

Des innovations en faveur du développement durable :

>>>Le service « Autolib' »

Quelles implications en termes de décision publiques et de conduite du changement ?



Résumé

« Autolib' » est un service d'autopartage. Il s'agit d'un service de location de véhicules qui vise à proposer aux utilisateurs une souplesse proche de la voiture particulière : stations situées au cœur des quartiers d'habitation, réservation à distance, véhicules en libre-service (24h/24 et 7j/7), possibilité de réaliser des trajets de courte durée. Ce service, déjà existant ailleurs en France et dans le monde, a été introduit à Lyon en 2003 par l'association La Voiture Autrement. Pour assurer le financement du développement du service, Autolib' sera intégré à l'activité de la SEM Lyon Parc Auto en 2008.

L'autopartage présente plusieurs bénéfices pour l'utilisateur comme pour la collectivité mais dont la réalisation dépend d'un certain nombre de conditions sine qua non : réduction du budget transport à condition de ne pas avoir impérativement besoin d'une voiture tous les jours, gestion du stationnement facilitée et accès à un parc de véhicules différenciés à condition d'habiter à proximité du centre de Lyon et Villeurbanne, réduction du nombre de véhicules en circulation dans l'agglomération et du nombre de déplacements dans l'agglomération à condition d'assurer une diffusion importante du service.

Aujourd'hui, cette dernière condition est au cœur du débat sur l'avenir d'Autolib' : faut-il faire de l'autopartage un élément à part entière de la politique des déplacements d'agglomération pour accroître la légitimité et les moyens du service ? faut-il envisager de déployer le maillage des stations Autolib' à l'échelle de l'agglomération et choisir le mode du « One way » pour obtenir une utilisation massive du service ?

NOVA 7

Technopole Lyon Ouest
1438 route du Puy d'Or
F - 69760 Limonest
tél : +33 (0)4 78 47 51 11
web : www.nova7.fr



Boris Chabanel

Janvier 2011

GRANDLYON
communauté urbaine

Direction de la Prospective et du Dialogue Public

20 rue du lac - BP 3103 - 69399 LYON CEDEX 03

www.millenaire3.com

Table des matières

1/« Autolib' », de quoi s'agit-il ?	4
2/ Portée de l'innovation	5
↗ L'intérêt <i>a priori</i> de l'autopartage : des bénéfices individuels et collectifs	5
↗ Des offres de services d'autopartage déjà existantes ailleurs.....	6
3/ Genèse du service « Autolib' »	7
↗ A l'origine, une démarche militante guidée par des préoccupations écologiques	7
↗ Trois partenaires fondateurs qui n'appartiennent pas au monde des déplacements urbains	8
↗ Une innovation « clé en main »... ..	8
4/ Quelques éléments de bilan du service « Autolib' »	9
↗ Une alternative crédible à la possession d'une voiture... pour ceux qui n'en ont pas besoin	9
↗ Un service de mobilité aussi pratique, voire plus, que la voiture personnelle... si l'on habite	10
↗ Un bénéfice environnemental dont l'impact réel dépend fortement de la diffusion du	11
↗ service... qui est encore très modeste.....	11
5/ Zoom : le transfert du service de l'association « La voiture autrement » vers la SEM	
« Lyon Parc Auto »	13
5.1 Les raisons du transfert	13
↗ L'élément déclencheur : la « menace » de l'arrivée d'opérateurs privés d'autopartage dans	13
↗ l'agglomération lyonnaise	13
↗ La Voiture Autrement s'est dotée d'une nouvelle stratégie de développement mais n'a pas	14
↗ les moyens de ses ambitions.....	14
↗ Lyon Parc Auto souhaite diversifier son activité et l'autopartage constitue une piste	14
↗ particulièrement intéressante.....	14
↗ Le transfert de l'activité à LPA pour poursuivre le développement d'une solution lyonnaise	15
↗ d'autopartage.....	15
5.2 Les implications du transfert pour chacun des deux organismes	16
↗ Un transfert complet et rapide	16
↗ En contrepartie du transfert d'Autolib', LPA prend plusieurs engagements.....	16
↗ L'association La Voiture Autrement poursuit son existence dans un rôle de représentant	16
↗ des utilisateurs du service d'autopartage	16
5.3 Autolib' version LPA	17
↗ Un nouveau service qui s'intègre progressivement à l'organisation de Lyon Parc Auto	17

↗	Un service à la recherche de son équilibre économique ?	18
6/	Quelles perspectives pour les politiques communautaires ?	19
6.1	L'économie sociale et solidaire, un laboratoire des nouveaux services urbains pour le Grand Lyon ?	19
↗	L'expérience de La Voiture Autrement montre que les organisations de l'ESS disposent d'une plus grande souplesse d'action, favorable à une diffusion plus rapide des innovations... 19	
↗	L'enjeu de l'accompagnement des innovations initiatives portées par l'ESS..... 19	
6.2	L'autopartage a-t-il vocation à devenir un nouveau levier de la politique des déplacements du Grand Lyon ?	20
↗	Développer une offre de mobilité véritablement multimodale pour réduire la consommation individuelle d'« automobilité »	20
↗	Obtenir un véritable effet de levier sur le plan environnemental..... 21	
↗	Contribuer à la diffusion d'un nouveau mode de consommation des biens durables..... 22	
↗	Favoriser l'essor des véhicules électriques et des énergies renouvelables..... 22	
6.3	Comment assurer une plus large diffusion de l'autopartage dans l'agglomération lyonnaise sans encourager l'usage de la voiture ?	23
↗	Le modèle du « One-Way » : une solution attractive qui aurait un impact faible sur la réduction du trafic mais un coût de gestion élevé..... 24	
↗	Le modèle de la « boucle » : un développement qui bute d'abord sur son manque de notoriété ?..... 24	
6.4	Facteurs de succès et freins du service Autolib'	26
↗	Pour l'association La Voiture Autrement	26
↗	Pour Lyon Parc Auto..... 27	
Annexes	28
↗	Personnes rencontrées	28
↗	Ressources documentaires	28

1/« Autolib' », de quoi s'agit-il ?

« Autolib' » est un service dit d'autopartage (car-sharing en anglais). L'autopartage est un service de location de véhicules qui vise à proposer aux utilisateurs une souplesse proche de la voiture particulière. Ainsi, l'autopartage est un service de gestion de flotte de véhicules qui permet aux utilisateurs de :

- ⇒ disposer d'une voiture près de chez soi, grâce à un réseau de stations au cœur des quartiers d'habitation ou d'activité.
- ⇒ réserver un véhicule à distance
- ⇒ pouvoir accéder aux véhicules en libre-service (24h/24 et 7j/7)
- ⇒ effectuer des trajets de courte durée

Dans le cas d'Autolib', le service présente les caractéristiques suivantes :

- ⇒ abonnement mensuel
- ⇒ véhicules disponibles dans plusieurs parcs de stationnement de la ville
- ⇒ réservation par internet et téléphone
- ⇒ facturation au kilomètre parcouru et à la durée d'utilisation

La particularité du service « Autolib' » réside dans le fait qu'il trouve son origine dans une initiative associative avant d'être pris sous l'aile d'un organisme para-public. L'autopartage a été introduit à Lyon en mars 2003 par l'association Loi 1901 « La Voiture Autrement » (LVA) dont l'objet social est la promotion et le développement de l'auto partage dans l'agglomération Lyonnaise. Après plusieurs années de développement, le service a été pris en charge par « Lyon Parc Auto » (Société d'Economie Mixte en charge de la gestion du stationnement public dans l'agglomération Lyonnaise) au 1^{er} janvier 2008.

