

# GRAND LYON

la métropole

MISSION D'ECOUTE ET D'ETUDE SUR LE DEVELOPPEMENT DE  
L'AUTOPARTAGE



LAURENT LEGENDRE

FEVRIER 2022

## SOMMAIRE

<b>I. Introduction.....</b>	<b>3</b>
<b>II. L'historique réglementaire .....</b>	<b>5</b>
<b>III. Les auditions et l'apport des groupes politiques .....</b>	<b>6</b>
<b>IV. L'autopartage, un potentiel immense non encore activé .....</b>	<b>7</b>
<b>V. Les enjeux de l'autopartage et de la ZFE .....</b>	<b>9</b>
<b>VI. Le potentiel de développement dans le cadre de la ZFE .....</b>	<b>10</b>
A. Le parc roulant immatriculé en 2021 .....	10
B. État initial des solutions d'autopartage en 2021 .....	13
C. Scénario utopique.....	14
D. Scénario réaliste.....	15
E. La spécificité de l'autopartage entre particuliers .....	19
<b>VII. La tarification.....</b>	<b>20</b>
<b>VIII. Les propositions d'actions .....</b>	<b>23</b>
A. Monter un séminaire « Autopartage » .....	23
B. Revoir le label « Autopartage ».....	23
C. Marquer des places réservées « Autopartage » sur l'espace public.....	23
D. Faire tester le service gratuitement pendant 3 mois.....	23
E. Créer un chèque mobilité .....	24
F. Unifier les services de mobilités (guichet unique, billetterie lisible et unifiée) .....	24
G. Intégrer l'autopartage dans une application Maas.....	24
H. Réserver des places « Autopartage » dans les programmes immobiliers .....	25
I. Aider à la mutation des parkings des copropriétés privées et bailleurs sociaux .....	25
J. Communiquer de manière massive et incitative à l'utilisation de l'autopartage .....	25
K. Impliquer les collectivités dans le service d'autopartage pour leur propre flotte .....	25
L. Agir sur le cadre réglementaire national .....	25
M. Interdire toute forme de publicité pour les véhicules individuels .....	26
N. Lever le frein assurantiel des jeunes conducteurs.....	26
<b>IX. Conclusion .....</b>	<b>27</b>
<b>X. Bibliographie .....</b>	<b>28</b>
<b>XI. Annexe n°1 – Note de lecture « Ville contre automobiles ».....</b>	<b>30</b>
<b>XII. Annexe n°2 – Note de lecture « Métropole et éloignement résidentiel » .....</b>	<b>32</b>
<b>XIII. Annexe n°3 – Contribution des groupes politiques.....</b>	<b>34</b>

## I. Introduction

Du point de vue philosophique, la voiture est un *pharmakon*. Comme tout objet technique, c'est à la fois un remède ou un poison, selon la manière dont on l'utilise. Ce « requin d'acier », comme le nomme Olivier Ducharme dans son ouvrage « *Ville contre automobiles* », a transformé en un siècle l'aménagement de nos territoires et de nos espaces de vies.



*La Katy Freeway à Houston, Texas*

Longtemps considérée comme génératrice de liberté et de progrès, la voiture individuelle est désormais en milieu urbain une aliénation. Ce sont d'abord des contraintes individuelles d'achat, d'entretien, de stationnement, de consommation d'énergie et de frais d'assurances qui pèsent sur le budget des ménages, en particulier les plus modestes. Mais ce sont aussi des inconvénients collectifs majeurs : occupation de l'espace, aménagements du territoire, coût d'investissements et d'entretien pour des infrastructures routières et pollution de l'air.

Comment, dès lors, sortir de la logique de la voiture individuelle ? Comment réduire le parc automobile qui s'élève sur la Métropole de Lyon à 673 023 véhicules particuliers au 1<sup>er</sup> Janvier 2021 ? Faut-il rappeler que le taux de remplissage d'un véhicule est de l'ordre 1,33 personne en moyenne ? Nous voulons orienter les habitantes et les habitants du territoire vers une démotorisation et un usage plus optimisé du parc de véhicules :

- Parce que c'est écologiquement souhaitable pour limiter la pollution de l'air et la tension sur les ressources énergétiques ;
- Parce que c'est économiquement bénéfique pour les individus et pour les collectivités d'éviter les externalités négatives du transport individuel de masse ;

- Parce que c'est socialement juste de ne pas laisser les ménages les plus modestes être enfermés dans une mobilité non choisie et coûteuse en leur proposant des solutions alternatives efficaces.

Comme nous le verrons dans ce rapport, la solution de services massifs d'autopartage est prometteuse du point de vue de la démotorisation des ménages. Remplacer la logique de propriété individuelle de son véhicule par celle d'un abonnement à un service fiable qui garantit une souplesse d'accès va permettre de mutualiser le parc de véhicules sans perdre en liberté, en faisant collectivement des économies. Cela est valable tant pour des ménages très bien desservis en transports en commun possédant une seule voiture, que pour des ménages installés en périurbain possédant 2 voire 3 voitures.

Après avoir convaincu les acteurs du territoire de s'engager dans cette voie, il faudra garantir démocratiquement le développement de l'autopartage, en y associant élus, usagers et salariés. Le cadre réglementaire actuel laisse place au risque d'uberisation de l'autopartage. Une grande maîtrise publique nous paraît plus à même d'être lisible et rassurante pour les usagers. La montée en puissance nécessaire pour s'inscrire dans le calendrier de la ZFE nécessitera de toute façon une impulsion publique forte pour réussir la transition.

