FORMATION-ACCOMPAGNEMENT DU PROJET PILAT AUTOPARTAGE

Novembre 2019

BUREAU D'ETUDES EN TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS

86 quai Féron 63150 La Bourboule
Tél. : 04.73.65.94.24
Contact : bcordier.adetec@orange.fr Site internet : www.adetec-deplacements.com

SOMMAIRE

Présentation de la mission **2**

2. L'autopartage entre particuliers **3**

2.1. L'expérimentation en cours sur les territoires de la COR et du SMTC 3

2.1.1. Présentation des deux territoires *3*

2.1.2. Dates clés du projet *5*

2.1.3. L'autopartage entre particuliers avant 2017 ..... *5*

2.1.4. Genèse du projet *6*

2.1.5. Etat des lieux de la motorisation et du budget automobile des ménages *7*

2.1.6. Assurance *12*

2.1.7. Communication *13*

2.1.8. Démarche pour les candidats à l'autopartage *16*

2.1.9. Mise en place d'un groupe d'autopartage *16*

2.1.10. Motivations des autopartageurs *17*

2.1.11. Suivi des groupes d'autopartage *17*

2.1.12. Bilan provisoire au 31 octobre 2019 ..... *18*

2.1.13. Un sujet en suspens : la fiscalité *23*

2.2. Eléments sur d'autres territoires 26

2.2.1. Mens (Isère) *26*

2.2.2. Crest (Drôme) *28*

3. Documents remis avec ce rapport **30**

PRESENTATION DE LA MISSION

La mission comporte deux volets, l'un sur le coût de la voiture (chapitre 1), l'autre sur l'autopartage entre particuliers (chapitre 2).

Elle a été réalisée par Bruno CORDIER (ADETEC) pour le compte du Parc naturel régional du Pilat, avec le soutien financier de l'ADEME dans le cadre de France Mobilités.

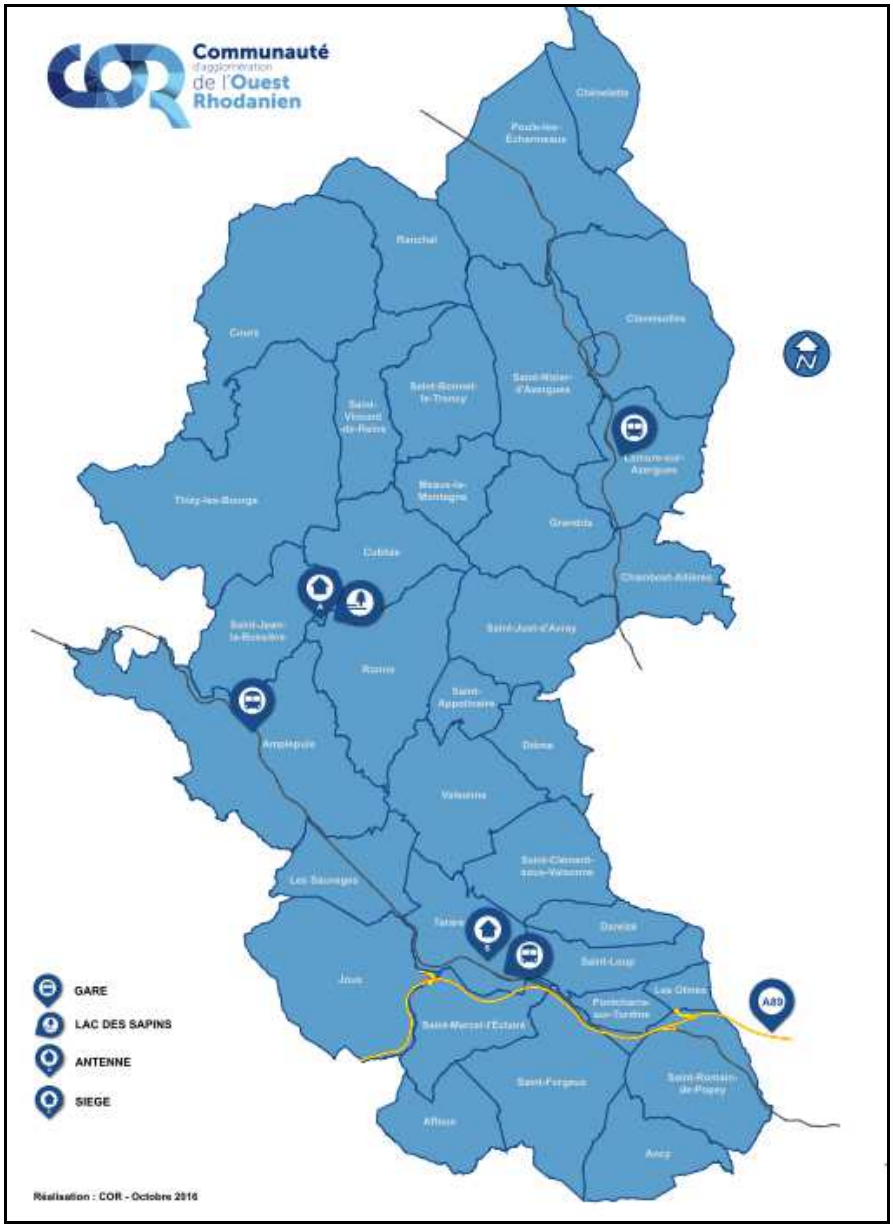
Elle s'est concrétisée par une formation des acteurs les 7 et 8 novembre 2019, la remise de ce rapport, d'un diaporama et d'une quinzaine de documents complémentaires listés page 71.

1. L'AUTOPARTAGE ENTRE PARTICULIERS

1.1. L'EXPERIMENTATION EN COURS SUR LES TERRITOIRES DE LA COR ET DU SMTC

1.1.1. Présentation des deux territoires

COR (Communauté d'agglomération de l'Ouest Rhodanien)

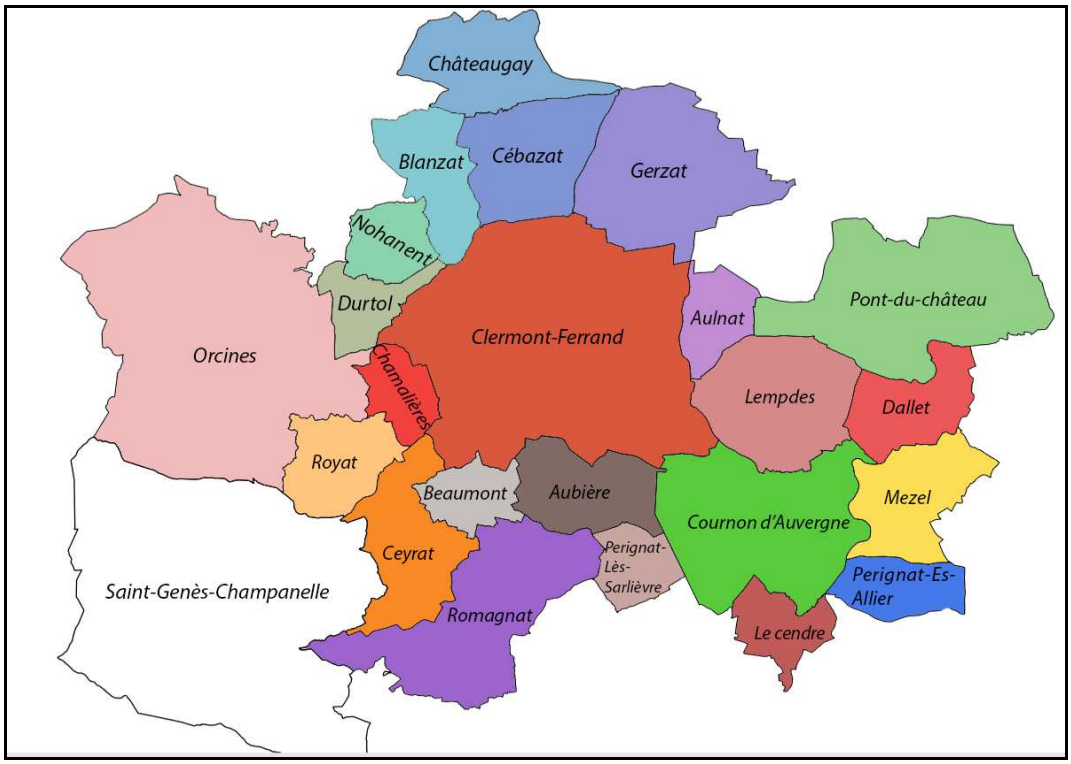


La COR (Communauté d'agglomération de l'Ouest Rhodanien) est située à l'ouest du département du Rhône, à mi-chemin de Lyon et Roanne. Elle est composée de 31 communes[1] totalisant 51 000 habitants.

Les principales communes sont Tarare (11 000 habitants), Thizy-les-Bourgs (6 000) et Amplepuis (5 000). 19 communes, soit quasiment les deux tiers, ont moins de 1 000 habitants.

Il s'agit d'un territoire à la fois urbain, périurbain (notamment au sud, sous attraction lyonnaise) et rural (principalement au nord). Une partie des communes sont situées en zone de montagne.

SMTC (Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise)



Le SMTC (Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise) est situé dans le département du Puy-de-Dôme. Il est composé de 23 communes[2] totalisant 290 000 habitants.

Les principales communes sont Clermont-Ferrand (141 000 habitants), Cournon (20 000) et Chamalières (18 000). Toutes les communes ont plus de 1 500 habitants.

La majeure partie du territoire est située dans la plaine de la Limagne, où coule l'Allier. Les communes les plus à l'ouest (Orcines et Saint-Genès-Champanelle) sont situées en zone de montagne ; leur population est dispersée sur une douzaine de hameaux chacune.

Il s'agit d'un territoire à la fois urbain et périurbain.

Les territoires de la COR et du SMTC recouvrent l'ensemble des caractéristiques régionales : grande agglomération, petites villes, banlieue, périurbain et rural, plaine et montagne.

[1] Le nombre de communes de la COR baisse au fil des fusions. Il y en avait 36 en 2013.
[2] Les communes de Dallet et Mezel ont fusionné après la réalisation de la carte.