2/ Portée de l'innovation

➤ L'intérêt *a priori* de l'autopartage¹ : des bénéfices individuels et collectifs

Pour les utilisateurs

L'autopartage permet de disposer des avantages d'une voiture particulière sans en supporter les contraintes :

- ⇒ l'opérateur gère les voitures : achat, assurance, entretien, réparations, carburant, stationnement, etc.
- ⇒ l'utilisateur a le choix entre plusieurs types de véhicules adaptés à ses besoins du moment (citadine, berline, break...).
- ⇒ les utilisations sont facturées à l'heure et au kilomètre : on ne paye que ce que l'on utilise.

A l'inverse, le propriétaire d'une voiture individuelle supporte une part de coûts fixes (prêt, perte de valeur, assurance, stationnement...) bien plus importante que les coûts variables (carburant, péages...).

Pour la société

Une voiture particulière reste stationnée 85% du temps. Cette immobilité représente à l'évidence un réel gaspillage économique eu égard au coût d'achat du véhicule, de son entretien, de son assurance... Cette situation conduit également à une saturation de l'espace public dans la mesure où 10 m² sont nécessaires pour stationner une automobile. De plus, il apparaît que le propriétaire d'un véhicule a intérêt à utiliser sa voiture le plus possible s'il veut amortir les coûts fixes relativement importants liés à son achat et à son utilisation.

Or, l'autopartage permet de réduire le nombre de voitures et d'optimiser leur utilisation. D'une part, l'autopartage permet d'accroître significativement le taux d'utilisation de chaque véhicule en permettant leur utilisation successive par différentes personnes. D'autre part, l'autopartage induit une utilisation plus rationnelle de l'automobile en réservant celle-ci aux besoins dont la satisfaction la rend indispensable. Les études menées sur les usages de l'autopartage en Allemagne et en Suisse se vérifient dans les structures françaises : les utilisateurs de l'autopartage réduisent leur usage de la voiture au profit de modes moins polluants. L'autopartage s'inscrit donc dans une offre de

¹ <http://www.communauto.com/bilan.html> et <http://www.franceautopartage.com/FAP/FAPavantages.htm>

déplacements multimodale en mettant à disposition l'usage d'une voiture seulement pour le temps nécessaire.

➤ Des offres de services d'autopartage déjà existantes ailleurs

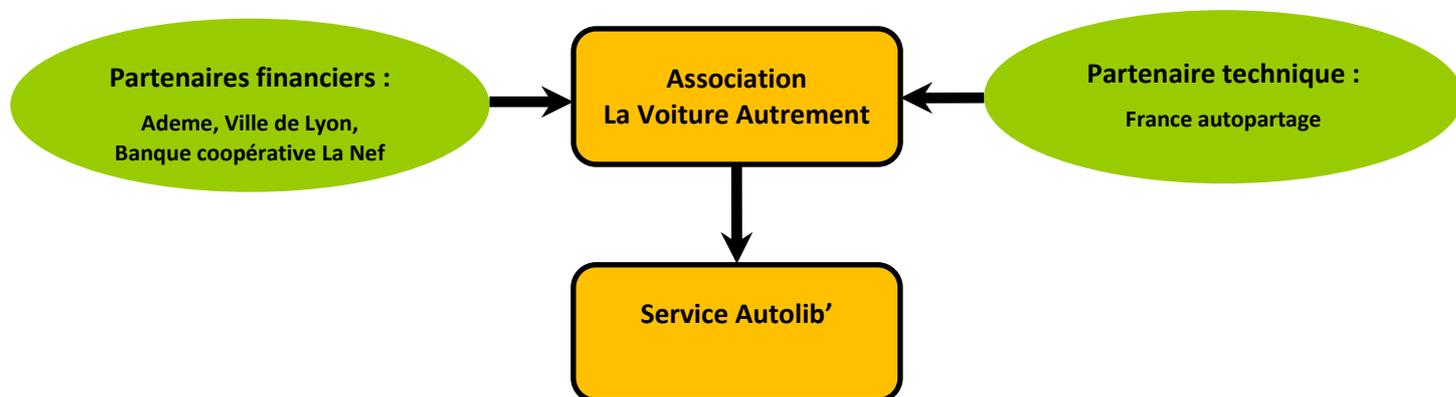
Le service « Autolib » est une innovation seulement à l'échelle de l'agglomération de lyonnaise. En effet, la plus ancienne organisation de partage de véhicule retracée dans la littérature, SEFAGE (Selbstfahrergesellschaft, cette expression pourrait être traduite par « club de conducteurs »), a été fondée à Zurich, en Suisse, en 1948 (Handbuch für AutoTeiler, 1992). Il s'agissait, essentiellement, d'un club où les membres s'étaient cotisés pour acquérir une automobile (un bien de luxe, à l'époque). Comme l'objectif des usagers de l'organisation se limitait à « s'offrir un service à eux-mêmes » plutôt que de se lancer dans une aventure commerciale, SEFAGE n'a jamais compté plus que quelques usagers².

Depuis les années 1990, l'autopartage se développe fortement en Europe, notamment en Suisse (90 000 utilisateurs en 2010), en Allemagne (160 000 utilisateurs en 2010) ainsi qu'en Amérique du Nord (près de 400 000 utilisateurs aux Etats-Unis). En France, « Caisse Commune » à Paris a été la première structure créée (1998), suivie de « Auto'trement » à Strasbourg (1999). Aujourd'hui, il y a environ 15 000 utilisateurs de services d'autopartage en France selon « France-AutoPartage »³.

² <http://www.communauto.com/historique01.html>

³ *Coopérative d'entreprises d'autopartage créée dès 2001, qui regroupe aujourd'hui 11 opérateurs locaux d'autopartage présents dans une vingtaine de villes françaises*

2/ Genèse du service « Autolib' »



➤ A l'origine, une démarche militante guidée par des préoccupations écologiques

L'introduction de l'autopartage à Lyon est le fruit d'une initiative d'origine associative. L'association « La Voiture Autrement » a été créée en 2003 pour proposer à ces adhérents un service d'autopartage. Ses fondateurs ont un profil militant, ils sont sensibles à la cause environnementale et souhaitent participer à l'émergence d'un autre modèle de développement. Ils sont séduits par les valeurs de partage attachées au concept d'autopartage dont ils observent le développement dans d'autres agglomérations françaises, européennes ou nord-américaines. Ils ont la volonté d'introduire ce type de service à Lyon.

La dimension « partage » de l'autopartage peut contribuer à lui donner des accents de service public. Pour autant, à l'époque, les collectivités locales et leurs filiales (Ville de Lyon, Grand Lyon, Sytral, etc.) intervenant dans le domaine des transports urbains ne s'intéressent pas à l'époque à ce concept. Soit elles n'en ont pas connaissance, soit elles considèrent qu'il s'agit d'un sujet qui relève purement et simplement de l'initiative privée, fût-elle associative.

➤ Trois partenaires fondateurs qui n'appartiennent pas au monde des déplacements urbains

Ainsi, comme le souligne Olivier Ledru, président de l'association La Voiture Autrement de 2006 à 2007, rappelle que « *Les premiers partenaires de La Voiture Autrement ne sont pas forcément ceux que l'on peut imaginer spontanément* ». Les moyens financiers nécessaires au lancement du service d'autopartage ont été réunis grâce au soutien de trois partenaires qui n'appartiennent pas au monde de la politique des déplacements dans l'agglomération lyonnaise. Il s'agit de l'Ademe, qui souhaite voire se développer l'autopartage en France, de la Ville de Lyon, au titre de sa politique de soutien à l'économie sociale et solidaire, et de la banque coopérative La Nef établie à Villeurbanne.