## II. L'historique réglementaire

Le texte législatif ayant mis en lumière l'autopartage en France est à l'initiative du sénateur Roland RIES, socialiste, par son rapport du 4 mai 2006 :

*« L'objet de la proposition de loi soumise à votre Haute Assemblée est de faciliter et d'encourager le développement de l'autopartage. Celui-ci consiste, pour une société ou une association, à mettre une flotte d'automobiles à la disposition d'abonnés ou de porteurs de parts de la société pour de courtes durées n'excédant en général pas les vingt-quatre heures.*

*En cela, l'autopartage constitue donc une forme particulière de location et se différencie nettement du covoiturage, qui consiste, lui, à regrouper pour un même trajet des passagers dans une voiture privative.*

*Des expériences d'autopartage existent déjà dans plusieurs grandes villes françaises et en particulier à Paris et Strasbourg. Surtout, cette solution originale de transport a connu ces dernières années un développement important dans de nombreux pays européens.*

*Alors que les premières expériences françaises d'autopartage remontent aux années 1970, **notre pays a, par la suite, accumulé un retard important dans ce domaine.** La présente proposition de loi entend remédier à cet ordre des choses peu satisfaisant.*

*Votre rapporteur souhaite préciser d'emblée que l'autopartage n'est pas concurrent des autres modes de transport, mais qu'il aboutit au contraire à les renforcer. En effet, **le développement de l'autopartage permet de limiter l'usage de l'automobile en propriété directe** aux seuls trajets pour lesquels elle constitue le mode de transport le plus adéquat, le recours aux autres modes de transport (transports en commun, taxis et circulations douces pour les trajets quotidiens et location de véhicules pour les déplacements s'étendant sur plus d'une journée) étant parallèlement accru.*

*De ce fait, **l'autopartage est porteur d'économie pour le consommateur et de gains multiples pour la collectivité.** Sur le plan environnemental, il permet une réduction de la pollution automobile ; sur le plan des déplacements urbains, il contribue à une amélioration de la fluidité des circulations sur la voirie ; enfin, **la réduction du nombre nécessaire d'automobiles permet une diminution de l'espace urbain consacré au stationnement et donc la reconquête d'une qualité urbaine que l'omniprésence automobile avait détériorée.***

*Pour toutes ces raisons, votre rapporteur se réjouit que votre Haute Assemblée puisse se prononcer en séance publique sur le développement de cette activité qui va dans le sens de l'intérêt général. »*

Ces dispositions ont été reprises dans les Grenelle I et II de l'Environnement en 2007 et 2010. Le décret du 28 février 2012 vient instaurer un label « Autopartage » sur les territoires pilotés par les autorités organisatrices des transports urbains.

La communauté urbaine de Lyon a délibéré dès le 27 mai 2013 (Délibération n° 2013-3907), puis le 10 décembre 2015 (Délibération n° 2015-0784) pour percevoir une redevance des opérateurs d'autopartage qui occupait l'espace public dans le cadre d'un label d'autopartage.

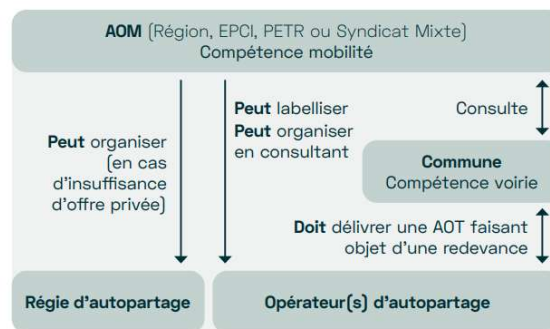
Par la suite, l'ordonnance du 19 avril 2017 relative à la propriété des personnes publiques a mis en cohérence les règles relatives à la délivrance de certains titres d'occupation du domaine public.  
*« Le nouvel article L.2122-1-1 du CG3P prévoit que lorsque les titres d'occupation du domaine*

*public permettent à son titulaire d'occuper ou d'utiliser le domaine public en vue d'une exploitation économique, l'attribution doit faire l'objet d'une procédure de sélection librement organisée par l'autorité compétente, et présentant toutes les garanties d'impartialité et de transparence, après procédure de publicité permettant aux candidats potentiels de se manifester. »*

**Ce cadre organise la mise en concurrence de l'occupation par les opérateurs d'autopartage en foisonnement ou en station sur espace public.**

## > Qui est compétent en matière d'autopartage ?

Les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) sont les autorités compétentes pour organiser l'autopartage sur leur territoire. Les communes et les intercommunalités détentrices des compétences "stationnement" et "voirie" sont également impliquées dans la mise en œuvre opérationnelle (création de stations...).



Plus récemment, on constatera l'absence du mot « *autopartage* » dans la loi *Climat et résilience* d'août 2021, ce qui montre le travail de conviction qu'il reste à effectuer pour faire monter le sujet au premier plan.

### III. Les auditions et l'apport des groupes politiques

Des auditions ont été réalisées sur le mois de novembre 2021 :

- Benoît DEMONGEOT, cabinet du président de la Métropole de Lyon
- Mathieu AUBINEAU, agent de la Métropole de Lyon
- Stéphanie VINCENT - Membre du laboratoire LAET - Maitresse de conférences Responsable du Master 1 Urbanisme Aménagement
- Pascale GIBERT et Christine GIRAUDIN, LPA
- Olivier MAFFRE, SYTRAL
- Pauline SCHLOSSER, adjointe aux déplacements de Villeurbanne

Un appel à contribution des groupes politiques de la Métropole a permis de collecter 3 contributions présentes en annexe :

- Métropole en Commun
- Les Écologistes
- Socialistes, la gauche sociale et écologique, & apparentés

## IV. L'autopartage, un potentiel immense non encore activé

L'autopartage permet indéniablement d'accompagner les individus dans leur choix de réduire leur utilisation de l'automobile, que celui-ci soit motivé par un calcul financier, ou par une sensibilité environnementale.