1.1.2. Dates clés du projet

Avril 2016	Candidature dans le cadre de l'appel à projets AURAMOB de l'ADEME
Juillet 2016	Le projet est retenu par l'ADEME
Novembre 2016	Signature de la convention avec l'ADEME
Décembre 2016	Choix du prestataire pour l'animation et le suivi (Bruno CORDIER, ADETEC)
Janvier 2017	Démarrage du projet
Janv.-avr. 2017	Conception des outils pour la communication
Févr-mars 2017	Réunions avec les acteurs relais
Févr.-avr. 2017	Consultation des assureurs
Mai 2017	Choix de l'assureur (Groupama)
Octobre 2017	1er et 2e groupes d'autopartage
Janvier 2018	5e groupe d'autopartage
Mars 2018	Le projet est prolongé d'un an (fin en mars 2020 au lieu de mars 2019)
Août 2018	10e groupe d'autopartage
Décembre 2018	15e groupe d'autopartage
Mai 2019	20e groupe d'autopartage
Décembre 2019	Décision sur les suites du projet après sa phase expérimentale (mars 2020)
Mars 2020	Fin de la phase expérimentale
Avril-juin 2020	Bilan de l'expérimentation

1.1.3. L'autopartage entre particuliers avant 2017

En 2009, une étude d'ADETEC sur l'autopartage entre particuliers, financée par l'ADEME et le Ministère des Transports, avait permis de mieux connaître cette pratique, d'en estimer l'importance numérique (environ 20 000 voitures partagées en France, soit un peu moins d'une sur mille) et d'identifier les principaux besoins des autopartageurs et futurs autopartageurs (guide pratique de l'autopartage et assurance adaptée).

En 2012, un deuxième travail a été mené par ADETEC, financé par le Ministère des Transports. Il a débouché sur la rédaction d'un guide pratique. Une démarche a par ailleurs été menée auprès des assureurs et de leur fédération professionnelle afin de faire émerger un contrat adapté à l'autopartage entre particuliers ; cette démarche n'ayant pas abouti, un guide de l'assurance a été rédigé, afin de guider les autopartageurs et les assureurs.

En 2017, malgré ces travaux, l'autopartage entre particuliers restait peu connu, bien qu'il s'agisse du type d'autopartage le plus répandu. Il était souvent confondu avec les autres formes d'autopartage (services d'autopartage avec ou sans station, location de véhicule via internet), voire avec le covoiturage.

En outre, deux questions importantes restaient en suspens :

- Comme en 2012, aucun assureur ne proposait de contrat adapté à cette pratique, bien que le Code des assurances le permette.
- L'autopartage entre particuliers résultait pour l'essentiel d'initiatives individuelles isolées. Afin d'accélérer le développement de la pratique, une implication des acteurs publics et parapublics paraissait pertinente, mais aucune démarche de ce type n'avait encore été menée.

La COR et le SMTC ont décidé de se positionner sur ces deux questions et de lancer une expérimentation sur leur territoire respectif.

1.1.4. Genèse du projet

Première étape - Appel à projet AURAMOB de l'ADEME

La COR et le SMTC ont répondu conjointement à l'appel à projets AURAMOB 2016 lancé par la direction régionale Auvergne-Rhône-Alpes de l'ADEME, dont voici un extrait :

« Les objectifs de l'ADEME, en matière de mobilité et de transport visent à accompagner aux changements nécessaires dans nos modes de déplacement afin de répondre aux problématiques de sobriété énergétique et de la protection de l'atmosphère en cohérence avec la Loi de Transition Energétique pour la croissance verte et la COP 21.

[L'appel à projets porte sur] la sobriété et l'optimisation des usages de mobilité, qui se concrétisent par le développement des « modes actifs » (marche, vélo, etc.), de l'autopartage (ou voitures en libre-service), des transports en commun, du covoiturage, etc.

L'objectif de cet appel à projets est d'inventer, d'expérimenter, de promouvoir ou de diffuser des solutions axées sur les véhicules ou les systèmes de transport de personnes et de marchandises favorisant leur efficacité énergétique et la réduction de leur impact environnemental tout en offrant un service performant à l'usager.

Le projet doit porter sur des solutions organisationnelles et/ou technologiques, des produits, des services, des usages ou des études liés au transport de voyageurs, individuels ou collectifs. »

Le projet a été retenu par l'ADEME. La COR en est le maître d'ouvrage officiel, avec mandat du SMTC en ce sens.

Deuxième étape - Choix d'un prestataire pour l'animation et le suivi du projet

La COR et le SMTC ont lancé en octobre 2016 un appel d'offres pour l'assistance à maîtrise d'ouvrage dans l'animation et le suivi du projet.

Bruno CORDIER (ADETEC) a été retenu.

1.1.5. Etat des lieux de la motorisation et du budget automobile des ménages

Le développement de l'autopartage sur un territoire repose sur 2 piliers : une demande potentielle (des personnes sans voiture) et une offre potentielle (des voitures servant peu). S'y ajoute un enjeu financier pouvant encourager cette pratique.

Un travail préalable a donc été mené sur les deux territoires afin de quantifier ces différents éléments.

Voici les principaux chiffres qui en sont ressortis :

- Beaucoup de voitures servent moins de 3 fois par semaine :
  - COR : environ 5 000 voitures sur 27 000 (19 %),
  - SMTC : environ 35 000 voitures sur 164 000 (21 %).

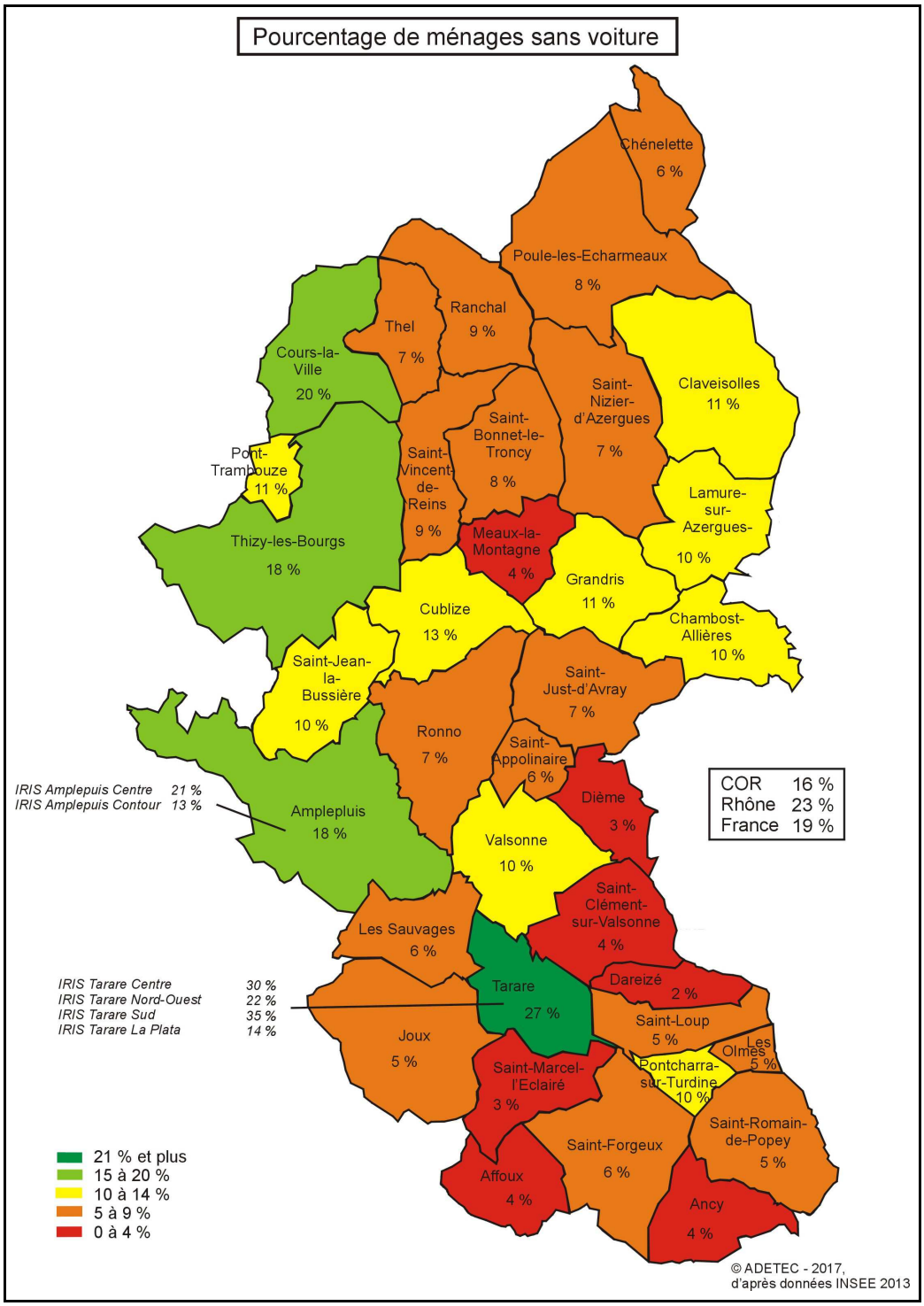
- Beaucoup de titulaires du permis n'ont pas de voiture :
  - COR : avec 27 000 voitures pour 34 000 titulaires du permis, il y a environ[3] 7 000 titulaires du permis sans voiture (21 %),
  - SMTC : avec 164 000 voitures pour 215 000 titulaires du permis, il y a environ 51 000 titulaires du permis sans voiture (24 %).

- Le budget automobile est très élevé. Exemple pour la COR :
  - 18 % des revenus disponibles[4] du territoire (y compris ceux des ménages sans voiture) sont consacrés à la voiture.
  - Cette part est de 14 % à Tarare.
  - Elle monte jusqu'à 28 % dans certaines communes rurales.
  - Elle atteint 34 % pour un smicard faisant 13 000 km par an avec une voiture moyenne.
  - Elle peut dépasser 40 % s'il roule davantage, notamment si son lieu de travail est éloigné.

