de fonctionnement** : à partir de 2 640€ HT/an/voiture thermique de la collectivité jusqu'à 5 160€ HT/an/voiture électrique fournie par Citiz. Le fonctionnement comprend : l'assurance, l'entretien courant, les réparations, les consommations d'énergie.
 - Possibilité de convertir l'engagement financier de la collectivité en usage des voitures pour les besoins de déplacements des élus et des agents
- **Recettes** : perçues par l'opérateur Citiz pour couvrir les coûts de fonctionnement à sa charge

Points forts

- Réseau national : l'utilisateur drômois peut accéder aux véhicules de l'ensemble du réseau Citiz (et inversement)
- Ancienneté (2002)
- Modèle économique coopératif



04 75 82 92 67
autopartage@dromolib.fr
www.dromolib.fr

Contact

Citiz Auvergne-Rhône-Alpes
38 cours Berriat, 38000 Grenoble
04 76 24 57 25
aura@citiz.fr
aura.citiz.coop

Avec le soutien de



Licence CC BY NC SA

Clem'

Oct. 2025

Pourquoi des fiches sur les modèles d'autopartage ?

Issues du travail d'étude¹ sur le développement de l'autopartage en Drôme rurale, ces fiches proposent de donner des clés de compréhension et de choix aux collectivités et aux acteurs locaux qui souhaitent développer l'autopartage à destination des habitants et usagers des territoires ruraux en Drôme.

Elles synthétisent les éléments essentiels.

Clem' propose une plateforme de partage de véhicules (BtoBtoC) pour les collectivités, administrations, entreprises et universités, mais n'est pas un opérateur (BtoC).

Des véhicules électriques uniquement, en libre-service et en boucle, avec un accès à la réservation en ligne 24h/7j et un accès aux voitures sur mesure.

Objectifs principaux

- Favoriser l'électromobilité et sa découverte
- Compléter les solutions de mobilité (transports en commun, vélos...)
- Accompagner la dé-multimotorisation des ménages des zones périurbaines et peu denses



¹ <https://dromolib.fr/wp-content/uploads/2025/10/202507-Rapport-Etude-Autopartage-Drome.pdf>

Principes d'intervention de la collectivité

- Définition et mise en place opérationnelle du service (stations, bornes de recharge) en coopération avec la ou les communes concernées.
- Achat ou mise à disposition d'un ou plusieurs véhicules.
- Gestion et communication du service.
- Usages des voitures pour les besoins de déplacements des élus et des agents.
- Entretien des véhicules.
- Animation, accompagnement et développement de la communauté d'utilisateurs.

Principes d'intervention de Clem'

- Spécialisé dans l'IOT et opérateur de point de charge (CPO), il propose :
 - un système d'antidémarrage empêchant d'utiliser le véhicule sans le code réservation ;
 - un système de boîtes à clés ;
 - une plateforme de réservation clem.mobi ;
 - un système de pilotage du partage et de la charge du véhicule supervision.clem.mobi ;
 - des bornes de recharge ;
 - des conseils pour l'implantation des stations.

Zone géographique desservie

- En France, la société Clem' a déployé 450 voitures électriques partagées et 700 points de charge dans 200 villes (des zones peu denses aux métropoles).
- En région Auvergne-Rhône-Alpes : Privas Centre Ardèche, Aouste-sur-Sye, Crest, Eurre, Loriol-sur-Drôme.

26

Potentiel de développement en Drôme

Zones urbaines, périurbaines peu denses, communes et petites villes rurales, jouant un rôle de centralité.

Caractéristiques des véhicules

- **Type(s) de véhicules :** électriques uniquement, fournis par la collectivité ou loués à Clem.

Grille tarifaire

À définir par la collectivité cliente

- Formules tarifaires : avec ou sans abonnement, à l'heure et/ou au km, en fonction de créneaux horaires, de jours, etc.
- Frais de réservation : 1€ TTC/ réservation pour Clem', inclus dans le tarif ou en plus pour l'utilisateur
- Commission bancaire : stripe de 1.5% du montant + 0.25€, payé par le client à Clem', déduite des recettes versées
- Montant du dépôt de garantie : à définir (entre 100€ et 450€) retenu 7 jours

Option d'assurance autopartage

Allianz, assurance tous risques

- Franchise : 900€ HT/1080€ TTC
- Option rachat de franchise : partenariat avec Serenitrip pour le rachat total de franchise : à souscrire par l'utilisateur pour 7.60€/jour ou 96.50€/an

Modalités d'utilisation

- ▶ **Utilisateurs** : titulaires d'un permis B valide.
- ▶ **Inscription** : en ligne sur la page de la communauté locale.
- ▶ **Réservation** : sur la plateforme internet, sur l'application mobile, jusqu'à quelques minutes avant le départ souhaité 7j/7, 20/24. Trois réservations en cours programmées au maximum. Réservation possible jusqu'à 90 jours à l'avance.
- ▶ **Durée de réservation** : de 30 min à 72h consécutives.
- ▶ **Accès au véhicule** : code de réservation reçu par SMS, par mail et sur l'application, à saisir sur la boîte à clés, où se trouvent les clés du véhicule. Fermeture des stations de minuit à 5 heures.
- ▶ **État des lieux** : à déclarer sur l'application ou avec des photos à transmettre par mail ou sms.
- ▶ **Assistance technique** : accessible 7j/7, en cours de réservation.
- ▶ **Pénalités de retard** : 10€ TTC/ demi-heure
- ▶ **Facturation** : émise automatiquement après à la fin de la réservation et disponible sur le compte utilisateur hors facturations exceptionnelles (dommages).
- ▶ **Paiement** : par CB pour le client, 24h après la réservation, sécurisé par Stripe. Commission de 1€ TTC par réservation pour Clem'. Options payantes : paiement mensuel par mandat SEPA pour les entreprises, et chorus pour les collectivités (formules tarifaires supplémentaires).
- ▶ **Paiement des factures Clem'** : mensuel
- ▶ **Reversement des recettes** : trimestriel, sur facture du client.