**L'autopartage est à l'heure actuelle utilisé par une catégorie bien spécifique de la population : une population résidant en centre-ville, plutôt masculine, de catégories socioprofessionnelles supérieures, à haut niveau d'éducation et présentant bien souvent de fortes convictions écologiques.**

Premièrement, il convient de rappeler que l'autopartage souffre encore d'un déficit de notoriété. Les politiques portées par la collectivité en vue du soutien du développement de l'autopartage doivent toutes intégrer des actions permettant à l'autopartage de gagner en visibilité.

Deuxièmement, l'autopartage doit conquérir de nouveaux publics. Les retraités, en particulier les jeunes retraités, constituent un large vivier de personnes en mesure de s'affranchir de l'usage de la voiture au quotidien. Des actions ciblant spécifiquement ces publics peuvent permettre d'augmenter le nombre d'utilisateurs. Par ailleurs, les populations les moins aisées sont actuellement sous-représentées au sein des autopartageurs. La mésestimation des coûts de l'automobile en possession combinée à la « visibilité » de la tarification de l'autopartage peut constituer un important frein psychologique.

L'enquête nationale autopartage ADEME 2019 montre en **effet à quel point l'utilisation de l'autopartage en réponse à des besoins ponctuels de déplacements apparaît liée à l'utilisation du vélo pour satisfaire les besoins quotidiens de mobilité**. Il convient donc, à la lecture de ces résultats, de considérer les interactions vertueuses de ces deux modes et de proposer des politiques intégrées en conséquence.

**Page 72 du rapport 2019 de l'ADEME**

De manière générale, **la littérature constate de manière consensuelle que l'autopartage mène à une réduction de l'équipement automobile. L'impact sur la réduction de la possession de voitures dans le ménage s'avère incontestablement plus fort chez les utilisateurs d'autopartage en boucle que chez les utilisateurs d'autres formes d'autopartage**. Si l'autopartage en boucle mène aussi à une diminution nette de l'utilisation de la voiture, et favorise, à l'inverse la pratique des transports en commun et de la marche, les effets de l'autopartage en trace-directe sur ces paramètres semblent plus ambigus. L'autopartage est à l'origine d'une diminution significative des émissions de gaz à effets de serre, de l'ordre de 200kg de CO<sub>2</sub> par an et par personne utilisant l'autopartage (tous types de services).

**Page 142 du rapport 2019 de l'ADEME**

L'âge avancé d'un véhicule est tout autant cité comme déclencheur de démotorisation. Chez les autopartageurs, le poids des alternatives à la possession d'une automobile semble peser de manière importante dans la décision de se démotoriser. **Ainsi l'adéquation de l'offre en autopartage à leurs besoins de déplacements apparaît comme la raison la plus partagée à la démotorisation**. En province, le vélo est presque autant cité que l'autopartage comme déclencheur de démotorisation, les deux associés forment un levier particulièrement efficace de démotorisation.

**Page 153 du rapport 2019 de l'ADEME**

**Une voiture en autopartage remplace entre 5 et 8 voitures personnelles.**

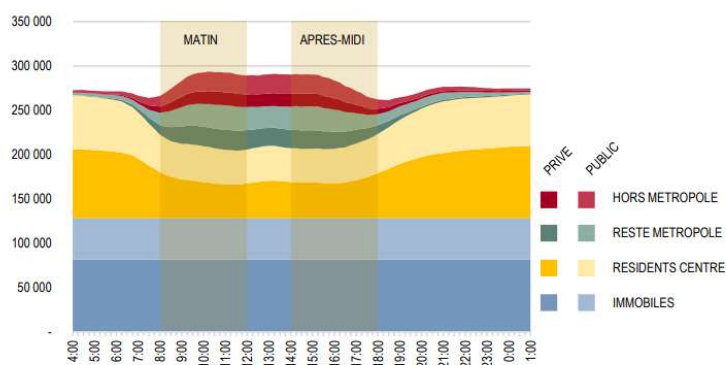
**Une voiture en autopartage libère jusqu'à presque trois places de stationnement en voirie**

**Une voiture en autopartage évite une dizaine de milliers de kilomètres automobiles par an.**

« Enfin, un dernier constat doit être établi sur l'occupation de l'espace public par les voitures. Le graphique ci-dessous indique les voitures présentes au cours d'une journée à Lyon-Villeurbanne en fonction de l'heure de la journée. On y observe que le centre métropolitain accueille des automobilistes entre 7h et 19h depuis la périphérie proche ou lointaine et qu'une partie des résidents quitte le centre pour les trajets quotidiens. **La partie intéressante sont les voitures immobiles au quotidien, soit 120 000 véhicules.** La plupart de ces voitures ne sont utilisées que ponctuellement ou pour des trajets réguliers, mais peu fréquents. **Cette partie est un vivier important de développement de l'autopartage, c'est-à-dire l'usage d'une voiture partagée, disponible dans l'espace public ou privé, pour un temps donné. L'autopartage est surtout intéressant pour les trajets occasionnels et non les trajets quotidiens pour lesquels la possession d'un véhicule est souvent plus avantageuse.** Nous allons développer l'autopartage avec un maillage dense pour que chaque habitant ait un véhicule disponible à proximité lorsque nécessaire. C'est ainsi que nous pouvons optimiser l'espace utilisé en ville, dans l'espace public comme privé, tout en permettant à la population de garder un usage de la voiture, par exemple pour faire des courses particulièrement lourdes ou volumineuses, ou encore pour partir en week-end dans un endroit non accessible en train ou car. Là encore, l'application d'une tarification solidaire paraît opportune, afin d'offrir une solution de plus au plus grand nombre. »