Les résultats ont été présentés de manière pédagogique sous forme de cartes présentant le détail par commune et par secteur IRIS[5] au sein des communes les plus peuplées. Ils ont permis une bonne sensibilisation des acteurs, notamment des élus.

Voici quelques-unes des cartes produites sur le territoire de la COR et des extraits des commentaires qui les accompagnaient.

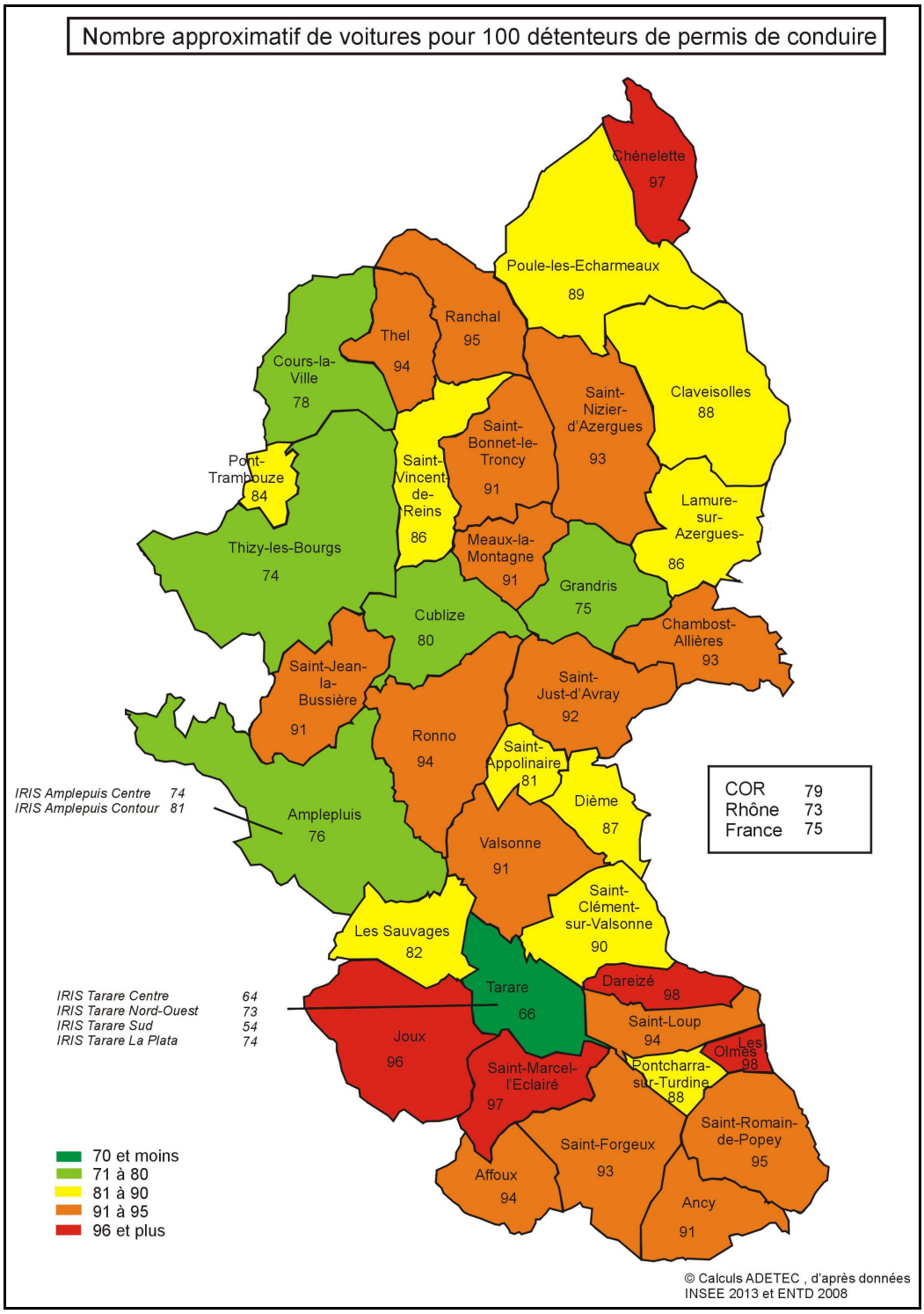
[3] L'emploi du terme « environ » vient du fait que certains ménages ont plus de voitures que de titulaires du permis. Le nombre de titulaires du permis sans voiture est donc un supérieur à 7 000 pour la COR et à 24 000 pour le SMTC.
[4] Le revenu disponible d'un ménage est le revenu dont il dispose pour consommer et épargner. Il comprend les revenus d'activité (nets des cotisations sociales), les revenus de remplacement (retraites et pensions, indemnités de chômage, indemnités de maladie), les revenus du patrimoine, les transferts en provenance d'autres ménages et les prestations sociales reçues (prestations familiales, minimaux sociaux et prestations logement). Quatre impôts directs sont déduits de ce total : impôt sur le revenu, taxe d'habitation, CSG et CRDS.
[5] Découpage infracommunal de l'INSEE.



En moyenne sur le territoire de la COR, 16 % des ménages n'ont pas de voiture. C'est moins que dans le Rhône (23 %) et qu'en France (19 %).

Les 4 principales communes de la COR (Tarare, Thizy-les-Bourgs, Amplepuis et Cours-la-Ville) dépassent la moyenne communautaire, avec 18 à 27 % de ménages sans voiture. […]

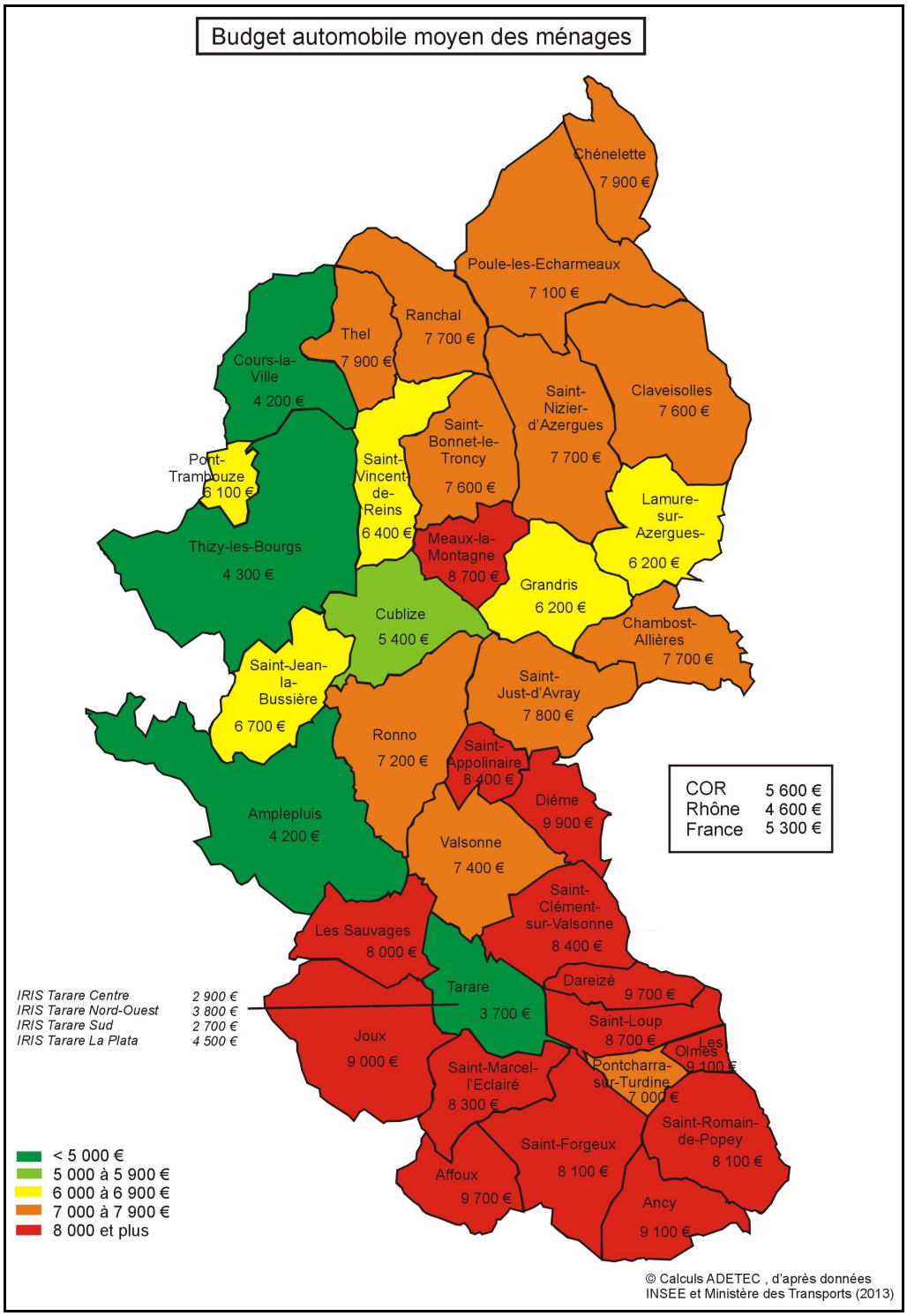
Les 32 autres communes comptent entre 2 % (Dareizé) et 13 % (Cublize) de ménages sans voiture. Les chiffres les plus bas sont observés dans les communes peu dotées en commerces et services, particulièrement dans les communes périurbaines du sud du territoire : la voiture y est davantage nécessaire qu'ailleurs.



Sur le territoire de la COR, il y a en moyenne 79 voitures pour 100 titulaires du permis de conduire. C'est davantage que dans le Rhône (73) et qu'en France (75).

Les 4 principales communes de la COR (Tarare, Thizy-les-Bourgs, Amplepuis et Cours-la-Ville) se situent en dessous de la moyenne communautaire, avec 66 à 78 voitures pour 100 titulaires du permis. […].