L'association La Voiture Autrement s'appuiera ensuite sur le soutien de la Société d'Economie Mixte Lyon Parc Auto. Dès le départ, le parc de véhicule constitué par l'association sera mis à disposition au sein des parcs de stationnement de la SEM. Ceci donnera lieu à la négociation de tarifs de parking préférentiels en faveur de La Voiture Autrement.

➤ Une innovation « clé en main »...

Sur un plan technique, l'association La Voiture Autrement n'a apporté aucune nouveauté au concept d'autopartage. Pour mettre en place son service, elle s'est appuyée sur les expériences existantes en France, notamment au travers du réseau France Autopartage qui fédère les acteurs de l'économie sociale et solidaire qui développent un service d'autopartage en France. Grâce à ce réseau, LVA a pu accéder à un système de gestion des réservations, des véhicules, etc. déjà rodé. Le système pour gérer le service, les véhicules, les réservations, etc. était déjà rodé. Il s'agissait d'un système allemand développé par la société INVERS qui équipe de nombreux réseaux d'autopartage en Allemagne et à l'étranger. Autrement dit, comme le souligne Olivier Ledru, président de l'association LVA de 2006 à 2007, « *La Voiture Autrement a pu s'appuyer sur un début de structuration de l'autopartage en France et sur la disponibilité d'un système technique made in Germany* ».

4/ Quelques éléments de bilan du service « Autolib' »

Bénéfices attendus de l'autopartage à Lyon	Condition <i>sine qua non</i>
⇒ Réduction du budget transport de l'utilisateur	⇒ Ne pas avoir impérativement besoin d'une voiture tous les jours
⇒ Gestion du stationnement facilitée ⇒ Accès à un parc de véhicules différenciés	⇒ Habiter à proximité du centre de Lyon et Villeurbanne
⇒ Réduction du nombre de véhicules en circulation dans l'agglomération ⇒ Réduction du nombre de déplacements dans l'agglomération	⇒ Diffusion forte du service

➤ Une alternative crédible à la possession d'une voiture... pour ceux qui n'en ont pas besoin tous les jours

Le bénéfice individuel de l'autopartage le plus significatif aujourd'hui réside semble-t-il dans le gain financier que ce service permet de faire réaliser à ces utilisateurs. Il permet en effet à ces derniers de se désengager de l'ensemble des frais fixes (achat, assurance, entretien, etc.) liés à l'utilisation d'une voiture particulière. Ils ont désormais la possibilité d'accéder à l'« automobilité » en ne payant que ses coûts variables (essence, usure, etc.). Pour Olivier Ledru, président de La Voiture Autrement de 2006 à 2007, il n'y a pas photo, « pour des centaines de milliers de personnes, l'avantage est immédiat ».

C'est tout le sens du slogan « une voiture juste quand il faut » défini au moment du lancement de la marque « Autolib' » en 2007. Olivier Ledru en rappelle la philosophie :

« Le message que l'on a voulu faire passer en changeant de nom et en proposant Autolib' c'était de dire que pendant des décennies on a considéré que la voiture c'était la liberté mais que, dans une ville comme Lyon avec un réseau de transport en commun et des vélos

en libre-service qui fonctionnent bien, aujourd'hui la vraie liberté c'est de ne plus posséder une voiture et de pouvoir en avoir une que quand on en a besoin, d'ou le slogan « une voiture juste quand il faut ». »

A ce titre, il semble que le profil des adhérents au service Autolib' a sensiblement évolué dans le temps. Comme l'explique Olivier Ledru, « *petit à petit, la majorité des nouveaux adhérents qu'on a vu arriver venaient car ils avaient fait un calcul économique entre la possession de leur voiture et tous les coûts afférents et une simulation de ce que leur coûterait le service Autolib' en fonction de leur utilisation. »*

Pour autant, le fait de ne pas avoir le besoin impératif d'utiliser une voiture tous les jours apparaît comme une condition *sine qua non* pour que ce bénéfice soit effectif. Dans le cas contraire, le cout du service Autolib' se révèle rédhibitoire.

➤ Un service de mobilité aussi pratique, voire plus, que la voiture personnelle... si l'on habite à proximité des stations Autolib'

Le service Autolib' apparaît également comme particulièrement plaisant à utiliser dans la mesure où il tempère fortement les désagréments pratiques induits par la non possession d'un véhicule. Sur le plan du stationnement, il règle tout d'abord la question de la place de parking puisque chaque véhicules du parc Autolib' dispose d'une place qui lui est assignée : chaque utilisateur est sur de retrouver sa place au retour. De plus, au vue de la densité du maillage des stations Autolib' dans le centre de Lyon, les usagers résidents dans le secteur disposent finalement « *d'une voiture à portée de main* » pour reprendre les termes d'Olivier Ledru.

Par ailleurs, le service Autolib' offre également un agrément que ne peut offrir la possession d'une voiture personnelle : l'accès à un parc de véhicules diversifié. Celui-ci est constitué en majorité de véhicules de petit gabarit (Peugeot 107, Citroën C1, etc.) mais il compte également des petits utilitaires et minispaces (Renault Kangoo, Citroën Berlingo, etc.) et des voitures familiales (Prius, C4 Picasso). Là où la possession d'une voiture particulière n'offre qu'une seule possibilité, le service Autolib' permet par exemple d'utiliser une petite voiture pour des trajets courts en ville, un véhicule utilitaire pour déplacer des objets volumineux, un monospace pour des ballades à plusieurs à l'extérieur de l'agglomération.

Au-delà de ces avantages, le fonctionnement du service apparaît relativement satisfaisant à l'heure actuelle. Selon François Gindre, directeur général de la SEM Lyon Parc Auto, « *Le mécontentement face au service est rarement un motif de résiliation. D'ailleurs, les gens prennent souvent le soin de nous dire dans leur lettre de résiliation « je suis très content du service mais... », et le mais c'est soit que je déménage, soit des contraintes professionnelles ou familiales qui me contraignent à acheter une voiture. Nous n'avons*

pas trop de problèmes. On a bien des pointes d'utilisation le week-end mais rarement de déni de service ».

L'un des seuls points négatifs du service concerne les abonnés qui utilisent peu le service. Ceux-ci exprimeraient en effet une réticence à payer un abonnement mensuel alors qu'ils se servent du service quelquefois dans l'année.

➤ Un bénéfice environnemental dont l'impact réel dépend fortement de la diffusion du service... qui est encore très modeste

On estime que chaque véhicule composant le parc d'un service d'autopartage permet d'éviter l'achat de 8 voitures particulières, ce qui contribue à réduire le nombre de véhicules stationnés sur l'espace public. Par ailleurs, on considère également que l'utilisation d'un service d'autopartage incite ses utilisateurs à réserver le recours à la voiture pour les déplacements où elle se révèle vraiment indispensable. Autrement dit, à besoin de déplacement équivalents, un utilisateur de l'autopartage consomme moins d'« automobilité » qu'une personne possédant son propre véhicule.

Pour autant, pour que ce double bénéfice environnemental se traduise par une réduction significative du nombre de véhicules en circulation et en stationnement ainsi que de la pollution de l'air, il faut attendre que l'utilisation du service Autolib' atteigne un certain seuil. Autrement dit, l'offre et la demande d'autopartage doit atteindre une certaine masse critique avant de pouvoir influencer véritablement sur le bilan environnemental de l'agglomération lyonnaise.