**Blog de Valentin Lugenstrass**

**Voitures présentes au cours d'une journée dans Lyon-Villeurbanne selon le secteur de résidence en 2015**



**Lecture des graphiques :**

Dans Lyon-Villeurbanne (premier graphique), environ 120 000 voitures restent immobiles à l'échelle de la journée, dont environ 40 000 sur l'espace public. A midi, le stationnement des non résidents du Centre (reste de la Métropole et hors Métropole) représente environ 80 000 voitures, soit à peu près autant que les résidents de Lyon-Villeurbanne. Le stationnement de ces derniers s'effectue pour moitié sur l'espace public et pour moitié dans du stationnement privé. Les non résidents stationnent quant à eux majoritairement sur l'espace public.

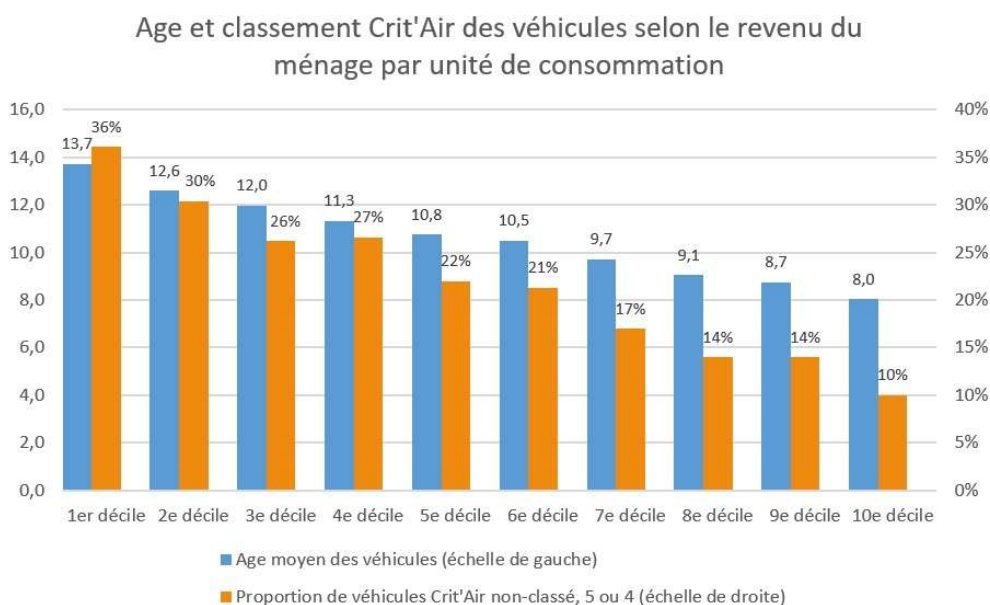
Agence d'urbanisme de Lyon, « Chiffres clefs du transport » 2019



## V. Les enjeux de l'autopartage et de la ZFE

Nous avons identifié les enjeux qui vont advenir lors de la mise en place des périmètres de la ZFE et leurs interdictions de plus en plus contraignantes au fur et à mesure des années. Croisés avec la mise en place de services d'autopartage, cela donne un certain nombre de points d'attention et permet de mettre les moyens pour soulager les tensions et contradictions que cela peut générer pour les habitantes et habitants de la Métropole de Lyon :

- **Enjeu du « dévoiturage »** : il persiste un risque de rester sur le modèle de la voiture individuelle, en changeant la motorisation vers l'électrique et l'hybride sans remettre en cause la défaillance-même d'un système de transport basé sur l'individualisme. Changer la motorisation sans changer les pratiques d'automobilisme, et sans avoir de regard sur le poids des véhicules est une aberration écologique et sociale ;
- **Enjeu de communication** : faire connaître et rendre accessible l'autopartage au même titre qu'un autre mode nécessitera un travail de renversement des mentalités important. Il sera d'autant plus important de fournir des efforts de médiation pour toucher toutes les catégories sociales et tous les âges. Une maîtrise publique garantirait une bonne lisibilité pour l'utilisateur ;
- **Enjeu de la croissance du service** : le modèle économique des services d'autopartage est soumis à déséquilibre lors de la montée en charge de la flotte, qui précède nécessairement celle des abonnés. Maîtriser le risque financier et trouver la trésorerie lors de la croissance ne doivent pas être sous-estimés, même si ce risque peut être réparti entre plusieurs opérateurs ;
- **Enjeu de l'uberisation** : comme toutes les économies du partage, et comme tous les nouveaux modèles économiques, l'arrivée de micro-entrepreneurs disposant de leurs propres flottes en dehors des labels d'autopartage est un risque pour la qualité de service et les conditions de travail. Il faut tirer les leçons du marché des trottinettes électriques des dernières années ;
- **Enjeu des ménages les plus pauvres** : les classes populaires auront plus de mal à absorber la transition, car elles seront touchées les premières par les étapes de la ZFE. Les 6 premiers déciles sont concernés.



Source : Mathieu Chassignet ; Données : SDES, Insee – Enquête Mobilité des Personnes 2018-2019 ; SOeS - Inrets - Insee, enquête nationale transport et déplacements 2008

## VI. Le potentiel de développement dans le cadre de la ZFE

### A. Le parc roulant immatriculé en 2021

#### Données nationales

Au 1er janvier 2020, le **parc roulant** de voitures s'élevait à 38,2 millions contre 38,3 millions un an plus tôt. C'est la première fois que le nombre de voitures en circulation diminue depuis 2012, première année de calcul des parcs roulants. Le durcissement des règles du contrôle technique intervenu en mai 2019 a accéléré la sortie du parc des véhicules les plus anciens. L'âge moyen des voitures en circulation est de 10,2 ans au 1er janvier 2020, en très légère baisse par rapport à 2019 (10,3 ans), alors qu'il était en hausse continue depuis 2012.