Les 32 autres communes comptent entre 75 (Grandris) et 98 (Dareizé) voitures pour 100 titulaires du permis. Là encore, les chiffres les plus élevés sont observés dans les communes peu dotées en commerces et services, particulièrement dans les communes périurbaines du sud du territoire.

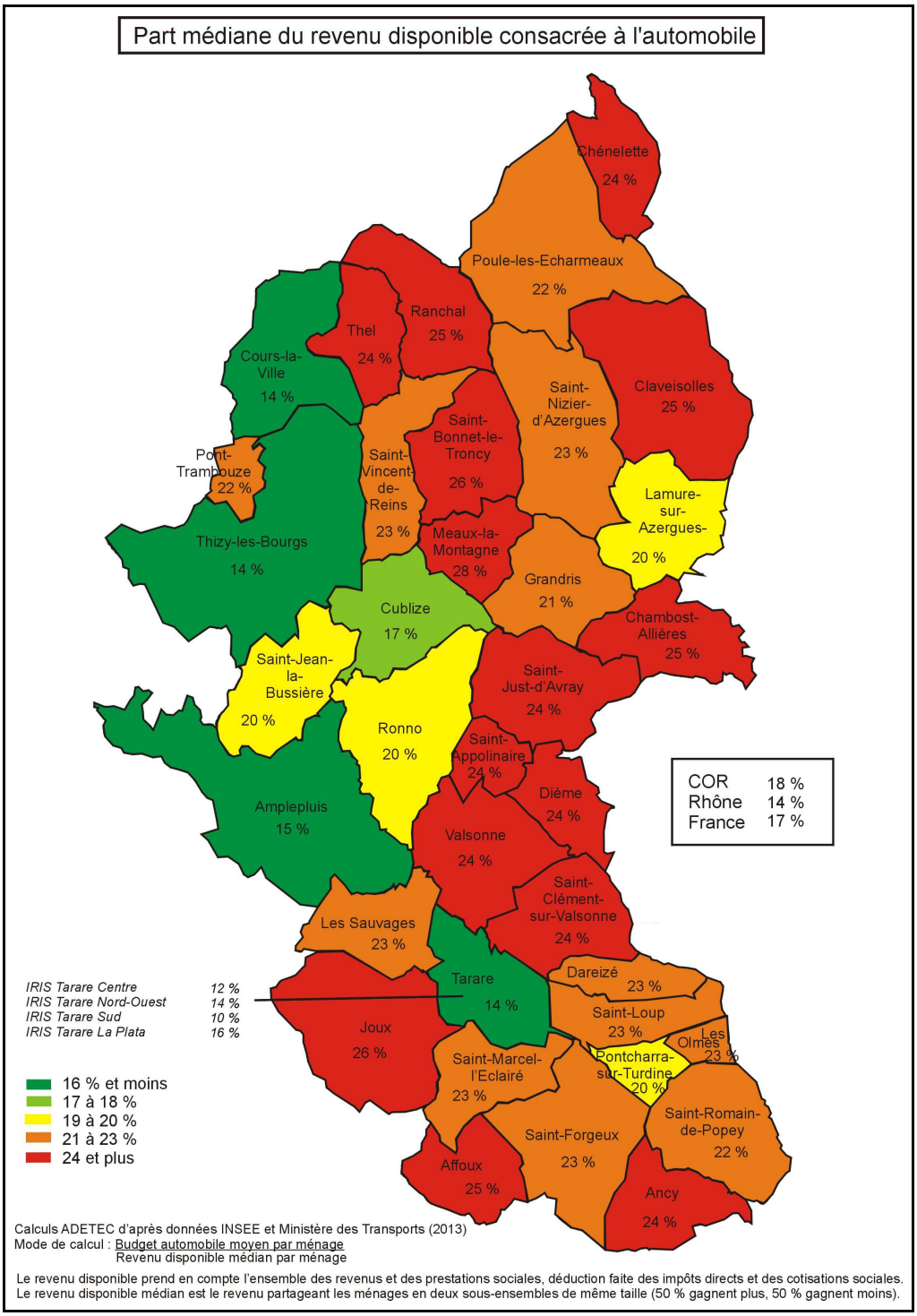


La voiture représente le 2e poste budgétaire des habitants de la COR, derrière le logement mais devant l'alimentation. En moyenne, le budget automobile des ménages de la COR est de 5 600 € par an. Ce chiffre inclut les ménages sans voiture, qui font baisser la moyenne. Le budget automobile moyen est plus élevé que dans le Rhône (4 600 €) et en France (5 300 €).

Les 4 principales communes de la COR (Tarare, Thizy-les-Bourgs, Amplepuis et Cours-la-Ville) se situent en dessous de la moyenne communautaire, avec des budgets automobiles moyens compris entre 3 700 € et 4 300 €.

Dans les 32 autres communes, le budget automobile moyen est compris entre 5 400 € (Cublize) et

près de 10 000 € (Dième, Dareizé et Affoux). Là encore, les chiffres les plus élevés sont observés dans les communes périurbaines du sud du territoire.



En moyenne, les ménages de la COR consacrent 18 % de leur revenu disponible à leur(s) voiture(s). Ce chiffre inclut les ménages sans voiture, qui font baisser la moyenne. La part consacrée à la voiture peut être beaucoup plus élevée. Par exemple, un smicard avec une voiture lui consacre en moyenne 34 % de son revenu disponible.

Le territoire de la COR étant à la fois plus motorisé et moins aisé financièrement, la part moyenne du revenu disponible consacrée à la voiture est beaucoup plus élevée que dans le Rhône (14 %) et un

peu plus qu'en France (17 %). Il en résulte une plus grande fragilité des ménages, notamment en cas d'accident de la vie (perte d'emploi, divorce, décès du conjoint…).

Malgré des revenus moindres que la moyenne de la COR et grâce à un taux de motorisation moins élevé, les 4 principales communes (Tarare, Thizy-les-Bourgs, Amplepuis et Cours-la-Ville) se situent en dessous de la moyenne communautaire, avec une part médiane de l'automobile dans le budget des ménages comprise entre 14 et 15 %. […]

Dans les 32 autres communes, la part médiane de l'automobile dans le budget des ménages est comprise entre 17 % (Cublize) et 28 % (Meaux-la-Montagne). […]

1.1.6. Assurance

Trouver un contrat d'assurance adapté constituait une condition essentielle de réussite du projet. Cela a donc constitué l'une des premières tâches du projet.

En effet, comme cela a été dit plus haut, il n'existait pas, avant le projet, de contrat d'assurance adapté à l'autopartage entre particuliers. Parmi les points faibles des contrats d'assurance existants, le principal était l'application du malus au conducteur principal (le propriétaire du véhicule, en général) en cas d'accident responsable de la part d'un autre conducteur. Ce problème n'était pas spécifique à l'autopartage, il concernait également le prêt de véhicule, y compris au sein de la famille.

Passer par les sites internet de location entre particuliers (Drivy, Ouicar…) permettait de résoudre la question du malus, mais pour un coût élevé, avec des conditions restrictives (notamment vis-à-vis des jeunes conducteurs) et diverses contraintes (en particulier l'obligation d'enregistrer chaque emprunt sur le site).

Ces questions sont détaillées dans le guide pratique de l'assurance, téléchargeable sur le site d'ADETEC www.adetec-deplacements.com/assurance-autopartage-entre-particuliers.pdf

5 assureurs ont été consultés pour assurer les véhicules en autopartage dans le cadre du projet. Par ordre alphabétique, il s'agissait de Groupama, la MACIF, la MAIF, MMA et SMACL Assurances.

Deux d'entre eux ont remis une offre : Groupama et la MAIF. Dans les deux cas, l'offre était de très bonne qualité, avec notamment :

- la prise en compte des jeunes conducteurs dès 18 ans et dès le 1er jour du permis,
- l'absence de contrainte d'enregistrement des emprunts auprès de l'assureur ; il suffit de les noter dans le carnet de bord du véhicule,
- une couverture complète, incluant même la garantie corporelle du conducteur,
- l'absence de malus en cas d'accident responsable, tant pour le conducteur fautif que pour le propriétaire du véhicule,
- des franchises raisonnables.

La différence s'est donc faite sur le prix. Groupama a été retenu. Son tarif annuel est calculé ainsi :

- minimum irréductible : 1 680 € TTC,
- 80 véhicules (maximum théorique) : 3 600 € TTC,
- +/- 60 € par véhicule en plus ou en moins. Ce qui donne par exemple, pour 50 véhicules : 3 600 - 60 x (80 - 50) = 1 800 €, soit une moyenne de 36 € par véhicule.

La prise en compte des déplacements professionnels était prévue au cas par cas. Dans la pratique, Groupama a accepté de les couvrir jusqu'à 5 000 km par an.

Le contrat souscrit (voir en annexe) est un contrat dit « de flotte », comme pour les véhicules de service des collectivités et des entreprises. Dans le cas de l'autopartage, il s'agit d'une flotte fictive, dont la COR se porte garante auprès de Groupama.

Le conducteur principal garde son assurance pour ses propres usages de sa voiture. L'assurance de l'autopartage s'y substitue lorsque le véhicule est conduit par un emprunteur inscrit au contrat d'autopartage.

En raison de son prix modéré et afin d'éviter tout frein auprès des autopartageurs, l'assurance est prise en charge financièrement par la COR et le SMTC.

Etant donné la longueur et la complexité des documents des assureurs (contrat, conditions générales, etc.), une synthèse pédagogique a été rédigée et remise aux autopartageurs (voir en annexe).