Technologie et infrastructure

- ▶ **Solution logicielle** sur internet et application mobile Clem' permettant.
 - Identification de l'utilisateur
 - Réservation
 - Déclaration de l'état des lieux
- ▶ **Pour le gestionnaire**
 - Plateforme de supervision permettant l'accès au planning, aux comptes utilisateurs.
- ▶ **Solutions de recharge**
 - Borne de recharge pré équipée autopartage (AC 7-22 kw ou DC 11 kw)
 - Blocage entre 2 réservations de 30 minutes minimum

Budget de l'opération

- ▶ **Coûts d'investissements et d'installation** : à partir de 50 000€ HT
 - Paramétrage initial du service et matériels embarqués : à partir de 9 370€ HT (hors options) pour 1 station 1 voiture .
 - Véhicules électriques : achetés ou mis à disposition par la collectivité, à mettre à l'image du nom du service.
 - Travaux électriques pour installation du système de recharge.
- ▶ **Coût de fonctionnement** : à partir de 6 900€ HT/an hors animation et gestion (soit environ 15 900€ HT/an avec animation et gestion du service).
 - Prestations Clem' : à partir de 3 350€ HT/an pour 1 station et une voiture.
 - Gestion du service : en interne à la collectivité.
 - Communication et animation : en interne ou sous traitée à un acteur local.
- ▶ Usages des voitures pour les besoins de déplacements des élus et des agents.
- ▶ **Recettes** : perçues par le client. Estimation moyenne de 13 réservations/véhicule/mois.

Points forts

- ▶ Accompagnement selon le projet du client gestionnaire.
- ▶ Les conditions de fonctionnement sont définies par la collectivité cliente.
- ▶ Solutions de recharge, avec possibilités de pilotage de la recharge unidirectionnel (voire bidirectionnel à l'étude).
- ▶ Fournisseur référencé à l'UGAP pour la plateforme logicielle.



04 75 82 92 67
autopartage@dromolib.fr
www.dromolib.fr

Contact

Romain Pichard
Responsable commercial
romain.pichard@clem-e.com
06 78 08 57 30
www.clem-e.com

Avec le soutien de



Licence CC BY NC SA

OpenFleet

Oct. 2025

Pourquoi des fiches sur les modèles d'autopartage ?

Issues du travail d'étude¹ sur le développement de l'autopartage en Drôme rurale, ces fiches proposent de donner des clés de compréhension et de choix aux collectivités et aux acteurs locaux qui souhaitent développer l'autopartage à destination des habitants et usagers des territoires ruraux en Drôme.

Elles synthétisent les éléments essentiels.

OpenFleet est un fournisseur de technologie permettant le partage d'une flotte de véhicules en boucle ou en trace directe pour une collectivité ou une entreprise.

Il propose une solution BtoB ou BtoBtoC², dont la technologie comprend un logiciel de gestion de flotte en autopartage et des boîtiers installés dans les véhicules.

Objectifs principaux

- Gérer une flotte(s) de véhicules en autopartage par une collectivité ou une entreprise.
- Disposer des outils et technologies permettant de gérer une flotte de véhicules partagés en interne, ouverte à d'autres communautés (autres organismes publics, entreprises voisines, associations, ...) et/ou aux habitants.
- Compléter les autres solutions de mobilité (TC, vélo...).

¹ <https://dromolib.fr/wp-content/uploads/2025/10/202507-Rapport-Etude-Autopartage-Drôme.pdf>

² BtoB désigne le commerce entre 2 entreprises ; BtoBtoC désigne la vente aux professionnels qui revendent à leur tour au client.

Principes d'intervention de la collectivité ou de l'entreprise

- ▶ Définition et mise en place opérationnelle du service (stations, véhicules, bornes de recharge) accompagnées par OpenFleet.
- ▶ Achat ou mise à disposition d'un ou plusieurs véhicules.
- ▶ Gestion et animation du service : communication et accompagnement de la communauté d'utilisateurs.
- ▶ Usage des voitures pour les besoins de déplacements des salariés, agents, élus.
- ▶ Assurance
- ▶ Modalités de gestion du carburant ou de recharge.

Principes d'intervention de OpenFleet

- ▶ Solution logicielle et matérielle pour la gestion de flottes de véhicules partagés.

Zone géographique actuellement desservie

- ▶ En France, la société OpenFleet couvre une soixantaine de clients publics et privés avec des flottes allant de 2 à 150 véhicules.
- ▶ Clients :
 - Collectivités et Administrations Publiques : Commune d'Hédé-Bazouges, Conseil Départemental du Calvados, des Universités, des hôpitaux, ...
 - Entreprises privées
 - Professionnels de la mobilité : Agilauto Partage...

Paramètres personnalisables par le gestionnaire de flotte

Grille tarifaire

À définir par la collectivité cliente

- ▶ À l'heure, au km, en fonction de créneaux horaires, forfait jour, etc.
- ▶ Durées de réservation : minimum et maximum

Priorisation d'utilisation de véhicules

(électrique, covoiturage...) avec options possibles :

- ▶ Application en marque blanche
- ▶ Supports de communication
- ▶ Campagnes mailing
- ▶ Vidéo
- ▶ Support
- ▶ Enquêtes de satisfaction
- ▶ Flocage des véhicules
- ▶ Hotline utilisateurs finaux aux jours ouvrés / heures ouvrées

26

Potentiel de développement en Drôme

Toute organisation collective (entreprises, administrations, collectivités, ...) disposant de véhicules et cherchant à les mettre en autopartage.