#### Parc de voitures en circulation, en milliers

Année	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Total</b>	<b>36 217,0</b>	<b>36 331,4</b>	<b>36 567,0</b>	<b>36 977,6</b>	<b>37 458,0</b>	<b>37 935,3</b>	<b>38 371,1</b>	<b>38 335,0</b>	<b>38 215,2</b>
dont :									
Gazole	22 307,60	22 793,60	23 200,70	23 597,50	23 847,10	23 953,20	23 842,80	23 205,90	22 434,60
Essence	13 623,60	13 227,40	13 010,10	12 981,00	13 142,80	13 447,50	13 900,80	14 385,00	14 887,70

Source : - © SDES, Rsvero, données provisoires

#### SUV

La part des SUV dans les ventes de véhicules neufs ne fait qu'augmenter partout dans le monde, et la France n'y échappe pas. Inexistant ou presque il y a 15 ans à peine, il est devenu incontournable et pèse près de 40 % des ventes de véhicules particuliers neufs. En 2020, les SUV ont un poids moyen de l'ordre de 1 545 kg contre un poids moyen de 1 233 kg pour l'ensemble des véhicules. Ce surpoids de 25% ne modifie pas pour autant le taux de remplissage du véhicule qui reste compris entre 1 et 1,2 personne pour les trajets quotidiens. Chaque année, un possesseur de SUV effectuera en moyenne 15 251 km contre seulement 13 506 km pour un non-possesseur de SUV. **Il nous paraît un risque non négligeable que le remplacement des véhicules à l'occasion des interdictions imposées par la ZFE ne génère l'achat de véhicules neufs plus lourds et plus consommateurs d'énergie, avec un usage à la hausse de l'utilisation de la voiture individuelle au détriment des alternatives.**



#### Données disponibles versées au dossier de concertation ZFE, correspondant aux véhicules immatriculés au 1<sup>er</sup> janvier 2020 sur la Métropole de Lyon.

En 2021, le parc roulant immatriculé dans la métropole compte 781 610 véhicules. Ce parc est composé pour 15% de véhicules utilisés par les professionnels (Poids Lourds et véhicules utilitaires légers) et 85% par des voitures particulières. À ce jour, 29 848 véhicules professionnels sont impactés par les restrictions de circulation et stationnement de la zone à faibles émissions mises en place en 2020, soit 35% du parc roulant professionnel.

Crit'Air Qualité de l'Air	2021		
	Poids Lourds	Véhicules Particuliers	Véhicules Utilitaires Légers
E	8	5 862	1 482
1	126	193 181	5 693
2	6 153	254 859	72 322
3	1 964	146 264	15 329
4	1 178	41 911	6 019
5	867	9 280	1 850
NC	556	14 622	2 084
<b>TOTAL</b>	<b>10 882</b>	<b>665 979</b>	<b>104 779</b>

L'amplification du dispositif ZFE s'appliquant aux véhicules particuliers pourrait impacter :

- en 2022 (Crit'Air 5 et non classés) : 19 901 véhicules particuliers
- en 2023 (Crit'Air 4) : 25 121 véhicules particuliers
- en 2025 (Crit'Air 3) : 81 351 véhicules particuliers
- en 2026 (Crit'Air 2) : 365 111 véhicules dont 280 406 véhicules particuliers, 8 747 poids lourds et 75 958 Véhicules Utilitaires Légers

Mise à jour du parc de véhicules au 1<sup>er</sup> Janvier 2021, parue en octobre 2021 sur le site « Données et études statistiques » du Ministère de la Transition Écologique.

<i>Nb de véhicules immatriculés au 1er Janvier 2021 sur la Métropole de Lyon</i>	Crit'Air E	Crit'Air 1	Crit'Air 2	Crit'Air 3	Crit'Air 4	Crit'Air 5	Vignette inconnue	Non classée	TOTAL
Voitures	5 829	197 890	251 065	150 689	45 170	8 028	50	14 302	673 023
Véhicules Utilitaires Légers	1 925	4 815	73 410	13 906	5 624	1 681	18	2 105	103 484
Bus	97	46	1 314	307	227	122	0	6	2 119
Poids Lourds	7	177	5 594	1 894	1 211	978	4	539	10 404
<b>TOTAL</b>	<b>7 858</b>	<b>202 928</b>	<b>331 383</b>	<b>166 796</b>	<b>52 232</b>	<b>10 809</b>	<b>72</b>	<b>16 952</b>	<b>789 030</b>

Évolution récente du parc de véhicules sur la Métropole de Lyon - 2019/2021

<i>Evolution du nombre de véhicules immatriculés sur la Métropole de Lyon</i>	2019	2020	2021	2021/2019
<b>Voitures</b>	667 378	666 136	673 023	0,85%
dont Crit'Air E et 1	148 797	177 504	203 719	36,91%
dont Crit'Air 2	241 025	246 031	251 065	4,17%
dont Crit'Air 3, 4, 5 et NC	277 556	242 601	218 239	-21,37%
<b>Véhicules Utilitaires Légers</b>	105 670	104 818	103 484	-2,07%
<b>Bus</b>	2 359	2 401	2 119	-10,17%
<b>Poids Lourds</b>	10 671	10 893	10 404	-2,50%
<b>TOTAL</b>	<b>786 078</b>	<b>784 248</b>	<b>789 030</b>	0,38%