1.1.7. Communication

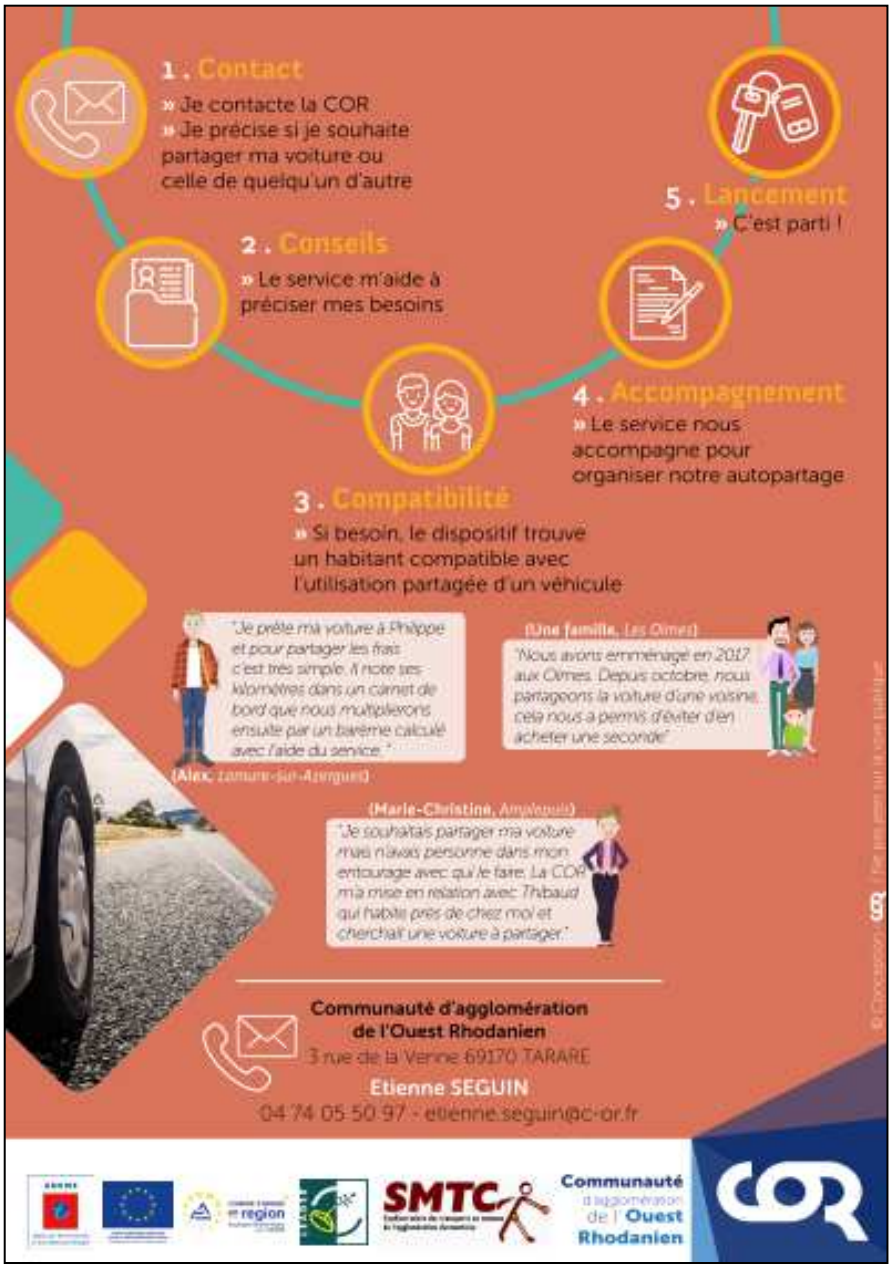
Comme cela a été dit plus haut, le sujet de l'autopartage est un sujet nouveau et peu connu. Il était donc impératif de mener un travail non seulement de communication au sens strict du terme mais aussi et surtout explicatif et pédagogique.

A cet effet, de nombreux outils ont été conçus par la COR, le SMTC et Bruno CORDIER : pages dédiées sur les sites internet de la COR (www.ouestrhodanien.fr/l-autopartage-entre-particuliers.html) et du SMTC (www.smtc-clermont-agglo.fr/transports-en-commun-clermont/179_Autopartage.html), réseaux sociaux, flyers, affiches, mails, courriers, articles, émissions de radio, autocollants… Tous ces documents sont fournis en annexe. En voici quelques extraits :

Page d'accueil de la rubrique autopartage sur le site du SMTC

J'AUTOPARTAGE
AVEC LA COR
Pourquoi pas vous ?
Le premier service public d'autopartage entre particuliers, pour bénéficier gratuitement :
» D'une aide pour trouver des personnes avec qui partager un véhicule
» D'une assurance adaptée évitant tout malus en cas d'accident
» De conseils et d'un accompagnement personnalisés
Pour qui ?
» Je suis titulaire du permis mais ne possède pas de voiture ou dois partager son utilisation.
» Je possède un véhicule que j'utilise peu ou qui stationne longtemps au même endroit.
L'autopartage entre particuliers c'est la mise en commun d'un véhicule entre plusieurs personnes qui ont préalablement défini ses conditions d'utilisation.
Économique
Partage des frais du véhicule
Écologique
Contribue à limiter le nombre de voitures en circulation
Convivial
Créer un lien de confiance entre les participants
Rationnel
Des voitures mieux utilisées
www.ouestrhodanien.fr
Communauté d'agglomération de l'Ouest Rhodanien
COR

Flyer (recto)



Flyer (verso)

Outre les vecteurs classiques (medias, internet…), le travail pédagogique et d'information s'est organisé autour d'un réseau d'acteurs relais construit pour l'occasion. Ces acteurs relais ont été choisis pour leur lien direct ou indirect avec l'un ou l'autre des thèmes liés à l'autopartage : action publique (notamment les mairies), environnement, solidarité (CCAS, associations…), transport, etc.

Environ 550 acteurs relais ont été sollicités, dont 100 pour la COR et 450 pour le SMTC. Des réunions ont été organisées, mais elles ont assez peu mobilisé (3 à 15 personnes par réunion, soit une quarantaine au total) car le thème de l'autopartage était trop pointu et/ou insuffisamment connu. En revanche, les résultats ont été meilleurs quand nous nous sommes greffés sur des réunions existantes ; même si le temps consacré à l'autopartage était plus limité, le public était présent et il s'est à chaque fois montré très intéressé par le sujet.

La diffusion de l'information a été relativement bonne, puisque les candidats qui nous ont contactés l'ont eue par des canaux très variés. Cela s'est avéré d'autant plus important que nombre d'entre eux ont eu besoin d'avoir plusieurs fois l'information avant de faire la démarche ; en effet, même pour les

personnes potentiellement intéressées, l'autopartage n'est pas forcément « sur le dessus de la pile ».

1.1.8. Démarche pour les candidats à l'autopartage

Les personnes intéressées par l'autopartage peuvent demander des renseignements et faire acte de candidature par plusieurs canaux : site internet, mail, téléphone…

Leurs interlocuteurs au sein de la COR (Etienne SEGUIN) et du SMTC (Julie DALLA-ZANNA) transmettent alors leurs questions et/ou leur candidature à Bruno CORDIER. Celui-ci les contacte par téléphone pour :

- répondre à leurs questions,
- définir leurs usages, leurs besoins et la compatibilité de ceux-ci avec l'autopartage,
- si elles n'ont personne dans leur entourage avec qui autopartager, leur trouver un ou des partenaires compatibles.

Cet entretien dure généralement 20 à 40 minutes.

Le guide pratique de l'autopartage leur est ensuite envoyé par mail ou courrier et Bruno CORDIER reste à leur disposition pour répondre à d'éventuelles questions complémentaires.

1.1.9. Mise en place d'un groupe d'autopartage

Une fois qu'un groupe est constitué, soit directement soit avec l'aide de Bruno CORDIER, la mise en place de l'autopartage se fait à travers les documents suivants :

- Rédaction d'un contrat entre le propriétaire et le ou les emprunteurs. Le contrat fixe les règles de l'autopartage (usages réguliers éventuels, modalités de réservation pour les usages ponctuels, barème kilométrique, gestion des clés…). A cet effet, une trame leur est fournie (voir en annexe). La rédaction des articles est adaptée au cas par cas, avec l'aide de Bruno CORDIER. Concernant le barème kilométrique, une fourchette est proposée au propriétaire en fonction de la taille du véhicule (0,25 à 0,28 €/km pour une petite voiture, 0,28 à 0,32 €/km pour une voiture petite à

moyenne, 0,32 à 0,36 €/km pour une voiture moyenne à grosse, etc.) ; le propriétaire choisit dans cette fourchette et les emprunteurs valident ensuite ce choix.

- Signature d'une charte avec la COR ou le SMTC (voir en annexe). Cette charte présente les engagements respectifs de la COR ou du SMTC (accompagner les autopartageurs par l'entremise de Bruno CORDIER, payer l'assurance…) et des autopartageurs (respecter les règles, notamment pour l'assurance, transmettre le carnet de bord à intervalles réguliers, participer au suivi…).

- Signature de la synthèse de l'assurance.

- Transmission d'une copie des pièces suivantes : carte grise et certificat d'assurance du véhicule, permis de conduire de tous les conducteurs inscrits au contrat.

Il est possible d'ajouter ultérieurement une ou plusieurs personnes au groupe, moyennant la remise des mêmes documents.

L'inscription d'un même emprunteur sur plusieurs véhicules est encouragée, afin d'offrir une solution de secours en cas d'indisponibilité du premier véhicule. Au-delà, cela permet d'apporter une sécurité matérielle et psychologique à la fois aux emprunteurs et aux propriétaires.

1.1.10. Motivations des autopartageurs

Les autopartageurs ont, dans des proportions variables, les motivations suivantes :

- **La protection de l'environnement et du cadre de vie :**
  - réduction du nombre de voitures : économie d'espace public par la baisse de la demande de stationnement, économie de matières premières,
  - réduction du trafic automobile et de ses impacts : gaz à effet de serre, pollution, bruit…
- **Le lien social et la solidarité :**
  - rendre service aux autres,
  - créer du lien.
- **Les économies budgétaires :**
  - pour les propriétaires : partage des frais fixes liés à la possession d'une voiture (principalement la décote). Cela représente une économie de 500 à 1 000 € par an suivant le nombre d'emprunteurs et la taille de la voiture.
  - pour les emprunteurs : éviter l'achat d'une voiture et les frais qui y sont liés. Cela représente une économie de 500 à 4 000 € par an suivant le niveau d'usage et la taille de la voiture.
- **L'optimisation de l'usage de la voiture :**
  - l'utiliser davantage plutôt que de la laisser garée 99 % du temps,
  - la faire rouler régulièrement pour qu'elle ne s'abîme pas.