Or, les études et recherches menées sur la diffusion de l'autopartage révèlent un potentiel très important en France : 40 % des Parisiens pourraient y recourir, selon l'étude réalisée en 2007 pour le compte de l'ADEME et de la Ville de Paris. Mieux encore, 46% de la population totale, sans différence entre les villes de plus de 20 000 habitants et les zones rurales et semi-rurales se montreraient intéressés (baromètre MACIF de la mobilité durable, août 2008). Pourtant, malgré la mobilisation des pouvoirs publics et la multiplication des initiatives en faveur de l'autopartage, la progression du nombre d'utilisateurs des services d'autopartage en France reste relativement timide.

Ceci vaut également pour le service Autolib' dont Olivier Ledru reconnaît la modestie malgré la croissance rapide du nombre de ses adhérents :

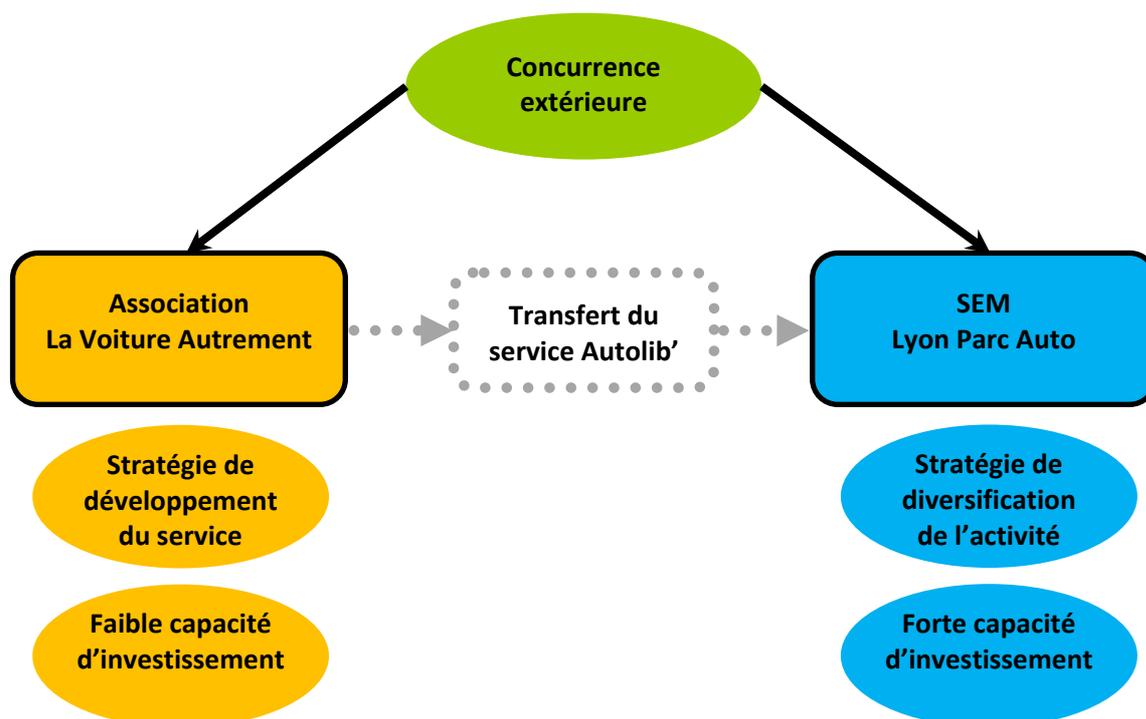
« La Voiture Autrement a connu une croissance assez forte du nombre d'abonnés, de l'ordre de +50% par an entre 2003 et 2006. En cinq ans, jusqu'au moment du transfert à Lyon Parc Auto au 1er janvier 2008, on est donc passé de zéro à un peu plus de 500 utilisateurs. Ceci reste complètement marginal dans l'absolu par rapport à la taille de Lyon, mais aussi par rapport à d'autres villes comme Strasbourg où, à la même époque, le service comptait le double d'adhérents ».

De fait, comme le souligne Olivier Ledru, le bilan environnemental d'Autolib' est marginal, même si l'exemple suisse laisse espérer de meilleurs résultats si le service se développe fortement :

« Des études ont montré qu'une voiture en autopartage permet de remplacer six voitures en utilisation individuelle. Aujourd'hui, quand on regarde le nombre de véhicules qui rentrent et sortent chaque jour de l'agglomération, Autolib' c'est une goutte d'eau. Si on fait un bilan global, ça ne change rien. La planète ne respire pas mieux avec Autolib' ! En revanche, on voit qu'en Suisse le service d'autopartage Mobility compte des dizaines de milliers d'abonnés à l'échelle du pays, qu'il est très bien interconnecté avec les transports ferroviaires et urbains. Je ne sais pas si cela a été mesuré mais ça doit commencer à peser à l'échelle de la Suisse. En comparaison, je pense que l'on peut faire beaucoup mieux à Lyon pour avoir un bilan global positif ».

5/ Zoom : le transfert du service de l'association « La voiture autrement » vers la SEM « Lyon Parc Auto »

5.1 Les raisons du transfert



➤ L'élément déclencheur : la « menace » de l'arrivée d'opérateurs privés d'autopartage dans l'agglomération lyonnaise

Selon Olivier Ledru, président de l'association « La Voiture Autrement » de 2006 à 2008, le transfert de l'activité de La Voiture Autrement vers la SEM Lyon Parc Auto ne résulte pas d'une stratégie interne à l'association. Il constitue d'abord et avant une réaction à un événement externe : « Aujourd'hui, je pense que l'on peut dire sans trahir de secret que l'évènement déclencheur est venu de l'étranger. Il existe de grands opérateurs privés d'autopartage hors de France qui ont eu envie de démarrer un service d'autopartage à Lyon. »

Cette perspective interpelle directement La Voiture Autrement : peut-elle résister et survivre à l'arrivée d'un opérateur étranger doté de moyens largement supérieurs aux

siens ? Elle interpelle directement Lyon Parc Auto à laquelle s'adressent directement les candidats à la mise en place d'un service privé d'autopartage à Lyon : s'allier avec un opérateur étranger est-il plus avantageux que le partenariat noué jusque là avec La Voiture Autrement ? cette possible alliance répond aux intérêts stratégiques de la SEM pour l'avenir ?

Autrement dit, cet événement externe va pousser LVA et LPA à redéfinir leur projet respectif en matière d'autopartage.

➤ **La Voiture Autrement s'est dotée d'une nouvelle stratégie de développement mais n'a pas les moyens de ses ambitions**

Suite à des difficultés croissantes de gouvernance interne, l'association La Voiture Autrement se dote d'un nouveau bureau et d'un nouveau président (Olivier Ledru) au début de l'année 2006. Après une première phase de réorganisation du service (recrutement d'un premier salarié notamment), les nouveaux dirigeants de l'association s'attellent à la définition d'une véritable stratégie de développement du service d'autopartage. De cette réflexion naîtra la marque « Autolib' » ainsi que la volonté de communiquer davantage autour des avantages de l'autopartage et d'accroître significativement l'offre de véhicules et de stations.

Ce nouvel élan se heurte cependant aux faibles capacités d'investissement de La Voiture Autrement. Face à la « menace » de l'entrée d'un nouvel opérateur sur la place lyonnaise, l'association est incitée à se rapprocher d'un partenaire disposant des moyens nécessaires à la mise en œuvre de sa stratégie.

➤ **Lyon Parc Auto souhaite diversifier son activité et l'autopartage constitue une piste particulièrement intéressante**

François Gindre, Directeur de Lyon Parc Auto (LPA), reconnaît que « *le marché du stationnement est un marché en phase de maturité, voire de léger déclin. On sent dans les grandes villes une amorce de décroissance parce que l'espace est saturé, les voitures prennent trop de place, elles ne sont pas le moyen le plus adapté pour une partie des déplacements* ». Dès lors, il apparaît crucial pour LPA de prendre en compte cette évolution. Pour François Gindre, il s'agit de s'affranchir de la mission originelle de LPA en matière de gestion du stationnement pour « *évoluer progressivement vers une mission de contribution à l'amélioration des déplacements individuels* ». En élargissant sa vocation, LPA peut ainsi escompter développer de nouvelles sources de chiffre d'affaires.