Il est intéressant de constater qu'il existe un phénomène de vases communicants vers les véhicules neufs Crit'Air E et Crit'Air 1 à l'occasion des mises au rebut des véhicules anciens, notamment Crit'Air 4 et 5. **Le parc de véhicules Crit'Air 2 n'est pas concerné par la mutation et continue d'augmenter entre 2019 et 2021.** Mais on peut malheureusement déplorer que le parc de véhicules des voitures individuelles, continue d'augmenter au global, et ce malgré la crise sanitaire (ou d'ailleurs a-t-elle été peut-être un catalyseur vers des investissements individuels pour les classes sociales supérieures qui ont épargné pendant la crise ?). Malgré le besoin d'engager la transition écologique au plus tôt, nous n'avons finalement même pas encore commencé d'inverser collectivement la courbe de la motorisation des Grands Lyonnais.

Zone Géographique	Taux d'équipements automobiles 2021 (pour 1000 habitants)
Métropole de Lyon	480
France	570
Allemagne	575
Royaume-Uni	488
États-Unis	767
Chine	90

Avec un taux de motorisation inférieur à la moyenne française, les habitants de la Métropole de Lyon ont pourtant l'opportunité de baisser encore leur taux d'équipement automobile à l'occasion de la montée en puissance de la ZFE. Habiter dans une zone urbaine dense correctement desservie par les transports en commun et accessible aux modes actifs permettra en théorie de ne pas reproduire le modèle américain d'aménagement du territoire qui produit un taux d'équipement de véhicules 35% supérieur à celui de la France.

## B. État initial des solutions d'autopartage en 2021

LPA gère le service Citiz, 110 voitures réparties sur 43 stations pour un autopartage dit « en boucle » (retour du véhicule en station). Sous l'appellation Yea !, 100 voitures en foisonnement (« free floating », sans station) viennent compléter le maillage, mais sur un périmètre limité à Lyon-Villeurbanne. Citiz et Yea ! comptent environ 5 000 abonnés. Citiz s'est récemment engagé à porter sa flotte de véhicule à 500 véhicules d'ici fin 2022.

### Détail de la flotte Citiz

		Aujourd'hui Sept. 2021	Plan 2021-2022 Scenario Ambition ZFE	
			fin 2022	
S	(ex : Aygo) <b>Twingo ?</b>	41	+19	60
M		60	+90	150
	dont M « classique » (ex : Fiesta, Yaris Hybride)	59		dont 147
	dont M spécial PMR (ex : Kangoo PMR)	1		dont 3
L		7	+123	130
	dont L « classique » (ex : Proace City Verso) <b>Focus ?</b>	5		dont 120
	dont L spécial pros (ex : Proace City Fourgonnette)	2		dont 10
XL	(ex : Prius+ , Proace long ) <b>C4, Scenic, SMax ?</b>	4	+46	50
XXL		4	+6	10
	dont XXL « classique » (ex : Proace Combi)	4		dont 7
	dont XXL spécial pros (ex : Proace business VU)	0		dont 3
<b>Total VL Citiz</b>		<b>112</b>		<b>400</b>
Yea!	(ex : Aygo)	100		100
<b>Total VL</b>		<b>212</b>		<b>500</b>

**x4**

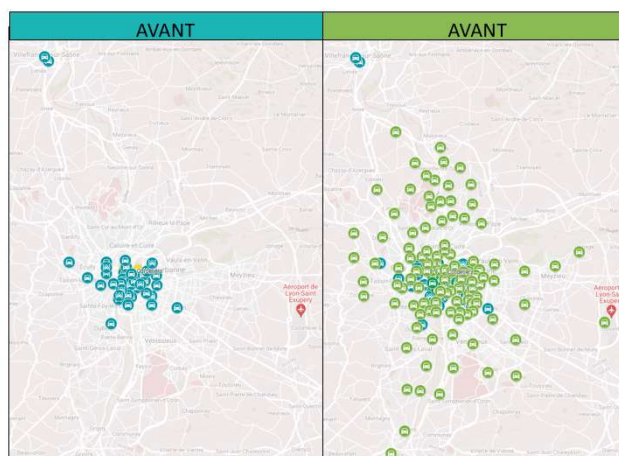
Vulog : service en foisonnement Leo&Go, opérateur labellisé 300 véhicules sont en cours de déploiement depuis le 31 août 2021, sur le périmètre de la ZFE.

**À fin 2021, nous avons donc 512 véhicules en autopartage principalement répartis sur le cœur de la ZFE (Lyon-Villeurbanne).**

**À fin 2022, nous aurons environ 800 véhicules en autopartage toujours principalement répartis sur le cœur de la ZFE (Lyon-Villeurbanne), mais avec l'apparition de stations hors périmètre ZFE.**

### 110+ nouvelles stations

- Présence dans les 59 communes de la Métropole de Lyon (proposition)
- Meilleure couverture des différents quartiers de Lyon et Villeurbanne
- Augmentation du nombre de véhicules dans les quartiers les plus performants



### C. Scénario utopique

« Ce qui va se produire, c'est que personne ne possèdera plus de voiture... »  
Eric Jaffe - Citylab – Février 2014

Nous proposons d'imaginer un **scénario imaginaire utopique** dans lequel les habitants et les habitantes de la Métropole de Lyon seraient passés **de la propriété individuelle de leur véhicule à l'usage collectif** et à **la mutualisation de la totalité du parc de véhicule**.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2021, 673 023 véhicules sont immatriculés sur la Métropole de Lyon. Ce nombre va évoluer chaque année jusqu'en 2026, mais nous faisons l'hypothèse de travailler sur cette donnée non redressée dans le temps, car il serait difficile de faire des hypothèses de son évolution dans les prochaines années.