1.1.11. Suivi des groupes d'autopartage

Le suivi des groupes d'autopartage se fait de plusieurs manières complémentaires :

- A la demande, aussi souvent que nécessaire et en fonction des besoins. Les thèmes abordés sont très divers : fréquence d'utilisation, barème kilométrique, assurance, déplacements particuliers, etc.

- Transmission du carnet de bord tous les 2 mois. Cela permet de faire un suivi statistique des emprunts et de disposer des infos en vue de l'échange téléphonique qui suit.
- Point téléphonique individuel avec chaque autopartageur après réception du carnet de bord. Cela permet parfois de régler des problèmes mineurs qui auraient pu devenir plus importants sinon.
- Rencontre des autopartageurs et candidats autopartageurs de la COR (respectivement du SMTC) tous les 6 mois. Cela permet, entre autres, de renforcer le sentiment d'appartenance à un projet collectif et, si nécessaire, d'ajuster certaines modalités.

1.1.12. Bilan provisoire au 31 octobre 2019

Chiffres clés

	COR	SMTC	Total
Nombre de véhicules partagés	8	12	20
Nombre d'autopartages achevés (déménagement, véhicule en fin de vie)	3	0	3
Total actuel	**11**	**12**	**23**
Nombre d'autopartages en cours de constitution	1	3	4
Total prévisible à court terme	**12**	**15**	**27**
Nombre actuel (futur) de groupes mis en relation par le projet	3 (4)	5 (6)	8 (10)
Nombre actuel (futur) d'emprunteurs sans double compte	11 (11)	18 (21)	29 (32)
Nombre actuel (futur) d'emprunteurs avec doubles comptes	20 (23)	27 (36)	47 (59)
Nombre actuel (futur) de véhicules évités	3 (3)	6 (7)	9 (10)
Nombre de recours à l'assurance	0	0	0

Au 31 octobre 2019, 20 véhicules sont partagés dans le cadre du projet, dont 8 sur le territoire de la COR et 12 sur celui du SMTC.

S'y ajoutent 2 véhicules dont l'autopartage a cessé suite au déménagement de leur propriétaire et 1 véhicule arrivé en fin de vie, ce qui fait au total 23 véhicules autopartagés depuis le lancement du projet, répartis à parts quasi égales entre la COR et le SMTC. Pour la COR, il faut noter que 6 des 11 véhicules sont ou ont été partagés par un même groupe de personnes ayant un fonctionnement collectif dans d'autres domaines (espace de travail partagé, association…).

Ce nombre pourrait prochainement passer à 27, avec 1 nouveau véhicule pour la COR et 3 pour le SMTC.

Parmi les 23 groupes existants ou achevés, 15 se connaissaient avant l'autopartage, 7 ont été mis en relation par nos soins et 1 est mixte.

Il y a au total 29 emprunteurs différents, dont 11 pour la COR et 18 pour le SMTC. Certains d'entre

eux empruntent plusieurs véhicules ; en les comptant autant de fois que de véhicules empruntés, on arrive à un total de 47 emprunteurs avec double compte, dont 20 pour la COR et 27 pour le SMTC.

Dans 9 cas, l'autopartage a permis aux emprunteurs de ne pas acheter ou racheter un véhicule ou d'éviter de s'en faire donner un par un proche.

Enfin, 25 mois après le lancement des deux premiers groupes, il n'y a eu aucun recours à l'assurance, quelle qu'en soit la raison (accident responsable, accident non responsable, assistance en cas de panne).

Eléments qualitatifs

Un mot clé : la confiance

Le mot clé de l'autopartage entre particuliers est la confiance. Cela avait déjà été identifié lors de l'étude menée en 2009 par ADETEC. Cette confiance se retrouve dans le cadre de ce projet, y compris de la part de personnes qui ne se connaissaient pas auparavant et mises en relation par nos soins. L'inscription de l'autopartage dans la durée, les conditions claires de son fonctionnement, la caution morale des collectivités locales porteuses (COR et SMTC) et l'accompagnement effectué par Bruno CORDIER y contribuent. Comme pour les groupes se connaissant déjà, les emprunteurs prennent plus soin du véhicule que s'il s'agissait du leur, tant pour la conduite que pour la propreté et les éventuels dommages mineurs.

Les propriétaires qui louaient leur véhicule par internet sur Drivy ou Ouicar ont pu faire la comparaison et ont abandonné ce mode de location, car certains locataires n'étaient pas aussi respectueux (véhicules rendu sales, avec une odeur de tabac, etc.).

Principaux points forts du projet

Les trois principaux points forts du projet sont :

- L'accompagnement individualisé des autopartageurs, avant et pendant l'autopartage.
- L'assurance.
- Pour les candidats n'ayant personne dans leur entourage avec qui autopartager, la mise en relation avec des candidats compatibles.

Ces trois points forts concernent tous les autopartageurs, y compris ceux qui se connaissaient et faisaient déjà de l'autopartage. L'assurance, la rédaction d'un contrat adapté et la fixation d'un barème kilométrique équitable ont permis de renforcer et de pérenniser les autopartages préexistants. Auparavant, en l'absence de barème kilométrique, certains propriétaires ne savaient pas quelle somme demander aux emprunteurs et ceux-ci limitaient leurs emprunts car ils avaient l'impression de ne pas payer assez par rapport au prix de revient de la voiture et au service rendu.

Impacts sur la mobilité

En termes de mobilité, l'autopartage permet aux emprunteurs d'effectuer des déplacements infaisables autrement. Il s'agit pour l'essentiel de déplacements privés mais aussi, dans trois cas, de déplacements professionnels. L'autopartage renforce et pérennise les pratiques multimodales, complétant la « boîte à outils » des solutions alternatives à l'automobile (transports collectifs, vélo, marche à pied, covoiturage…) que les autopartageurs utilisent par ailleurs.

De leur côté, certains propriétaires ont réduit leur usage de la voiture, puisque celle-ci n'est plus

disponible 24h/24.

Certains se sont même ouverts à l'usage de modes de déplacement qu'ils n'utilisaient pas auparavant, notamment les transports collectifs urbains.

Lien social

Des liens se sont tissés entre certains autopartageurs mis en relation par nous, liens qui continueront même si l'autopartage s'arrête.

Exemplarité

Enfin, des représentantes des collectivités sont personnellement impliquées dans l'autopartage puisqu'une élue et une salariée de la COR autopartagent et qu'une salariée du SMTC va le faire.

Principaux écueils et points négatifs

Changement de périmètre côté SMTC

Pour le SMTC, le projet était initialement limité aux quartiers prioritaires inscrits au Contrat de Ville, parce qu'il s'agissait d'un critère important pour l'ADEME lors de l'appel à projets AURAMOB. Or, il s'agit d'un territoire très morcelé, sur lequel la communication est plus difficile car les médias et la plupart des acteurs relais couvrent des territoires plus larges. En outre, les offices HLM, qui constituaient les acteurs relais les plus pertinents n'ont pas souhaité s'impliquer, malgré plusieurs relances. Enfin, ces territoires sont sociologiquement peu variés et le rapport à la voiture y est, de manière générale, moins favorable à l'autopartage.

Afin de remédier à ce triple handicap, il a été décidé, en complément des outils mis en œuvre initialement, de diffuser un dépliant d'information dans toutes les boîtes à lettres des quartiers concernés et des rues limitrophes. Au total, 19 000 dépliants ont été distribués. Le retour a été très maigre : seulement 6 personnes ont contacté le SMTC, dont seulement 3 dans des quartiers prioritaires. Les 3 autres candidats étaient hors périmètre.

En accord avec l'ADEME, il a été décidé en mars 2018 d'étendre le projet à l'ensemble du territoire du SMTC.

Absence de partenaire pour certains candidats

Comme cela était prévisible, nous n'avons pas pu proposer de partenaire autopartageur à certains candidats, faute de candidature compatible à une distance raisonnable. Au total, une dizaine de personnrs sont dans ce cas. Il s'agit principalement des propriétaires de véhicules, ce qui traduit également le relatif déficit de candidats emprunteurs.

Par ailleurs, 3 mises en relation ont avorté, la première pour un problème de caution (personne non solvable), les deux autres en raison d'une incompatibilité des usages et/ou des personnes.

Abandon d'une autopartageuse

Enfin, une emprunteuse a renoncé à l'autopartage après son premier emprunt. Elle n'était pas prête psychologiquement à assumer la responsabilité de conduire le véhicule d'une personne qu'elle

connaissait à peine.

Principaux points de vigilance

Un fort investissement humain

Bien que les personnes intéressées fassent spontanément acte de candidature, il faut souvent les relancer plusieurs fois pour avoir un premier contact puis, lorsque celui-ci est positif, faire avancer la mise en place d'un groupe d'autopartage ou l'intégration à un groupe existant. De ce fait, le délai entre la candidature et la signature du contrat d'autopartage a été supérieur à 6 mois dans plusieurs cas, avec un maximum à 9 mois.

L'animation et le suivi du projet ont également nécessité un fort investissement humain, qui s'est avéré très utile, voire indispensable. Cela a permis notamment de régler des problèmes potentiels résultant du manque de communication orale entre les autopartageurs, les contacts se faisant le plus souvent par mail ou SMS. Parmi les problèmes réglés ainsi, on peut citer les suivants :

- Un couple d'emprunteurs s'est mis au bout de 8 mois à emprunter plus souvent la voiture, en outre parfois de manière plus tardive. Lors d'un point téléphonique avec Bruno CORDIER, la propriétaire a fait part de ses difficultés et de son souhait de cesser de partager son véhicule. Bruno CORDIER en a alors parlé aux emprunteurs, qui n'avaient pas connaissance de ces difficultés et ont immédiatement réduit leurs emprunts et sont revenus à leur délai de réservation antérieur, ce qui a permis de continuer l'autopartage.
- Un jour, un autre emprunteur a rayé une jante en garant le véhicule emprunté. S'il s'était agi de sa propre voiture, il ne l'aurait pas remplacée, car elle restait tout à fait utilisable. En revanche, il était très embêté vis-à-vis de la propriétaire, dont le véhicule était en parfait état, et se disait prêt à racheter une jante (prix : environ 100 €). De son côté, la propriétaire ne souhaitait pas le remplacement de la jante, mais était gênée de la gêne de son emprunteur et ne savait pas quoi faire pour y remédier. Après discussion avec Bruno CORDIER, une solution satisfaisante pour les deux parties a été trouvée : l'emprunteur a versé 15 € de dédommagement à la propriétaire, ce qui lui a permis de se sentir quitte, et la jante a été gardée en l'état.