Caractéristiques des véhicules

Type(s) de véhicules : Véhicules fournis par la collectivité ou l'entreprise.

Tous les véhicules peuvent être équipés d'un boîtier permettant son ouverture et la remontée de métriques (volumes d'activités, distance/trajet, jours tendus, économies de GES...)

Modalités d'utilisation

► Utilisateurs :

- dans le cadre du BtoB : salariés d'entreprises, agents de la collectivité
- dans le cadre du BtoBtoC : habitants

► **Inscription :** en ligne sur l'url de la communauté, via l'application openfleet ou par le client via son accès gestionnaire.

► **Réservation :** sur la plateforme internet, sur l'application mobile, jusqu'à quelques minutes avant le départ souhaitée 7j/7, 24h/24.

► **Accès au véhicule :** ouverture des portes grâce à un badge RFID positionné sur le pare-brise du véhicule ou par l'application mobile. Les clés se trouvent dans la boîte à gants. L'état des lieux (activable sur option par le gestionnaire) est à réaliser sur l'application.

► **Hotline :** aux jours ouvrés et heures ouvrées, pour la collectivité cliente.

► **Facturation** (optionnelle et activable par le gestionnaire) : en cas d'usages privés de ses agents/salariés ou de mise à disposition à la population. La facturation est alors émise automatiquement à la fin de la réservation ou sur validation par le gestionnaire (ex : si ajout d'une pénalité).

► **Paiement** (optionnel et activable par le gestionnaire) : en cas d'usages privés de ses agents/salariés ou de mise à disposition à la population. Le paiement est sécurisé par Stripe (commission de 1.5% du montant + 0.25€). Pas de commission pour OpenFleet.

► **Pénalités de retard :** 10€ TTC/demi-heure

► **Facturation :** émise automatiquement après à la fin de la réservation et disponible sur le compte utilisateur hors facturations exceptionnelles (dommages).

► **Reversement des recettes :** par quinzaine ou par mois à la collectivité ou l'entreprise cliente.

► **Vidéo du parcours conducteur :** [L'autopartage par OpenFleet - Parcours de location](#)



Technologie et infrastructure

- Des boîtiers d'autopartage pour équiper les véhicules.
- Une solution logicielle sur internet (plateforme gestionnaire et plateforme web de réservation des véhicules) et des applications mobiles (iOS et Android) OpenFleet permettant :
 - Connexion des véhicules à la plateforme de gestion
 - Géolocalisation du véhicule en conformité RGPD
 - Identification de l'utilisateur et de la réservation, anti démarrage
 - Plateforme de supervision permettant l'accès à des statistiques et métriques
 - Option covoiturage : mise en relation, partage de trajets similaires
 - Transfert automatique de réservation (si retard du véhicule ou charge insuffisante)
 - La technologie OpenFleet a été pensée pour être très adaptable et paramétrable selon la configuration du client (plus de 70 paramètres).

Budget de l'opération

► Investissements :

- Boîtiers d'autopartage
- Intervention dans les véhicules
- Matériels embarqués et paramétrage initial

► Coût de fonctionnement : forfait mensuel, selon la durée d'engagement.

- Licences logicielles
- Usages des voitures pour les besoins de déplacements des élus et des agents.

► Recettes : perçues par le client gestionnaire.

Points forts

- Gestion 100 % automatisée du process de réservation.
- Accompagnement sur mesure, selon le projet du client gestionnaire.
- Solution adaptable à tous types de véhicules (électrique, thermique, sans permis).
- Plateforme de supervision, accès à des statistiques pour le gestionnaire.
- Option covoiturage
- Fournisseur référencé à l'UGAP (possibilité d'achat public sans appel d'offre).

Bénéfices

- Réduction des 30% des coûts de la flotte (énergie, temps de gestion, TCO).
- Optimisation de la flotte : -25% de véhicules
- Verdissement de la flotte.
- Revenus supplémentaires avec ouverture aux usages privés et à la population.
- Conformité aux nouvelles réglementations d'autopartage.



04 75 82 92 67
autopartage@dromolib.fr
www.dromolib.fr

Contact

Alexandre Aries
07 49 54 73 63
contact@openfleet.com
www.openfleet.com

Avec le soutien de



Licence CC BY NC SA

Centre social

Oct. 2025

Pourquoi des fiches sur les modèles d'autopartage ?

Issues du travail d'étude¹ sur le développement de l'autopartage en Drôme rurale, ces fiches proposent de donner des clés de compréhension et de choix aux collectivités et aux acteurs locaux qui souhaitent développer l'autopartage à destination des habitants et usagers des territoires ruraux en Drôme.

Elles synthétisent les éléments essentiels.

Solution d'autopartage de véhicule(s) ouverte à tous les habitants, accompagnée par l'équipe d'un centre social.

Objectifs principaux

- Proposer une solution de mobilité partagée, répondant aux besoins et spécificités des habitants, accompagnée par une structure identifiée et de confiance.
- Proposer un tarif accessible et un accompagnement de proximité pour amener des utilisateurs à faire évoluer leur rapport à la voiture individuelle.



¹ <https://dromolib.fr/wp-content/uploads/2025/10/202507-Rapport-Etude-Autopartage-Drome.pdf>

Principes d'intervention de la collectivité

- ▶ Mise à disposition d'un véhicule et éventuellement d'une place de stationnement dédiée à l'autopartage.
- ▶ Partenariat avec le centre social, pour la mise en œuvre du projet (soutien financier, RH...).
- ▶ Relai de communication.

Principes d'intervention du centre social

- ▶ Gestion du service et des véhicules.
- ▶ Accompagnement des nouveaux usagers.
- ▶ Promotion auprès des habitants du quartier, de la commune.