**Rappelons une hypothèse fondamentale issue de l'étude de l'ADEME de 2019 : « Une voiture en autopartage remplace entre 5 et 8 voitures personnelles ».**

$$673\ 023 / 5 = 134\ 605$$

Le ratio d'une voiture en autopartage remplace cinq voitures individuelles peut être utilisé comme base de calcul pour notre scénario utopique. En arrondissant largement, l'horizon qui se dessine est le suivant sur l'ensemble du territoire de la Métropole :

## **150 000 véhicules en autopartage gérés par un service public sous contrôle des élus, des usagers et des salariés**

Plus personne n'aurait le besoin d'être propriétaire de son véhicule, tout en bénéficiant d'un service lui permettant la liberté d'utilisation lorsque le besoin d'un véhicule ne peut pas être remplacé par un autre mode. **L'accès à l'usage dans le cadre d'un service de partage remplacerait les contraintes pesant sur la propriété privée.**

Collectivement, nous pourrions économiser l'achat, l'entretien, les frais d'assurances et de réparation, les coûts de stationnement que génèrent 500 000 véhicules individuels.

Un véhicule pouvant représenter 5 000 € de dépenses annuelles, cela représente une économie financière de 1 700 € par an et par habitant de la Métropole, sans compter l'économie des nuisances sonores et visuelles et les bénéfices pour la santé et la qualité de l'air.

C'est potentiellement 500 ha d'espaces publics et privés libérés de la voiture, soit 5 km<sup>2</sup>, c'est-à-dire l'équivalent de la moitié de la commune de Caluire-et-Cuire ou le tiers de la commune de Villeurbanne. Compte tenu des prix du foncier sur la Métropole, voilà encore de belles économies et d'effets induits positifs dont nous pourrions toutes et tous bénéficier collectivement.

Travailler un tel scénario à horizon 50 ans et explorer ce que cela signifie en termes économique, social, juridique et scientifique serait intéressant et pourrait faire l'objet de travaux universitaires.

#### D. Scénario réaliste

Plus raisonnablement et de manière concrète à l'horizon 2030, nous avons travaillé sur d'autres hypothèses plus applicables à court et moyen terme.

Nous sommes d'abord partis des effets de la ZFE, avec les interdictions successives de juillet 2022 jusqu'à juillet 2026. Un nombre croissant de véhicules sera concerné par les interdictions de circuler, dans un périmètre cœur de Métropole qui devrait s'adosser peu ou prou au périmètre actuel Lyon et Villeurbanne.

Nous avons bien pris volontairement en compte l'ensemble des véhicules immatriculés sur la Métropole de Lyon, et non pas simplement les véhicules immatriculés sur le cœur de la ZFE. Les études de déplacement montrent en effet que la majorité des véhicules accèdent au cœur de la Métropole, et cela concerne d'ailleurs aussi des véhicules non immatriculés sur la Métropole, mais nous avons restreint l'exercice au parc de véhicules du territoire institutionnel.

**D'une part, nous avons pris l'hypothèse que 10% à 15% des personnes concernées par la ZFE abandonneraient leur véhicule et s'abonneraient à un service d'autopartage.** Ce pourcentage est assez faible compte tenu des données de l'enquête ADEME qui montre des pourcentages de démotorisation plus élevés en milieu urbain à l'occasion d'une mise au rebut d'un véhicule.

**D'autre part, nous avons pris l'hypothèse qu'un véhicule d'autopartage remplacerait 8 véhicules particuliers,** fourchette haute de l'ADEME, consolidée par d'autres retours d'expérience comme des territoires comme Grenoble par exemple.

$$469\ 304 * 0,10 / 8 = 5\ 866$$

$$469\ 304 * 0,15 / 8 = 8\ 799$$

**Cela ouvre sur un besoin de 6 000 véhicules en autopartage d'ici 2026 et 9 000 d'ici 2030.**

<b>Nombre de véhicules immatriculés sur la Métropole concernés par la ZFE*</b>	2022	2023	2024	2025	2026	TOTAL
	<i>Interdit des CRIT'AIR 5+ au 1er juillet 2022</i>	-	<i>Interdit des CRIT'AIR 4+ au 1er janvier 2024</i>	<i>Interdit des CRIT'AIR 3+ au 1er janvier 2025</i>	<i>Interdit des CRIT'AIR 2+ au 1er juillet 2026</i>	
Véhicules individuels particuliers	22 380	0	45 170	150 689	251 065	469 304
Potentiel réaliste Autopartage (1 autopartage = 8 VP sur 10% des véhicules concernés par la ZFE)	280	0	565	1 884	3 138	5 866
Cumul d'évolution des besoins générés par la ZFE par année	280	280	844	2 728	5 866	

*\*ne prend pas en compte à ce stade les véhicules immatriculés hors Métropole qui entrent tous les jours sur le cœur ZFE*