Or, l'autopartage apparaît comme une piste intéressante à double titre : « *l'autopartage est un produit qui correspond bien aux attentes de nos clients du centre-ville puisque c'est une alternative à la possession d'une voiture. (...) l'autopartage correspond également aux attentes de nos actionnaires publics qui souhaitent réduire la place de la voiture en*

réduisant les usages où elle n'est pas indispensable ». Pour autant, si LPA dispose d'une forte capacité d'investissement, elle ne possède aucune compétence propre en la matière et l'alliance avec un opérateur privé étranger peut lui apporter des revenus supplémentaires mais sans avoir de maîtrise sur le fonctionnement du service d'autopartage.

➤ **Le transfert de l'activité à LPA pour poursuivre le développement d'une solution lyonnaise d'autopartage**

Les faiblesses et les forces respectives de LVA et LPA vont finalement, entrer en résonance. Le transfert de la gestion du service de la première vers la seconde est apparu en effet comme la solution permettant de résoudre les difficultés et de valoriser les forces de l'une et de l'autre.

Ce transfert assure à La Voiture Autrement la pérennisation de ce qu'elle a développé plusieurs années durant, Lyon Parc Auto ayant la capacité à mettre en œuvre et d'amplifier le plan de développement défini en 2007. Comme le raconte Olivier Ledru, La Voiture Autrement tenait à ce que l'autopartage ne soit pas abandonné à un opérateur privé étranger : *« mon travail du deuxième semestre 2007 a été de convaincre les parties prenantes, LPA et les différents partenaires, que, à partir de ce que La Voiture Autrement avait commencé à développer, on pouvait bâtir une solution fondée sur des ressources locales sans faire appel à des organisations existant ailleurs. »* Corinne Cottier souligne quand à elle que *« le transfert de l'activité à LPA est apparu comme une bonne opportunité. C'est une structure qui a un ancrage local fort, qui dépend dans sa gouvernance des collectivités. Donc, finalement, on pouvait avoir confiance et être satisfait de ce transfert ».*

De son côté, Lyon Parc Auto trouve dans ce transfert la possibilité d'intégrer un savoir-faire qu'elle ne maîtrisait pas jusque là en matière de gestion d'un service d'autopartage. Pour Olivier Ledru, c'est le gage pour elle d'une indépendance accrue par rapport au scénario de l'alliance avec un opérateur privée : *« en intégrant une petite structure qui savait faire tourner quelques chose c'était plus facile pour LPA de garder la main sur le développement du service à terme. En se mariant avec un gros opérateur d'autopartage, cela aurait été plus compliqué pour LPA. Enfin, on apportait à LPA le plan de développement élaboré en début d'année 2007. »*

5.2 Les implications du transfert pour chacun des deux organismes

➤ Un transfert complet et rapide

Les deux organismes ont trouvé un accord en septembre-octobre 2007 pour un transfert prévu au 1^{er} janvier 2008. La totalité des moyens du service Autolib' détenus par La Voiture Autrement – personnel, contrats de location des véhicules, dettes, marque, etc. – est transférée à Lyon Parc Auto sous la forme d'un « *rachat de fond de commerce* » pour un montant symbolique. Selon les termes de Corinne Cottier, il s'agit d'une opération « rondement menée », puisque que l'association a du préparer les modalités pratiques, juridiques, financières de ce transfert dans un laps de temps très court.

➤ En contrepartie du transfert d'Autolib', LPA prend plusieurs engagements

François Gindre rappelle que Lyon Parc Auto a pris plusieurs engagements en contrepartie de ce transfert : « *consolider le personnel en place* », « *maintenir les tarifs* », « *laisser la possibilité aux anciens adhérents de résilier leur abonnement s'ils le souhaitent* », « *augmenter considérablement le nombre de voiture et le nombre de station* ».

Comme le souligne Corinne Cottier, la salariés de La Voiture Autrement ont été particulièrement sensible à la stabilité professionnelle que leur offrait LPA au travers de ce transfert. « *La vie en milieu associatif, c'est passionnant, mais toujours avec un risque de se dire est-ce que l'on va mettre la clé sous la porte. C'est donner beaucoup de son temps et de sa personne pour faire tourner la boutique. Donc l'arrivée chez LPA, on a tout un ensemble de services qui sont là pour nous épauler, pour nous aider à développer le service dans la durée. C'est un tout autre confort de travail et de perspective de carrière. On a plus ce souci de la survie financière, même si évidemment il faut gérer un budget* ».

➤ L'association La Voiture Autrement poursuit son existence dans un rôle de représentant des utilisateurs du service d'autopartage

Dans le cadre de ce transfert, Lyon Parc Auto prend un engagement particulier qui mérite un éclairage spécifique. Comme l'explique Olivier Ledru, dans la négociation pour le transfert du service il a été convenu que La Voiture Autrement garderait un lien avec la gestion d'Autolib' :

« *Dans les éléments de la discussion avec LPA, on a cherché à faire en sorte que, une fois le service basculé, il puisse rester une capacité des adhérents à être informés, voire*

éventuellement à influencer les décisions concernant la vie et le développement du service. L'accord de transfert stipule ainsi que l'association La Voiture Autrement constitue désormais l'association des adhérents du service Autolib' et que le président de cette association a un poste au conseil d'administration de LPA en qualité de censeur pour tout ce qui concerne le service d'autopartage.»

Cet engagement vise à rassurer les utilisateurs du service les plus militants. Corinne Cottier, responsable du service Autolib' au sein de l'association puis au sein de Lyon Parc Auto, raconte que le transfert a été préparé *« pour qu'il soit bien accueilli auprès des adhérents de l'association. A l'époque, on avait un noyau dur qui était assez militants, qui avaient une motivation philosophique environnementale forte. Et donc LPA était un peu le grand méchant, l'opérateur de parc de stationnement qui veut favoriser l'utilisation de la voiture. Il fallait savoir faire passer les choses. »*

5.3 Autolib' version LPA

➤ Un nouveau service qui s'intègre progressivement à l'organisation de Lyon Parc Auto

Lyon Parc Auto a progressivement digéré son nouveau service. Si on laisse de côté les réticences initiales d'une partie du personnel devant ce nouveau métier, on peut considérer, comme l'explique François Gindre, que le service Autolib' a connu deux phases au sein de LPA. Une première phase durant laquelle l'équipe en charge du service, composée au départ des trois personnes en provenance de La Voiture Autrement, s'est étoffé pour atteindre quatre personnes aujourd'hui et cinq très prochainement : la responsable du service, une commerciale, une responsable des souscriptions et deux gestionnaires de flotte. La seconde phase renvoie au renforcement des liens entre cette équipe et le reste de l'organisation de LPA, le service Autolib' se fondant dans les rouages de la SEM :

« Au départ, le service Autolib' était complètement autonome au sein de LPA. Petit à petit, il est en train de se dissoudre, au bon sens du terme, dans l'entreprise. Il travaille notamment avec les agents des parcs de stationnement qui ont une mission d'inspection et de contrôle des voitures tout les soirs et de dépannage des clients.

Un autre signe de l'intégration du service Autolib' dans l'univers LPA réside dans la transformation de la charte graphique associée à la marque Autolib'. Désormais, elle intègre les codes de la charte graphique de Lyon Parc Auto.