Grille tarifaire

Dépend du coût réel d'usage du véhicule et des objectifs du service

- ▶ Indemnité kilométrique
- ▶ Ou indemnité horaire + kilométrique
- ▶ Ou abonnement mensuel + indemnité kilométrique
- ▶ Ou forfait demi-journée/journée

Assurance

Opter pour un contrat tous risques et tous conducteurs, incluant jeunes conducteurs et négocier une franchise faible.

Expériences similaires en Drôme

- ▶ Valdequint à Saint-Julien-en-Quint, depuis 2021
- ▶ Expérimentation par le 101.7 à Luc-en-Diois, en partenariat avec Dromolib et avec le soutien de la mairie de Luc-en-Diois et de la Communauté de communes du Diois.

26

Potentiel de développement en Drôme

Tous les centres sociaux ou espaces de vie sociale, disposant d'un ou plusieurs véhicules, peuvent les mettre en partage, en veillant à adapter leur contrat d'assurance.

Caractéristiques des véhicules

- **Type(s) de véhicules :** pour répondre au mieux aux besoins identifiés : citadine, 7 places, utilitaires, thermique, électrique, sans permis, etc.

Modalités d'utilisation

En fonction des besoins identifiés auprès des habitants, il conviendra de définir et rassembler les éléments suivants :

- ▶ **Utilisateurs** : habitants, personnes en situation de précarité mobilité (familles, adolescents, personnes âgées, familles monoparentales).
- ▶ **Inscription** : auprès du centre social.
 - Dossier d'inscription : permis de conduire, carte d'identité, attestation de responsabilité civile, chèque de caution non encaissé, adhésion au centre social...
 - Signature d'un contrat ou de conditions générales d'utilisation.
- ▶ **Système de dépôt de garantie** : montant du chèque de caution non encaissé, partenariat avec un organisme social tiers pour les plus précaires.
- ▶ **Durées de réservation** : minimum et maximum (ex 48 ou 72h).
- ▶ **Accès au véhicule** : Clés à récupérer à l'accueil du centre social ou dans une boîte à clés.
- ▶ **Priorités d'utilisation du véhicule** : le cas échéant si besoin d'arbitrer entre plusieurs demandes concomitantes (rdv médical, entretien professionnel...)
- ▶ **Gestion du carburant ou de recharge** : carte à bord du véhicule, inclus dans le tarif d'usage ou déduction des frais kilométriques des utilisateurs, sur justificatif.
- ▶ **Système de recharge électrique** : installation prise de recharge ou borne (7 kW) dédiée, abonnement à une carte du réseau publics, ...
- ▶ **Paielement** : soit par avance sous forme de crédit consommation ou après la réservation.
- ▶ **Facturation** : émise à la demande, à l'issue de la réservation par le gestionnaire, ou au trimestre échu.
- ▶ **Accompagnement des utilisateurs** : par des bénévoles et/ou salariés du centre social, ayant pour mission d'informer et d'accompagner le changement de mobilité.
- ▶ **Règles d'utilisation** : document récapitulatif à formaliser sous la forme d'un Règlement intérieur, Contrat ou de Conditions générales d'utilisation.

Technologie

Au choix de la structure.

- ▶ Pour la réservation :
 - Via un agenda partagé sur internet, pour faciliter l'autonomie des usagers.
 - Auprès de l'accueil du centre social pour les personnes rencontrant des difficultés avec le numérique.
 - Les deux possibilités, pour inclure tous les publics.
- ▶ Plateforme Coloc'Auto permettant :
 - Ajout de véhicules.
 - Invitation des utilisateurs membres, après inscription.
 - Réservation par les utilisateurs directement.
 - Possibilité d'indiquer sa destination pour faciliter des trajets en covoiturage.
- ▶ Plateforme de gestion de flottes : abonnement + coûteux.

Budget de l'opération

► Investissements :

- Véhicule
- Système de recharge si véhicule électrique : prise, borne

► Coût de fonctionnement :

- Place de stationnement à prévoir sur un parking privé ou public.
- Assurance, carburant ou énergie, entretien.
- Temps d'information, d'accueil des usagers et d'animation du service.
- Supports de communication.

► Recettes : perçues par le centre social pour couvrir les frais du véhicule.

- Aides possibles de la CAF pour couvrir une partie du temps de travail.
- Partenariat avec la commune et l'intercommunalité (AOM).

Points forts

- Accompagnement sur mesure pour les habitants les plus précaires.
- Service complémentaire aux dispositifs et services sociaux existants, en matière d'accès aux droits fondamentaux (emploi, soins et rdv médicaux, culture, loisirs, etc.)
- Usage partagé avec les salariés du centre social.



04 75 82 92 67
autopartage@dromolib.fr
www.dromolib.fr

Avec le soutien de



Licence CC BY NC SA

Au sein d'un tiers-lieu

Oct. 2025

Pourquoi des fiches sur les modèles d'autopartage ?

Issues du travail d'étude¹ sur le développement de l'autopartage en Drôme rurale, ces fiches proposent de donner des clés de compréhension et de choix aux collectivités et aux acteurs locaux qui souhaitent développer l'autopartage à destination des habitants et usagers des territoires ruraux en Drôme.

Elles synthétisent les éléments essentiels.

Solution d'autopartage de véhicule(s) dédiée aux usagers et membres d'un tiers-lieu, voire ouverte aux habitants du quartier.

Objectifs principaux

- Désengorger les espaces privés et/ou publics.
- Compléter les solutions de mobilité (transports en commun, vélos, ...).
- Proposer un service complémentaire aux usagers du tiers-lieu, répondant aux besoins de déplacements professionnels et personnels.
- Faire évoluer le rapport à la voiture individuelle d'un public captif.