Ne pas concentrer le projet sur des publics spécifiques

L'expérience a montré qu'il ne fallait pas cibler des publics ou des territoires trop spécifiques, au risque d'avoir peu ou pas de candidatures.

Cela est vrai y compris pour des publics ou des territoires à fort potentiel. Par exemple, il n'y a à ce jour aucun groupe d'autopartage à Tarare, qui est pourtant la commune la plus peuplée de la COR et celle où le potentiel de l'autopartage est le plus élevé (nombre élevé à la fois de personnes sans voiture et de voitures servant peu).

Il est donc important de travailler à une échelle géographique relativement large et de s'adresser à tous les publics.

Typologie des autopartageurs et des usages

Les propriétaires des véhicules se répartissent à parts égales entre hommes et femmes (11 chacun). Il en est de même pour les emprunteurs (14 et 13).

Les propriétaires et les emprunteurs sont quasiment tous des actifs ayant un emploi. Seules font

exception deux retraitées (dont une étant maire de sa commune) parmi les propriétaires.

Les groupes d'autopartage comptent en moyenne 2 emprunteurs actifs, c'est-à-dire ayant emprunté au moins une fois le véhicule. Dans le détail, la répartition est la suivante :

- 10 véhicules avec 1 emprunteur,
- 7 avec 2 emprunteurs,
- 2 avec 3 emprunteurs,
- 1 avec 4 emprunteurs,
- 1 avec 5 emprunteurs,
- 1 avec 7 emprunteurs.

Il y a souvent un couple dans les groupes à emprunteurs multiples et même deux dans le groupe avec 7 emprunteurs.

La majorité des emprunteurs appartiennent à un ménage sans voiture. Parmi ceux ayant une voiture, plusieurs recourent à l'autopartage pour un véhicule de taille plus importante que le leur (utilitaire, break ou monospace) et pour des usages spécifiques (transport de matériel, week-end en famille…).

Au quotidien, la quasi-totalité des emprunteurs utilisent d'autres modes de déplacement que la voiture. Certains se déplacent majoritairement à pied, d'autres à vélo, d'autres en transport en commun.

La distance entre l'emprunteur et le véhicule emprunté est très variable. 15 emprunteurs, soit le tiers, habitent à plus d'un km du véhicule emprunté, dont 2 couples (soit 4 emprunteurs) à respectivement 4 et 10 km. Dans ces deux cas, l'accès à la voiture empruntée se fait à vélo pour le premier couple et avec leur voiture personnelle pour le second.

Enfin, les véhicules sont empruntés en moyenne 2 fois par mois, pour une distance moyenne de 87 km par emprunt. Cette distance moyenne cache toutefois de fortes disparités : la grande majorité des emprunts se fait sur moins de 40 km et une minorité sur plus de 300 km, mais ces derniers tirent la moyenne vers le haut.

1.1.13. Un sujet en suspens : la fiscalité

Contrairement au covoiturage et à quelques autres pratiques dites collaboratives, l'autopartage entre particuliers est soumis à impôt et cotisations sociales. Dans le détail, les règles sont les suivantes.

L'instruction de l'administration fiscale du 1er septembre 2016 a défini les règles de déclaration des revenus issus de l'économie « collaborative ». Elle exonère d'impôts seulement 3 activités considérées comme étant de la « co-consommation » : covoiturage, co-cooking et sorties de plaisance en mer[6]. Les « revenus » de toutes les autres activités sont soumis à l'impôt. L'autopartage entre particuliers fait partie de ces dernières alors que les sommes versées par les utilisateurs du véhicule constituent un simple partage des frais et non un revenu et qu'il s'agit d'une pratique de proximité, réellement collaborative. Ce problème de confusion entre partage des frais et revenu avait d'ailleurs été souligné par plusieurs députés et sénateurs de tout bord lors du débat parlementaire de l'époque. A contrario et de manière très étonnante, le partage des frais des sorties de plaisance en mer peut inclure des frais de personnel et donc les yachts, ce qui n'est guère dans l'esprit collaboratif.

L'administration fiscale et la sécurité sociale ont confirmé et précisé les choses en février 2017 en mettant en ligne des fiches pratiques sur les règles fiscales et sociales s'appliquant aux revenus de l'économie collaborative (voir pages suivantes). L'autopartage entre particuliers est traité dans la catégorie « location de biens », qui fait l'objet de deux fiches. Pour résumer ces deux fiches, les prélèvements sociaux sont de 15,5 % dès le premier euro perçu et l'impôt sur le revenu varie entre 0 et 22,5 % suivant le montant perçu et le revenu imposable total. Au total, le prélèvement varie donc entre 15,5 et 38 %.

Il est souhaitable de faire évoluer ces règles, pour trois raisons :

- les sommes perçues par le propriétaire du véhicule partagé correspondent à un simple partage de frais et non à un revenu,
- l'autopartage entre particuliers est une pratique particulièrement vertueuse, sur les plans environnemental et social,
- cela constituerait une mesure d'équité avec d'autres pratiques collaboratives telles que le covoiturage.

Bruno CORDIER a mené un travail de sensibilisation auprès de la Direction Générale du Trésor, du Ministère des Transports, de l'ADEME, du GART et d'une députée LREM du Puy-de-Dôme, sans résultat concret pour l'instant.

[6] Les promenades en bateau sur fleuve, rivière, canal ou lac ne sont en revanche pas exonérées. En outre, pour les sorties de plaisance en mer, les frais partagés peuvent inclure des frais de personnel, ce qui ne constitue pas du tout une pratique « collaborative » au sens réel du terme, puisqu'il s'agit alors de yachts.

Fiche de l'administration fiscale relative à la location de biens

Comment déclarer mes revenus issus de la location de biens ?

Je mets en location des biens

Par exemple, je mets en location ma voiture ou des accessoires de luxe.

Les revenus de cette activité sont imposables

Je déclare mes recettes à l'administration fiscale dans le cadre de ma déclaration de revenus

Mes recettes annuelles sont inférieures à 32 900 €*

J'ai le choix entre 2 régimes fiscaux :

1/ Le régime dit « micro BIC », le plus simple et le plus adapté à la location occasionnelle

- Je porte le montant de mes recettes sur une déclaration complémentaire d'impôt sur le revenu n° 2042 C pro (ligne 5 NP).
- Je suis imposé au barème de l'impôt sur le revenu, sur 50 % de mes recettes (abattement pour frais automatique de 50 %).

Comme l'abattement minimal est de 305 €, si mes recettes sont inférieures à 305 €, je ne payerai aucun impôt.

- Si je remplis les conditions de ressources et si j'ai opté pour le prélèvement forfaitaire libératoire, je porte alors les recettes sur la déclaration n° 2042 C pro (ligne 5TB).

2/ Le régime « réel »
Voir ci-contre >>>

Bon à savoir Je n'ai pas de TVA à payer

Mes recettes annuelles sont supérieures à 32 900 €*

Je suis automatiquement soumis au régime « réel », le régime le plus adapté aux activités professionnelles. C'est aussi le plus complexe.

- Je porte le montant de mes recettes sur une déclaration professionnelle n° 2031-SD.
- Je peux déduire l'ensemble de mes charges pour leur montant exact en les portant sur la même déclaration.

Par ailleurs,

- Je dois aussi déclarer et payer de la TVA sur un imprimé n° 3517-S-SD.
- Je dois facturer de la TVA ; mais je pourrai aussi déduire la TVA payée sur mes achats et mes frais.

* Seuil applicable aux revenus 2016 qui sont déclarés au printemps 2017

Ces fiches ont vocation à faire un rappel du droit existant, appliqué quel que soit le mode de mise en relation des parties.

Fiche de la Sécurité Sociale relative à la location de biens

Dois-je verser des cotisations sociales pour mon activité de location de mes biens ?

Je mets en location des biens

Par exemple, je mets en location ma voiture ou des accessoires de luxe.

En 2017, mes recettes annuelles sont inférieures à 7 846 €

Les revenus de cette activité relèvent de la gestion du patrimoine privé

Je n'ai pas besoin de payer des cotisations sociales pour cette activité

Je déclare chaque année mes recettes à l'administration fiscale dans le cadre de ma déclaration de revenus

Je suis redevable des prélèvements sociaux sur les revenus du patrimoine au taux de **15,5 %** sur mes bénéfices. Ces prélèvements sont effectués automatiquement en même temps que l'impôt sur le revenu.

En 2017, mes recettes annuelles sont supérieures à 7 846 €

Cette activité non-salariée présente un caractère professionnel

Je m'enregistre sur le site guichet-entreprises.fr pour me faire connaître des administrations

Je dois payer des cotisations sociales qui m'ouvrent droit à des prestations sociales

À NOTER

Je peux choisir le régime général si mes recettes ne dépassent pas 82 800 €. Cette option permet par exemple aux personnes qui ont une activité salariée par ailleurs de ne pas devoir s'affilier auprès de deux régimes différents. Dans ce cas, je verse des cotisations calculées sur la base des taux de cotisations applicables au régime général sur le chiffre d'affaires abattu de 60 %.

En-deçà de **33 100 €** de recettes annuelles, je peux opter pour le **régime du micro entrepreneur**.

- Je déclare mes recettes sur le site lautoentrepreneur.fr (mensuellement ou trimestriellement).
- Je calcule mes cotisations qui sont proportionnelles à mes recettes sans déduction des charges.
- Mon taux global de cotisation sera de **22,7 %**.

Sinon, je suis soumis au régime de droit commun.