Au-delà, le service Autolib' bénéficie désormais de l'envergure d'un organisme comme LPA qui dispose d'une structure et de moyens d'une toute autre ampleur que ceux de La Voiture Autrement. Comme l'explique François Gindre : *« C'est la différence entre une*

structure associative de trois personnes et une structure comme LPA qui comprend 170 personnes. Avant la responsable du service, Corinne Cottier, était compétente sur tout, elle devait tout faire. Aujourd'hui, elle peut s'appuyer sur un service juridique, un service comptable, un service du personnel et, du coup, se concentrer plus sur le développement proprement dit du service et ses problèmes propres comme la question de la création de station en voirie, du changement de logiciel de gestion, etc. ». Et Olivier Ledru de rajouter : « LPA a réalisé quelque chose que La Voiture Autrement ne pouvait pas se permettre, c'est de développer une communication grand public dans le métro, sur les panneaux d'affichage Decaux ».

Corinne Cottier confirme le changement de dimension avec le transfert à LPA mais souligne la difficulté qu'a rencontré le service à mener de front les efforts en faveur de son intégration au sein de LPA et le chantier de l'ouverture de 9 nouvelles stations Autolib' durant l'année 2008.

➤ Un service à la recherche de son équilibre économique ?

Aujourd'hui, le service Autolib' n'a toujours pas atteint son équilibre financier dans la mesure où le parc de véhicules mis à disposition des adhérents est encore sous-utilisé. Autrement dit, l'augmentation de l'offre a devancé celle de la demande. Comme le résume François Gindre : « *Je pourrais dire qu'avant ils perdaient un peu d'argent et que maintenant on en perd beaucoup puisque l'on a beaucoup plus de voitures.* » LPA se donne deux-trois ans pour atteindre l'équilibre puis les bénéfices. Pour autant, François Gindre rappelle que le déficit d'exploitation d'Autolib' est marginal pour LPA par rapport au déficit d'exploitation qu'elle rencontre pour certains parcs de stationnement récents (Fosse aux Ours, Morand, etc.).

Olivier Ledru estime de son côté que l'autopartage est un service qui n'a pas besoin de subventions publiques pour fonctionner :

« Dans toutes les analyses qu'on a faite, après une phase de démarrage du service on arrive assez facilement à trouver un point d'équilibre où le système peut être équilibré. Il n'a pas besoin de recourir à des subventions extérieures. Et en même le service offre me semble-t-il des tarifs très attractifs : un abonnement mensuel qui fait moins de 15 euros, donc moins cher que le téléphone, un cout d'utilisation au temps passé de l'ordre d'un peu plus de deux euros par heure, et aux kilomètres parcourus de l'ordre de 30 centimes au kilomètre ».

6/ Quelles perspectives pour les politiques communautaires ?

6.1 L'économie sociale et solidaire, un laboratoire des nouveaux services urbains pour le Grand Lyon ?

➤ L'expérience de La Voiture Autrement montre que les organisations de l'ESS disposent d'une plus grande souplesse d'action, favorable à une diffusion plus rapide des innovations

Autolib' est née d'une initiative associative. Sans être innovante en soi, cette initiative a permis d'introduire à Lyon un service de mobilité déjà présent dans d'autres agglomérations françaises, européennes ou nord-américaines. Cette démarche est une nouvelle illustration que l'offre de services aux habitants et aux entreprises dans l'agglomération lyonnaise peut s'enrichir de nouveaux concepts en dehors de la sphère publique. Autrement dit, en valorisant la créativité, les convictions, les compétences de la société civile, l'Economie Sociale et Solidaire peut favoriser la conception et/ou la diffusion d'innovations en faveur du développement durable plus rapidement que ne le ferait la collectivité.

Ceci présente un intérêt évident pour le Grand Lyon qui ne dispose pas forcément de l'ensemble des moyens financiers, humains, techniques, etc. nécessaires à l'expérimentation de nouveaux services. Ces initiatives viennent amplifier l'action conduite dans le cadre des politiques communautaires.

➤ L'enjeu de l'accompagnement des innovations initiatives portées par l'ESS

Les initiatives développées par l'Economie Sociale et Solidaire ont cependant besoin de différentes ressources pour être enclenchées et menées à bien. Au premier rang, figurent bien sur les ressources financières. Ainsi, La Voiture Autrement a bénéficié de différentes subventions de la part de l'Ademe et de la Ville de Lyon. L'histoire de LVA rappelle cependant que bon nombre de structures associatives butent sur la difficulté à gérer le développement de leur projet.

Le Grand Lyon aurait donc intérêt à apporter son soutien aux initiatives de l'ESS, au travers de subventions mais également par le biais d'un accompagnement managérial des structures concernées pour faciliter leur développement.

6.2 L'autopartage a-t-il vocation à devenir un nouveau levier de la politique des déplacements du Grand Lyon ?

Au vu des bénéfices potentiels de l'autopartage sur le plan de la qualité de vie et la protection de l'environnement, et alors qu'Autolib' est désormais géré par une filiale des collectivités locales lyonnaises, se pose assez naturellement la question de la position que souhaitent adopter le Grand Lyon ou le SYTRAL quant au développement de ce service de mobilité. En effet, A contre-courant du mouvement de privatisation des services publics qui caractérise l'économie française, et au-delà européenne, l'internalisation par la puissance publique d'un service d'initiative privée pourrait permettre d'en accroître les bénéfices pour la société.

Si l'autopartage est devenu un vecteur de coopération intercommunale en région parisienne, avec la création du syndicat mixte Autolib', la Communauté Urbaine de Lyon et le SYTRAL ne semblent pas aussi prompts pour en faire un nouveau levier de la politique des déplacements d'agglomération. Aujourd'hui, plusieurs arguments de diverse nature plaident en faveur d'un changement de statut de l'autopartage : tourner complètement la page de l'initiative militante de centre-ville pour passer un service grand public disponible largement sur l'agglomération. Voici un tour d'horizon du débat

➤ Développer une offre de mobilité véritablement multimodale pour réduire la consommation individuelle d'« automobilité »

L'autopartage part du principe qu'il existe une part irréductible des déplacements urbains qui nécessite le recours à une automobile en raison : de la distance parcourue, du poids et/ou du nombre de personnes et/ou d'objets à transporter, des horaires, de l'itinéraire et de la destination prévu, etc. Dans ce cadre, le développement d'une offre de transport public individuel apparait comme une solution intéressante. Combinant souplesse d'utilisation et absence d'implication directe dans la maintenance des véhicules et de l'infrastructure, Vélo'v est l'archétype de ce mode de déplacement dans l'agglomération lyonnaise.

De la même manière, Autolib' compléterait l'offre actuelle de transports en donnant accès à la voiture, lorsque cela est nécessaire pour l'utilisateur, de façon simple et à des tarifs raisonnables. Au-delà, Autolib' laisse entrevoir un horizon encore plus ambitieux où l'utilisateur aurait accès via un titre de transport unifié à un « bouquet » de mode de transport public : transport en commun (TER, TCL, bus du CG), vélo (location longue durée, vélo'v), voiture (Autolib'). Comme le résume Corinne Cottier et Olivier Ledru : avec une telle offre, chaque usager aurait toute latitude pour choisir le mode de déplacements qui va convenir le mieux à son besoin du moment. Ce principe multimodalité aurait ainsi vocation à devenir un réflexe, une attitude spontanée de tout citoyen.

Ce faisant, la souplesse et l'insertion d'Autolib' parmi l'offre de transport public existante permettrait de réserver l'usage de la voiture pour les déplacements où elle est vraiment indispensable, incitant ainsi certains usagers à la dépossession automobile.