¹ <https://dromolib.fr/wp-content/uploads/2025/10/202507-Rapport-Etude-Autopartage-Drome.pdf>

Principes d'intervention de la collectivité

- ▶ Mise à disposition d'un véhicule.
- ▶ Mise à disposition d'une place de stationnement dédiée à l'autopartage.
- ▶ Relai de communication.

Principes d'intervention du tiers-lieu

- ▶ Mise en place des règles de partage d'un ou plusieurs véhicules au sein de sa communauté d'usagers.
- ▶ Gestion du véhicule et du service.
- ▶ Promotion au sein de sa communauté.
- ▶ Possibilité d'ouverture du service aux habitants du quartier.

Expériences similaires en Drôme

- ▶ L'Avant-Poste à Die, depuis 2022
- ▶ L'Usine Vivante à Crest, depuis 2025

26

Potentiel de développement en Drôme

93 tiers-lieux recensés en Drôme par le réseau Cédille. Certains ont la possibilité de partager l'usage de véhicule(s) de service au bénéfice des usagers du lieu ou de faciliter le partage des voitures entre les occupants du tiers-lieu, en veillant à vérifier ou adapter les contrats d'assurance.

Grille tarifaire

Dépend du coût réel d'usage du véhicule, à savoir l'ancienneté, les frais d'assurance et d'entretien, le carburant, et le kilométrage moyen annuel.

L'indemnité kilométrique est le système le plus répandu, entre 0.3 et 0.35€ /km.

Pour des véhicules communs, la grille tarifaire peut articuler :

- Une indemnité kilométrique ou kWh
- Une indemnité horaire + kilométrique ou kWh
- Un abonnement mensuel + indemnité kilométrique
- Un forfait demi-journée/journée
- ...

Assurance

Opter pour un contrat tous risques et tous conducteurs.

Pour les propriétaires : vérification préalable des garanties au contrat voiture : niveau de garantie, prêt de volant, exclusions, montant des franchises, etc.

Pour les véhicules possédés par la structure collective (personne morale), l'assurance couvrira tous les adhérents.

Modalités d'utilisation

À définir par les membres.

Au préalable, les membres définissent des modalités de partage, en tenant compte des véhicules disponibles et des besoins identifiés auprès des usagers.

- ▶ **Utilisateurs :** usagers et membres du tiers-lieu, résidents, artisans, bénévoles, sympathisants, pour des usages professionnels et personnels.
- ▶ **Inscription :** auprès du tiers-lieu
 - Dossier d'inscription : permis de conduire, carte d'identité, attestation de responsabilité civile, chèque de caution non encaissé, adhésion au tiers-lieu...
 - Signature d'un contrat ou de conditions générales d'utilisation.
 - Système de dépôt de garantie : montant du chèque de caution non encaissé.
- ▶ **Véhicules mis à disposition :**
 - Selon les véhicules des usagers eux-mêmes : thermiques, électriques.
 - Si achat par le tiers-lieu, prendre en compte les besoins communs et les profils des habitants.
- ▶ **Accès au véhicule :**
 - Clés à récupérer à l'accueil du tiers-lieu ou dans une boîte à clés.
 - Équipement du véhicule avec un système d'ouverture des portes (+ coûteux).
- ▶ **Priorités d'utilisation du véhicule :** le cas échéant si besoin d'arbitrer entre plusieurs demandes concomitantes (urgence médicale, trajet ne pouvant pas se faire par un autre mode de déplacement...)
- ▶ **Durées de réservation :** minimum et maximum (ex 48h en semaine, 72h le we)
- ▶ **Gestion du carburant ou de la recharge :**
 - Carte à bord du véhicule, dont le coût est compris dans le tarif d'usage.
 - Ou en déduction des frais kilométriques des utilisateurs, sur justificatif.
- ▶ **Système de recharge électrique :** installation prise de recharge ou borne (7 kW) dédiée, abonnement à une carte du réseau public...
- ▶ **Paielement :** soit par avance sous forme de crédit consommation ou après la réservation.
- ▶ **Facturation :** émise à la demande, à l'issue de la réservation par le tiers-lieu.
- ▶ **Répartition des rôles au sein de la communauté :** pour le suivi de l'entretien du véhicule, des comptes, la communication et l'inscription des nouveaux arrivants dans le lieu.

Règles d'utilisation

Il est recommandé de formaliser ces règles dans un document récapitulatif qui peut prendre la forme d'un règlement intérieur, d'une charte et/ou d'un contrat type entre propriétaire et emprunteur. Ces modalités peuvent évoluer au fur et à mesure des situations rencontrées et de la vie du tiers-lieu.

Technologie

Au choix des habitants et de la structure gestionnaire.

- ▶ Outil partagé en ligne : tableur, agenda, outils de gestion du tiers-lieu (Dokos...)
- ▶ Plateforme Coloc'Auto permettant :
 - Ajout de véhicules
 - Invitation des utilisateurs membres, après inscription
 - Réservation par les utilisateurs directement
 - Calcul des frais partagés
 - Possibilité d'indiquer sa destination pour faciliter des trajets en covoiturage

Budget de l'opération

► Investissements :

- Véhicule le cas échéant.
- Système de recharge si VE : prise, borne.

► Coût de fonctionnement :

- Si véhicule des usagers du tiers-lieu, pas de coût supplémentaire.
- Si véhicule du tiers-lieu : place de stationnement à prévoir sur le parking du tiers-lieu ou à proximité dans l'espace public.
- Assurance, carburant ou énergie, entretien.

► Recettes :

- Perçues par le tiers-lieu pour couvrir les frais d'acquisition et d'usage du véhicule.
- Partage de frais entre les propriétaires et emprunteurs.

Points forts

- Proximité du service si le véhicule est stationné sur le parking du lieu.
- Habitude de l'auto gestion collective entre les usagers du tiers-lieu.