- Je déclare alors annuellement le montant de mes bénéfices sur le site net-entreprises.fr.
- Mes cotisations sont calculées par le RSI sur la base du bénéfice réel.
- Je reçois alors un appel de cotisations.

1.2. ELEMENTS SUR D'AUTRES TERRITOIRES

1.2.1. Mens (Isère)

Contexte

Mens est une commune de 1 500 habitants, située en zone de moyenne montagne (Trièves), à 55 km au sud de Grenoble.

Le projet d'autopartage a pu voir le jour et évoluer grâce au fort investissement d'un habitant, Olivier DODINOT.

Les premières discussions relatives à l'autopartage ont démarré vers 2009.

2011-2015 : location entre particuliers via internet

L'autopartage s'est concrétisé en 2011 sous forme de location entre particuliers, via le site internet CitizenCar. Il a continué avec le rachat de CitizenCar par son concurrent Buzzcar, en 2013. Le rachat de Buzzcar par un autre concurrent, Drivy, en 2015, a eu pour conséquence la mise en place de conditions d'utilisation plus rigides, qui ont découragé plusieurs propriétaires et locataires.

De 2011 à 2015, jusqu'à 10 véhicules ont été proposés en location par des habitants, principalement des couples ayant deux voitures, dont l'une au moins sous-utilisée. Le prix de location était en moyenne de 0,30 €/km, essence comprise. Quelque 15 utilisateurs ont fait au total 85 locations. Grâce à ce système, un couple a pu fonctionner avec 1 voiture au lieu de 2 et une personne a pu se passer de voiture.

2016-2018 : réorientation du projet

En 2016, il a été décidé de changer d'opérateur. Le choix s'est porté sur Koolicar. Fin 2016, une petite voiture a été équipée d'un boîtier. Malheureusement, la dynamique qui s'était installée jusqu'en 2015 avait disparu et aucune location n'a été enregistrée en 6 mois.

Des réflexions ont alors été menées afin de trouver une nouvelle solution. L'autopartage entre particuliers a été envisagé.

2019 : service d'autopartage via Citiz Alpes Loire

Finalement, il a été décidé de s'orienter vers un service d'autopartage rattaché à Citiz Alpes Loire. Cette société coopérative avait déjà été approchée quelques années plus tôt mais, à l'époque, le potentiel semblait insuffisant pour développer un tel service sur une commune de la taille de Mens.

Le service a pu se mettre en place grâce à l'engagement d'acteurs souscrivant des parts sociales et de personnes s'engageant de manière informelle, dans un sondage, sur un kilométrage annuel de location (l'équilibre économique du service était estimé à 12 000 km par an).

Deux voitures ont été acquises. La première est un Renault Kangoo acheté grâce à la souscription de 17 parts sociales à 750 € (soit au total 12 750 €) par des acteurs locaux, principalement des particuliers mais aussi la commune de Mens et la Communauté de communes. La seconde est une

Dacia Sandero achetée par Olivier DODINOT lui-même.

Citiz a choisi d'appliquer à ces véhicules les tarifs des petits véhicules, soit 2 €/h (plafonné à 20 € par jour), 1 €/h le week-end, 0,37 €/km pour les 100 premiers km et 0,19 €/km à partir du 101e km.

Le service a été inauguré le 22 septembre 2019 et la première location du Kangoo a eu lieu 2 jours plus tard. La Dacia Sandero sera pour sa part livrée fin novembre ou début décembre.

Les souscripteurs de parts sociales bénéficient de l'inscription gratuite à Citiz (présent dans plus de 100 villes ou communes) et de tarifs avantageux sur les abonnements.

Plus d'infos sur le blog d'Olivier DODINOT (dodiblog.unblog.fr/category/trieves-covoiturage) et sur le site de Citiz Alpes Loire (alpes-loire.citiz.coop).

1.2.2. Crest (Drôme)

Contexte

Crest est une ville de 8 500 habitants, située dans la vallée de la Drôme, à 30 km au sud-est de Valence.

Naissance du projet

Les discussions sur l''autopartage ont démarré début 2014 au sein d'un groupe d'amis. Le projet a ensuite été monté en quelques mois.

L'option d'un véhicule dédié a été envisagée. Le réseau Citiz a alors été contacté. La démarche n'a pas abouti car il aurait fallu s'engager sur au moins 20 emprunteurs réguliers. Par ailleurs, le passage par une plateforme de location de voiture entre particuliers (Drivy, Ouicar…) a été écarté en raison du montant élevé de la commission perçue par le site lors de chaque location.

Le groupe a alors décidé de partager les voitures de ses membres et de fonctionner de façon autonome. Il a été aidé en cela par le *Guide pratique de l'autopartage entre particuliers* (ADETEC), trouvé sur internet (http://www.adetec-deplacements.com/guide-autopartage-entre-particuliers.pdf).

L'association Crest Autopartage a été créée en novembre 2014.

L'autopartage a démarré en janvier 2015 au sein du groupe initiateur. Celui-ci s'est rapidement étendu à une dizaine de personnes par le bouche-à-oreille.

Modalités de fonctionnement

L'autopartage est réservé aux adhérents de l'association.

Celle-ci recrute par bouche-à-oreille et cooptation. Les candidatures sont examinées par le bureau et le conseil d'administration (CA). Celui-ci est souverain pour accepter ou refuser une demande d'adhésion, sans avoir besoin de motiver sa décision. Il y a eu un refus pour une personne connue pour son manque de fiabilité et dont le CA craignait qu'elle ne paie pas les sommes dues. Des personnes désirant exclusivement emprunter pour des trajets professionnels et des personnes ayant moins de 3 ans de permis ont aussi motivé des refus d'adhésion, car un certain nombre de contrats d'assurance des adhérents propriétaires n'acceptaient pas ces conditions particulières et cela était assez contraignant.

Lors de l'adhésion, un chèque est remis à l'association. Il est susceptible d'être encaissé en cas de litige avec le propriétaire d'un véhicule emprunté.

Pour emprunter un véhicule, il faut contacter son propriétaire par SMS ou mail. Celui-ci indique alors si le véhicule est disponible et, le cas échéant, valide la réservation. Au début, les disponibilités des véhicules étaient accessibles, dans leurs grandes lignes, sur un agenda partagé ; cette formule a été abandonnée les propriétaires ne savaient pas forcément à l'avance quand leur véhicule serait disponible.

Le montant de la location est de 0,26 €/km pour les voitures et de 0,32 €/km pour les utilitaires.

Les emprunteurs sont couverts par l'assurance habituelle du véhicule. Les conditions sont très variables selon les assureurs, avec de fortes restrictions chez plusieurs d'entre eux (non prise en

compte des trajets professionnels, obligation d'avertir avant chaque emprunt…). Au vu de ces contraintes, plusieurs propriétaires sont passés d'une formule au tiers à une formule tous risques et certains ont même changé d'assureur. En cas d'accident ou de dommage au véhicule, l'emprunteur prend à sa charge la franchise et le malus, qui a des impacts financiers sur plusieurs années et peut de ce fait être très coûteux[7]. Ce cas de figure ne s'est jamais produit à ce jour.

Tous les trimestres, un « apéro-partage » permet aux adhérents qui le souhaitent de se rencontrer et d'échanger dans un contexte convivial.

Résultats

Les principaux résultats chiffrés sont les suivants :

	2016	2018	2019
Nombre de voitures	7	5	8
Nombre d'emprunteurs	?	11	15
Nombre d'emprunts	?	85	En cours
Kilométrage total	10 000 km	6 000 km	En cours

Le projet s'est récemment étendu à une commune limitrophe de Crest, Aouste-sur-Sye (2 500 habitants), où se trouvent 3 des 8 véhicules actuels et 1 des 15 emprunteurs.

Développement d'autres formes d'autopartage

Crest Autopartage participe avec les deux Communautés de communes du territoire à un groupe de travail visant à créer un service d'autopartage avec 3 véhicules répartis sur 2 sites (dont une zone d'activités).

Les véhicules seraient achetés par l'association Dromolib[8] et équipés de boîtiers. La tarification se ferait à l'heure et au kilomètre. Ce système viendrait en plus de l'autopartage actuel, dont le public n'est pas le même.

Essaimage du projet

Crest Autopartage est régulièrement contacté par des habitants ou des associations d'autres territoires souhaitant développer une forme comparable d'autopartage.

Parmi les contacts récents, on peut citer des personnes d'un village situé à 20 km de Crest (Espenel, 170 habitants) et d'une ville de la banlieue de Valence (Saint-Péray, 8 000 habitants).

De son côté, l'ancienne présidente de Crest Autopartage a le projet de créer une association similaire dans sa nouvelle commune, située à 16 km de Crest (Saillans, 1 300 habitants,).

Contact : Mickael MORA, Président de Crest Autopartage, crestautopartage@zaclys.net

[7] Voir exemples de calculs aux pages 138 à 141 de l''étude *L'autopartage entre particuliers* (ADETEC), téléchargeable sur http://www.adetec-deplacements.com/rapport_autopartage_entre_particuliers.pdf

[8] Dromolib est une association dont la mission est de promouvoir et développer l'écomobilité auprès du plus grand nombre d'habitants et personnes de passage en Drôme rurale.

2. DOCUMENTS REMIS AVEC CE RAPPORT

Les documents suivants ont été remis avec le présent rapport :

- Diaporama.
- Documents de communication :
  - flyers,
  - affiches,
  - diaporama présenté aux acteurs relais,
  - diaporama présenté aux élus,
  - communiqué de presse,
  - articles,
  - autocollant,
  - pages internet dédiées au projet sur les sites de la COR (www.ouestrhodanien.fr/l-autopartage-entre-particuliers.html) et du SMTC (www.smtc-clermont-agglo.fr/transports-en-commun-clermont/179_Autopartage.html).
- Outils :
  - guide pratique de l'autopartage,
  - liste des pièces à fournir avant le démarrage de l'autopartage,
  - synthèse du contrat d'assurance,
  - contrat d'autopartage,
  - charte d'engagement mutuel entre la COR et les autopartageurs,
  - carnet de bord,
  - liste des contacts.