Controverse

Pour autant, cette approche peut être contestée dans son bien-fondé comme dans son faisabilité. En développant l'offre d'autopartage ne va-t-on pas « remettre à la voiture » des personnes qui jusque là « faisaient sans » en utilisant les transports en commun, le vélo, etc ? D'autre part, la mise en place d'un titre de transport unique intégrant les différents modes de transport public (TER, TCL, Vélo'v, Autolib') apparaît encore comme un horizon lointain lorsque l'on constate les difficultés rencontrées pour faire converger les abonnements TER et TCL dans l'agglomération lyonnaise. Comment financer un abonnement unique qui devrait nécessairement coûter moins cher à l'utilisateur pour qu'il soit intéressant ?

➤ Obtenir un véritable effet de levier sur le plan environnemental

Les bénéfices environnementaux associés à l'autopartage – réduction des émissions de gaz à effet de serre, des congestions automobiles, de l'espace dévolu au stationnement automobile, utilisation plus efficace de chaque véhicule – dépend largement de l'ampleur de la diffusion de ce service dans les pratiques de mobilité des habitants et des entreprises du territoire. Dès lors, on peut estimer que seul un organisme public tel que le Grand Lyon ou le Sytral dispose des capacités financières, techniques et gestionnaires suffisantes pour amplifier fortement l'offre et la demande d'autopartage. Cet argument est d'autant plus pertinent que le service s'appuierait sur un parc de véhicules électriques.

Controverse

Pour obtenir la masse critique suffisante pour opérer un basculement significatif de la voiture particulière vers la voiture en autopartage, il faudrait envisager des investissements tels que l'équilibre des finances publiques locales pourrait s'en trouver menacé. Et ce d'autant plus s'il s'agit de mettre en place des stations équipées de bornes électriques à recharge rapide et de louer des véhicules dont la valeur unitaire avoisine 30 000 euros à l'heure actuelle.

Par ailleurs, la voie du service public n'est pas la seule envisageable pour atteindre une masse critique. En effet, l'essor de l'économie collaborative – qui voit des particuliers proposer de leur propre initiative des solutions marchandes ou non aux besoins de la société – laisse entrevoir un autre scénario où les dispositifs de location entre particuliers

(par exemple, Zilok.com et voiturelib.com) prendraient le pas sur l'offre proposée par la collectivité.

➤ **Contribuer à la diffusion d'un nouveau mode de consommation des biens durables**

En favorisant une diffusion plus large de l'autopartage dans l'agglomération lyonnaise, la puissance publique participe également de la promotion de comportements de consommation plus durables. En substituant la vente de l'usage de la voiture à la vente de la voiture elle-même, l'autopartage s'inscrit en effet dans le cadre de l'économie dite de fonctionnalité. Dans ce modèle économique, les technologies mises en œuvre sont considérées comme des moyens pour fournir un service : ce ne sont plus des consommables mais des actifs dont l'entreprise prestataire a intérêt à accroître au maximum la durée de vie. L'application de ce modèle de l'économie de fonctionnalité à l'automobile serait un signe particulièrement fort d'une mutation écologique dans les pratiques de déplacements urbains dans l'agglomération lyonnaise.

Controverse

Plusieurs limites peuvent être posées à la contribution de l'autopartage à la promotion de l'économie de fonctionnalité. Tout d'abord, l'intérêt financier de l'autopartage ne vaut que pour les personnes qui n'ont pas besoin d'une voiture tous les jours. Par ailleurs, les moments où l'habitant lambda peut être amené à se poser la question de la dépossession de son véhicule ne paraissent pas suffisamment fréquents pour qu'un basculement rapide ait lieu.

➤ **Favoriser l'essor des véhicules électriques et des énergies renouvelables**

En tant que gestionnaire d'un parc de véhicules automobiles, Autolib' peut apporter une contribution à la diffusion des véhicules électriques et des énergies renouvelables dans l'agglomération lyonnaise. Ceci impliquerait notamment de donner une place croissante aux véhicules à propulsion électrique, d'équiper les stations de bornes de recharge rapide et de s'assurer que l'électricité utilisée provient de sources d'énergie renouvelable (hydraulique, éolien, etc.)

Controverse

Ce scénario de l'automobilité verte semble s'obscurcir lorsque l'on pose la question de la mise en œuvre. D'une part, les véhicules électriques ont pour l'instant une autonomie qui paraît insuffisante pour assurer un service d'autopartage : un véhicule électrique ne pourrait être utilisé toute une journée en raison de ses besoins de recharge. D'autre part,

la location de ces véhicules, l'équipement en bornes de recharge rapide, l'achat d'électricité produite à partir d'énergies renouvelables sont de nature à augmenter significativement le coût de gestion du service et donc son prix pour l'utilisateur. Ce qui peut en réduire l'attrait pour ce dernier.

6.3 Comment assurer une plus large diffusion de l'autopartage dans l'agglomération lyonnaise sans encourager l'usage de la voiture ?

A ce jour, Autolib' comptabilise environ 900 adhérents (750 particuliers et 150 entreprises) pour une offre de 71 véhicules répartis dans 22 parcs. Ce score paraît cependant bien faible eu égard au potentiel total théorique. Pour le cas des particuliers, ce potentiel total théorique peut être approché en considérant l'ensemble des ménages desservis par Autolib' et dont au moins un des individus est titulaire du permis de conduire. Sur la zone Lyon et Villeurbanne desservie par le service Autolib' existant, on recense ainsi un total de 241 173 ménages avec au moins un titulaire du permis de conduire (recensement Insee 2006). On se situe donc, avec 750 adhérents particuliers, sur un taux de pénétration de 0,3 %.

La diffusion de l'autopartage dans l'agglomération lyonnaise paraît encore bien faible en regard du nombre de ménages qui ne possèdent pas de véhicule et surtout de ceux qui possèdent un véhicule mais n'en ont pas besoin tous les jours. Autrement dit, la diffusion plus large de l'autopartage apparaît comme un objectif souhaitable si elle traduit d'abord et avant tout un mouvement de dépossession automobile. En effet, c'est à cette condition que l'autopartage trouve un rôle complémentaire aux autres modes de transport public et que ses bénéfices environnementaux se concrétisent. Toute la difficulté et l'ambiguïté du développement de l'autopartage sont ici : comment assurer une plus large diffusion de l'autopartage dans l'agglomération lyonnaise sans encourager l'usage de la voiture par ceux qui s'en passe ou un usage accru de ceux qui l'utilisent déjà ?

Face à cette problématique, un débat existe entre ceux qui défendent le modèle de l'autopartage en « One Way », qui permet de déposer son véhicule dans une station différente de celle de départ, et ceux qui promeuvent le modèle de la boucle, où le véhicule est nécessairement redéposé dans la station de départ. Le premier modèle est celui retenu par Paris dans le cadre de son appel d'offre tandis que le second est aujourd'hui le plus répandu parmi les services existants (dont l'Autolib' lyonnais). Voici quelques-uns des arguments et contre-arguments respectifs de ces deux approches du développement de l'autopartage.

➤ **Le modèle du « One-Way » : une solution attractive qui aurait un impact faible sur la réduction du trafic mais un coût de gestion élevé**

Pour ses promoteurs, le modèle du « One Way » peut donner un élan sans précédent à l'autopartage parce qu'il reprendrait les ingrédients qui ont fait le succès du service Vélo'v : proposer un maillage dense de stations et offrir la possibilité de déposer son véhicule dans n'importe quelle station. De plus, la question du stationnement à l'arrivée serait résolue par la mise en disposition d'un système de réservation du stationnement. Ainsi les possibilités de déplacement offertes à l'utilisateur seraient ainsi sensiblement supérieures à celles que propose le modèle de la boucle.