Habitat collectif ou partagé

Oct. 2025

Pourquoi des fiches sur les modèles d'autopartage ?

Issues du travail d'étude¹ sur le développement de l'autopartage en Drôme rurale, ces fiches proposent de donner des clés de compréhension et de choix aux collectivités et aux acteurs locaux qui souhaitent développer l'autopartage à destination des habitants et usagers des territoires ruraux en Drôme.

Elles synthétisent les éléments essentiels.

Solution d'autopartage entre particuliers, autogérée par les habitants d'un habitat collectif, qui peut s'ouvrir aux habitants du quartier.

Objectifs principaux

- ▶ Mutualiser l'usage des véhicules des habitants d'un lieu collectif ou partagé.
- ▶ Accompagner la dé-multimotorisation des ménages.
- ▶ Partager l'achat de véhicules (légers, électriques, adaptés) pour répondre aux besoins de déplacements des habitants du lieu.
- ▶ Libérer des espaces de parkings dans l'espace privé.
- ▶ Réduire l'impact CO₂ des déplacements des habitants.



CC-BY-NC-SA 4.0 Yoann Gruson-Daniel photo @ Aska.org

¹ <https://dromolib.fr/wp-content/uploads/2025/10/202507-Rapport-Etude-Autopartage-Drome.pdf>

Principes d'intervention de la collectivité

- ▶ Promotion et communication.
- ▶ Dérogation sur le nombre minimum de places de stationnement au PLU (phase de construction).
- ▶ Attribution de places de stationnement dédiées dans les communes centres, pour des voitures en autopartage.

Principes d'intervention de l'habitat participatif

- ▶ Partage d'un ou plusieurs véhicules entre les habitants du lieu (achat en commun ou véhicules des propriétaires).
- ▶ Gestion du service et des véhicules (si véhicule commun).
- ▶ Possibilité d'ouverture du service aux habitants du quartier.
- ▶ Promotion au sein de la communauté des habitants.

Expériences similaires en Drôme

- ▶ Lomézon à Die
- ▶ Ecoravie à Dieulefit et le projet Mobipartage depuis 2023
- ▶ Les Jardins Montmartel à Saillans depuis 2025

26

Potentiel de développement en Drôme

Création de nouveaux groupes d'autopartage à l'échelle des habitats collectifs et partagés. En Drôme, une quinzaine d'habitats participatifs, membres de la coopérative Oasis² disposent de parcs de véhicules qui pourraient être mis en partage de leurs habitants, en veillant à adapter leur contrat d'assurance.

Grille tarifaire

Dépend du coût réel d'usage du véhicule, à savoir l'ancienneté, les frais d'assurance et d'entretien, le carburant, et le kilométrage moyen annuel.

L'indemnité kilométrique est le système le plus répandu, entre 0.3 et 0.35€ /km.

Pour des véhicules communs, la grille tarifaire peut articuler :

- Une indemnité kilométrique ou kWh
- Une indemnité horaire + kilométrique ou kWh
- Un abonnement mensuel + indemnité kilométrique
- Un forfait demi-journée/journée
- ...

Assurance

Opter pour un contrat tous risques et tous conducteurs.

Pour les propriétaires : vérification préalable des garanties au contrat voiture : niveau de garantie, prêt de volant, exclusions, montant des franchises, etc.

Pour les véhicules possédés par la structure collective (personne morale), l'assurance couvrira tous les adhérents.

² <https://cooperative-oasis.org/decouvrir/les-oasis>

Modalités d'utilisation

À définir par les membres.

Au préalable, les membres définissent des modalités de partage, en tenant compte des véhicules disponibles et des besoins identifiés auprès des habitants.

- ▶ **Utilisateurs :** membres de l'habitat collectif ou partagé, habitants du quartier.
- ▶ **Inscription :** en interne
 - Documents à récupérer : permis de conduire, chèque de caution ou pas, adhésion au service.
 - Signature d'un contrat, du règlement intérieur ou des conditions générales d'utilisation.
 - Système de dépôt de garantie : montant du chèque de caution non encaissé, ou pas si confiance suffisante entre les membres du groupe.
- ▶ **Véhicules mis à disposition :**
 - Selon les véhicules existants : thermiques, électriques, sans permis, légers.
 - Si achat en copropriété, prendre en compte les besoins communs et les profils des habitants.
- ▶ **Accès au véhicule :** clés à récupérer dans un espace commun accessible à tous ou dans une boîte à clés.
- ▶ **Priorités d'utilisation du véhicule :** le cas échéant si besoin d'arbitrer entre plusieurs demandes concomitantes (rdv médical, trajet ne pouvant pas se faire par un autre mode de déplacement...)
- ▶ **Durées de réservation :** minimum et maximum (ex 24h en semaine, 48 à 72h le we).
- ▶ **Gestion du carburant ou de la recharge :**
 - Carte à bord du véhicule, dont le coût est compris dans le tarif d'usage.
 - Ou en déduction des frais kilométriques des utilisateurs, sur justificatif.
- ▶ **Système de recharge électrique :** installation d'une prise de recharge ou borne (4 à 7 kW) dédiée sur le lieu. S'il existe une production d'électricité photovoltaïque en autoconsommation, possibilité de recharger le véhicule en journée.
- ▶ **Paielement :** après la réservation au propriétaire ou au gestionnaire.
- ▶ **Facturation :** émise à la demande, à l'issue de la réservation par le propriétaire ou structure gestionnaire (asso, SCI...).
- ▶ **Répartition des rôles au sein de la communauté :** pour le suivi de l'entretien du véhicule, des comptes, l'inscription de nouveaux arrivants dans le lieu.