Controverse

Plusieurs arguments viennent contester l'intérêt a priori du modèle de l'autopartage en « one way ». Tout d'abord, ce modèle d'organisation du service pourrait contredire les objectifs politiques assignés à l'autopartage : compléter l'offre de déplacement multimodale et réduire les nuisances environnementales liées à la circulation automobile. En effet, le « one way » pourrait permettre à des personnes qui font aujourd'hui des trajets à pied, en vélo ou en transport en commun de les faire en voiture sans avoir besoin d'en acheter une. Il s'agit par exemple des trajets domicile-travail. On sait que le « one way » a eu un effet massif sur la pratique du vélo à Lyon au travers du service Vélo'v. Est-ce que l'on veut obtenir le même effet pour la voiture ? Autrement dit, l'essor de l'autopartage serait vain s'il exprime en fait un accès facilité sur les plans financier (je ne paye plus que les coûts variables) et pratique (je réserve mon stationnement à l'arrivée) à l'automobilité. Par ailleurs, l'expérience d'Autolib' à Lyon montre que l'absence de « One way » peut être un motif de déception au moment de l'abonnement mais qu'elle n'est en aucun cas un motif de résiliation en soi.

En termes de faisabilité, le « One way » implique semble-t-il des coûts de gestion supérieurs au modèle de la boucle : stations plus nombreuses, logiciels de réservation des véhicules et des places de stationnement plus complexes, etc. .

➤ **Le modèle de la « boucle » : un développement qui bute d'abord sur son manque de notoriété ?**

Pour les tenants de la « boucle », ce modèle d'organisation est conforme à la finalité première de l'autopartage : favoriser la dépossession automobile et la consommation individuelle d'automobilité en proposant un service qui préserve l'accès à une voiture lorsque son usage s'avère indispensable. En soi, le modèle de la boucle pose des

contraintes qui amènent l'utilisateur à sortir du « réflexe automobile » pour aller vers une logique où le besoin du déplacement automobile est à chaque fois réinterrogé.

Dans ce cadre, la faible diffusion d'Autolib' s'expliquerait non pas par le manque d'attractivité du service mais par son manque de notoriété auprès des habitants et des entreprises. L'une des priorités pour répondre à cette difficulté résiderait dans l'installation de stations d'autopartage sur la voirie qui permettrait de rendre le service plus visible.

Controverse

Pour les détracteurs du modèle de la « boucle », les objectifs de développement affichés par LPA seraient largement insuffisants. Lyon Parc Auto table en effet sur une augmentation de 10 véhicules par an du parc mis à disposition des usagers, pour un total actuel de 70 véhicules. Pour certains, il serait préférable de « taper un grand » et proposer le plus rapidement possible 500 véhicules et 150 stations dans l'agglomération. Devant l'ampleur des investissements à consentir, se pose alors la question de la capacité de Lyon Parc Auto à assurer par elle-même le développement massif du service.

6.4 Facteurs de succès et freins du service Autolib'

➤ Pour l'association La Voiture Autrement

Facteurs de succès	Freins, difficultés
<p>Internes :</p> <ul style="list-style-type: none"> → Des membres associatifs motivés et disponibles → Les membres de l'association sont les premiers clients du service → Un renouvellement des instances dirigeantes de l'association qui a permis de reformuler l'ambition du service 	<p>Internes :</p> <ul style="list-style-type: none"> → Une difficulté à faire évoluer l'organisation du service pour répondre à l'accroissement du nombre d'adhérents (savoir-faire trop artisanal) → Certains membres de l'association ont exprimé une réticence à voir s'accroître le nombre d'adhérents (crainte que le service contribue en fait à promouvoir l'usage de la voiture) → Des capacités d'investissement limitées → Une trésorerie fragile
<p>Externes :</p> <ul style="list-style-type: none"> → Financements externes (Ville de Lyon, Ademe, nef) → Partenariat avec Lyon Parc Auto pour disposer de places de parking à tarifs préférentiels → Utilisation d'un dispositif technique de gestion du service déjà expérimenté dans d'autres villes françaises et allemandes. 	<p>Externes :</p> <ul style="list-style-type: none"> → Une difficulté à nouer des partenariats avec les autres acteurs des déplacements urbains
<p>Sociétaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> → une moindre importance de la possession d'une voiture auprès des jeunes actifs → Un budget transport de plus en plus lourd pour les ménages (stagnation des salaires, chômage, accroissement du prix du carburant, etc.) → Une conscience écologique qui progresse au sein de la population → une demande latente pour accéder à une voiture à la carte → Un taux de motorisation plus faible en centre-ville 	<p>Sociétaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> → Très faible notoriété du concept d'autopartage → Un service qui perd une grande partie de son intérêt pour un usage quotidien

➤ Pour Lyon Parc Auto

Facteurs de succès	Freins, difficultés
<p>Internes :</p> <ul style="list-style-type: none"> → Une forte capacité d'investissement dans l'extension de l'offre → Une volonté de faire de l'autopartage un levier de diversification de l'activité de la SEM → Une activité de communication plus développée → Une identité « service public » favorable à l'image du service autolib' → Une structure organisationnelle solide → une activité de veille sur les expériences d'autopartage conduite ailleurs 	<p>Internes :</p> <ul style="list-style-type: none"> → Réticences de certains salariés face à l'autopartage (« ce n'est pas notre métier ») → L'activité autopartage demeure déficitaire → Une stratégie de développement progressif de l'offre contestée
<p>Externes :</p>	<p>Externes :</p> <ul style="list-style-type: none"> → l'autopartage n'est pas encore reconnu comme une composante à part entière de la politique des déplacements d'agglomération → LPA est désormais mis en concurrence avec des gestionnaires privés pour assurer la gestion des parcs de stationnements lyonnais → LPA sera prochainement soumise à la comparaison avec la démarche Autolib' engagée en région parisienne
<p>Sociétaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> → une moindre importance de la possession d'une voiture auprès des jeunes actifs → Un budget transport de plus en plus lourd pour les ménages (stagnation des salaires, chômage, accroissement du prix du carburant, etc.) → Une conscience écologique qui progresse au sein de la population → une demande latente pour accéder à une voiture à la carte 	<p>Sociétaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> → Très faible notoriété du concept d'autopartage → Un service qui perd une grande partie de son intérêt pour un usage quotidien

Annexes

➤ Personnes rencontrées

Corinne Cottier, Responsable du service Autolib' au sein de l'association « La Voiture Autrement » de 2006 à 2008, Responsable du pôle autopartage au sein de la SEM Lyon Parc Auto depuis 2008

François Gindre, Directeur général de la Société d'Économie Mixte « Lyon Parc Auto » depuis 1990

Olivier Ledru, Président de l'association « La Voiture Autrement » de 2006 à 2007

Gilles Vesco, Conseiller municipal Lyon en charge des déplacements et vice-président du Grand Lyon en charge des nouvelles mobilités depuis 2008, Membre du Conseil Syndical du Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise (SYTRAL) depuis 2008, Membre du conseil d'administration de Lyon Parc Auto (LPA) depuis 2008

➤ Ressources documentaires

<http://www.communauto.com/bilan.html>

<http://www.franceautopartage.com/FAP/FAPavantages.htm>

<http://www.lpa.fr/lpa/accueil.aspx?site=LPACH&lang=FR&page=ACCUEIL>

<http://www.autolib.fr/autolib/>

<http://www.autolib-paris.fr/>

Scénarios de développement – Association La Voiture Autrement, 2006