Règles d'utilisation

Il est recommandé de formaliser ces règles dans un document récapitulatif qui peut prendre la forme d'un règlement intérieur, d'une charte et/ou d'un contrat type entre propriétaire et emprunteur. Ces modalités peuvent évoluer au fur et à mesure des situations rencontrées et de la vie du groupe.

Technologie

Au choix des habitants et de la structure gestionnaire.

- ▶ Outil partagé en ligne : tableur, agenda
- ▶ Plateforme Coloc'Auto permettant :
 - Ajout de véhicules
 - Invitation des utilisateurs membres, après inscription
 - Réservation par les utilisateurs directement
 - Calcul des frais partagés
 - Possibilité d'indiquer sa destination pour faciliter des trajets en covoiturage
- ▶ Plateforme de gestion de flottes : dans ce cas, l'abonnement est + coûteux

Budget de l'opération

► Investissements :

- Véhicule si achat en copropriété ou par la structure gestionnaire.
- Installation d'un système de recharge si véhicule électrique : prise, borne.

► Coût de fonctionnement :

- Si véhicule des particuliers habitants, pas de coût supplémentaire.
- Si véhicule en copropriété : assurance, carburant ou énergie, entretien...

► Recettes :

- Partage de frais perçus par les propriétaires.
- Recettes perçues par la structure gestionnaire du service pour couvrir les frais d'acquisition et d'usage du véhicule.

Points forts

- Proximité directe des véhicules, en bas de chez soi.
- Habitude de la mutualisation d'objets et de la gestion collective entre les usagers de l'habitat participatif.

Difficultés rencontrées

- Temps pour se mettre d'accord sur les différents aspects.
- Capacité d'investissement.



04 75 82 92 67
autopartage@dromolib.fr
www.dromolib.fr

Avec le soutien de



Licence CC BY NC SA

Autopartage entre particuliers

Oct. 2025

Pourquoi des fiches sur les modèles d'autopartage ?

Issues du travail d'étude¹ sur le développement de l'autopartage en Drôme rurale, ces fiches proposent de donner des clés de compréhension et de choix aux collectivités et aux acteurs locaux qui souhaitent développer l'autopartage à destination des habitants et usagers des territoires ruraux en Drôme.

Elles synthétisent les éléments essentiels.

Des particuliers s'organisent pour partager des véhicules à l'échelle d'une commune, d'un quartier.

À l'initiative d'un réseau de connaissances, d'un collectif d'habitants ou d'une collectivité locale, le groupe d'autopartage entre particuliers met en place une organisation dans le but de faciliter les prêts de voitures entre des propriétaires de véhicules et des emprunteurs.

Le principe repose sur le partage de frais, sans recherche de bénéfice pour le propriétaire.

Objectifs principaux

- ▶ Optimiser le parc de véhicules existants.
- ▶ Renforcer les liens entre les habitants et s'entraider.
- ▶ Soutenir une initiative écologique des habitants.
- ▶ Offrir une solution de voiture à des personnes qui n'en ont pas et accompagner la dé-multimotorisation des ménages.
- ▶ Réduire le nombre de véhicules dans l'espace public.
- ▶ Libérer des espaces de stationnement dans l'espace privé et public.



¹ <https://dromolib.fr/wp-content/uploads/2025/10/202507-Rapport-Etude-Autopartage-Drome.pdf>

Principes d'intervention de la collectivité

- ▶ Soutien et promotion d'une dynamique citoyenne.
- ▶ Relais de communication, en partenariat et à la demande du groupe.
- ▶ Prise en charge tout ou partie d'une assurance supplémentaire pour couvrir l'autopartage entre particuliers.
- ▶ Mise à disposition de place(s) de stationnement dédiée(s) à l'autopartage.

Principes d'intervention du groupe

- ▶ Mise en place d'une organisation propre permettant le partage d'un ou plusieurs véhicules entre les habitants d'un quartier : achat en commun ou propriété de particuliers.
- ▶ Si véhicule en commun : gestion du service et des véhicules.
- ▶ Promotion auprès des habitants du quartier, si souhait d'ouverture.
- ▶ Tiers de confiance et gestion des éventuels conflits pour les membres.

Structuration et portage

Le groupe peut prendre plusieurs formes et évoluer dans le temps :
l'autogestion sans forme juridique, la création d'une association dédiée
ou le portage par une autre organisation existante (centre social, maison de quartier, ...), ...

Grille tarifaire

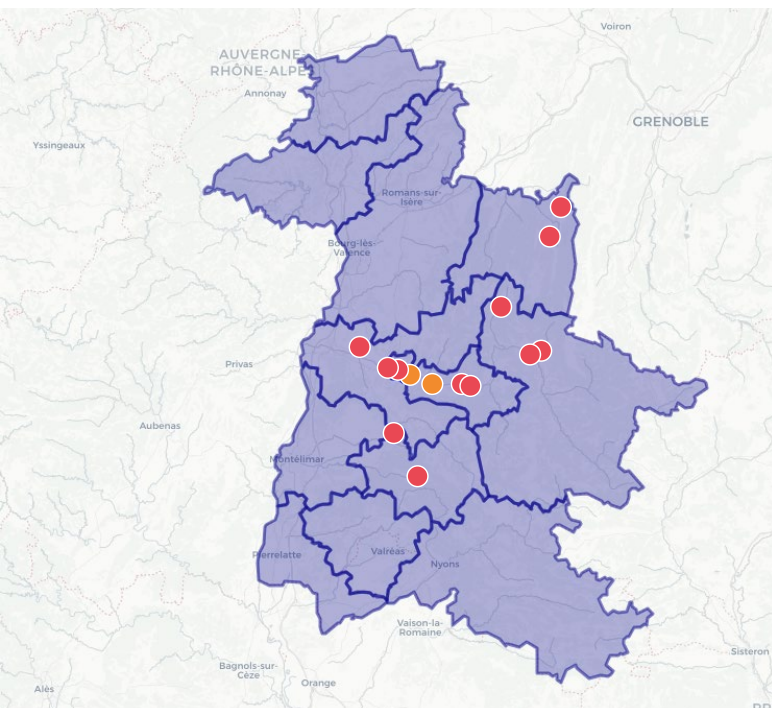
L'indemnité kilométrique est le système le plus répandu, entre 0.3 et 0.35€ /km.

Elle dépend du coût réel d'usage du véhicule, à savoir l'ancienneté, les frais d'assurance et d'entretien, le carburant, et le kilométrage moyen annuel.

Assurance

Vérification préalable des garanties au contrat : niveau de garantie, prêt de volant, exclusions, montant des franchises, etc.

- Conseil : opter pour une assurance tous risques et tous conducteurs.
- Option : offre d'assurance complémentaire Cartage à la journée pour l'autopartage entre particuliers.



Expériences similaires en Drôme

- Association Crest autopartage depuis 2014
- Groupe d'autopartage à Saillans porté par l'association la Coopérative citoyenne saillansonne depuis 2022
- Collectif Diois Autopartage à Die depuis 2022
- Alex Mobile à Alex
- Allez Aouste à Aouste-sur-Sye depuis 2025

26

Potentiel de développement en Drôme

41% des ménages drômois possèdent 2 véhicules ou plus. Initiative pouvant s'adapter en milieu rural, périurbain et urbain.

Modalités d'utilisation

À définir par les membres.

Au démarrage, les membres fondateurs définissent un certain nombre de modalités de partage, en tenant compte des véhicules disponibles et des besoins identifiés par les membres qui composent le groupe. Il est recommandé de formaliser ces règles dans un document récapitulatif qui peut prendre la forme d'un règlement intérieur, d'une charte et/ou d'un contrat type entre propriétaire et emprunteur. Ces modalités peuvent évoluer au fur et à mesure des situations rencontrées et de la vie du groupe.

- **Utilisateurs :** des particuliers possédant une voiture relativement disponible et des emprunteurs ne possédant pas de véhicule ou ayant des besoins ponctuels d'un second véhicule.
- **Adhésion au groupe d'autopartage :** par cooptation, dossier à constituer comprenant permis de conduire, carte d'identité, fiche info assurance...
- **Véhicules mis à disposition :** des véhicules des particuliers, entretenus et en bon état, de divers types (citadines, 7 places, utilitaires, vans, etc.)
- **Modalités de défraiement :** traçabilité après la réservation (ex : carnet de bord papier, tableau ou plateforme en ligne), périodicité...
- **Modalités de réservation des véhicules :**
 - Par contact téléphonique ou réseau social (Télégram, Signal, ...)
 - Via un outil partagé sur internet : tableau ou agenda
 - Via une plateforme de partage, comme Coloc'Auto
- **Informations pour l'accès au véhicule :** stationnement, récupération des clés et des papiers, priorisation des demandes, durée maximum de réservation...
- **Gestion du carburant ou de la recharge :** jauge minimum avant de rendre le véhicule, déduction des frais d'essence le cas échéant.
- **Restitution du véhicule :** stationnement, remise des clés et des papiers, jauge de carburant, traçabilité des trajets.
- **Gestion en cas d'accident :** bénins et graves, remboursement de la franchise, du malus...
- **Répartition des rôles au sein du groupe :** accueil des nouveaux adhérents, médiation en cas de conflits, suivi des comptes.

Technologie

Au choix du groupe.

- ▶ **Carnet de bord papier** dans les véhicules pour noter les trajets parcourus par chaque emprunteur
- ▶ **Messagerie téléphonique** : groupe Signal, Télégram, ...
- ▶ **Outil partagé en ligne** : tableur, agenda
- ▶ **Plateforme Coloc'Auto** permettant de créer une communauté d'autopartage :
 - Ajout de véhicules
 - Invitation des utilisateurs membres
 - Réservation par les utilisateurs
 - Outil de calcul automatique des frais partagés : qui doit combien à qui.
 - Possibilité d'indiquer sa destination pour faciliter des trajets en covoiturage
- ▶ **Plateforme Cartage**
 - Offre d'assurance complémentaire à la journée pour l'autopartage entre particuliers.
 - Application numérique de création et de gestion de groupes d'autopartage entre particuliers.
- ▶ **Remise des clés** : en main propre, par une boîte à clés ou cachée chez le propriétaire.

Budget de l'opération pour le groupe

- ▶ **Investissements** : 0€, véhicules existants
- ▶ **Coût de fonctionnement** :
 - Temps bénévole passé par les membres fondateurs, pour définir collectivement les règles.
 - Accompagnement de groupes par la collectivité ou par un tiers comme l'agence de mobilité Dromolib : émergence, aide à l'organisation, conseils et suivi.
 - Communication à prévoir si ouverture du groupe aux habitants.
- ▶ **Recettes** : perçues par le propriétaire pour couvrir les frais du véhicule.

Points forts

- ▶ Initiative très peu coûteuse pour la collectivité et duplicable à l'échelle d'un quartier, d'une commune, d'un hameau...
- ▶ En Drôme, Dromolib accompagne des habitants à mettre en place leur groupe d'autopartage : animation des réunions de mise en place du groupe, mise à disposition de ressources (modèles de règlement, chartes, etc.) et de la plateforme Coloc'auto, suivi dans le temps.
- ▶ Un centre de ressources et un réseau d'acteurs à l'échelle nationale est en train de se constituer : le Collectif de l'Autopartage entre Particuliers #commun.
- ▶ Démarche sur mesure, répondant aux motivations des membres du groupe.



04 75 82 92 67
autopartage@dromolib.fr
www.dromolib.fr

Avec le soutien de



Licence CC BY NC SA