**Scénario 1 – 10% des véhicules strictement concernés par la ZFE d'ici 2026**

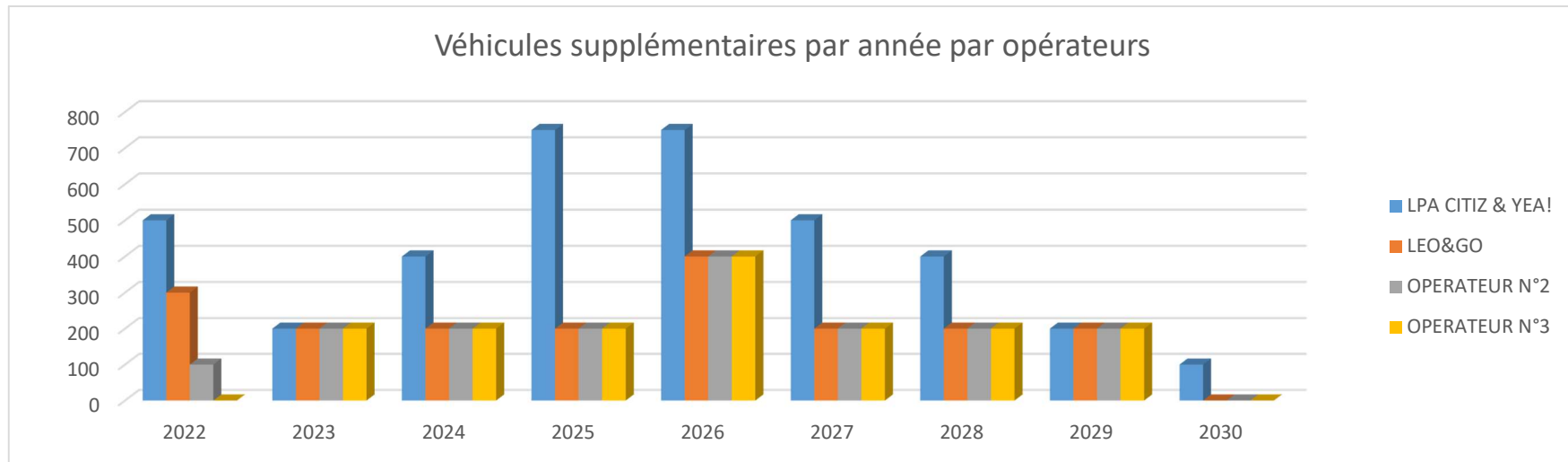
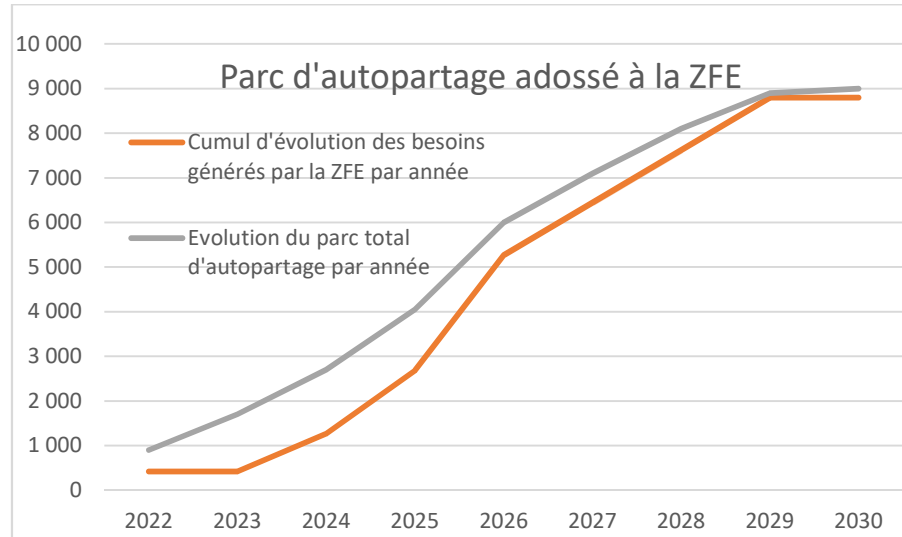
<b>Nombre de véhicules immatriculés sur la Métropole concernés par la ZFE*</b>	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	TOTAL
	<i>Interdit des CRIT'AIR 5+ au 1er juillet 2022</i>	-	<i>Interdit des CRIT'AIR 4+ au 1er janvier 2024</i>	<i>Interdit des CRIT'AIR 3+ au 1er janvier 2025</i>	<i>Interdit des CRIT'AIR 2+ au 1er juillet 2026</i>	<i>Dérogation 50% CRIT'AIR 2</i>	<i>Dérogation 25% CRIT'AIR 2</i>		-	
Véhicules individuels particuliers	22 380	0	45 170	75 345	138 111	62 766	62 766	62 766	0	469 304
Potentiel réaliste Autopartage (1 autopartage = 8 VP sur 15% des véhicules concernés par la ZFE)	420	0	847	1 413	2 590	1 177	1 177	1 177	0	8 799
Cumul d'évolution des besoins générés par la ZFE par année	420	420	1 267	2 679	5 269	6 446	7 623	8 799	8 799	

*\*ne prend pas en compte à ce stade les véhicules immatriculés hors Métropole qui entrent tous les jours sur le cœur ZFE*

**Scénario 2 – 15% des véhicules concernés par la ZFE avec dérogation jusqu'en 2028**



Nous avons simulé un scénario de montée en puissance du parc de véhicules en autopartage, réparti pour 40% environ sur CITIZ, réparti pour le reste des 60% sur 3 opérateurs en foisonnement.



Année		2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030		
Proposition de développement de la flotte d'autopartage sur la Métropole	LPA CITIZ & YEAI	500	200	400	750	750	500	400	200	100	3 800	9 000
	LEO&GO	300	200	200	200	400	200	200	200	0	1 900	
	OPERATEUR N°2	100	200	200	200	400	200	200	200	0	1 700	
	OPERATEUR N°3	0	200	200	200	400	200	200	200	0	1 600	
<b>Evolution du parc total d'autopartage par année</b>		<b>900</b>	<b>1 700</b>	<b>2 700</b>	<b>4 050</b>	<b>6 000</b>	<b>7 100</b>	<b>8 100</b>	<b>8 900</b>	<b>9 000</b>		
			88,89%	58,82%	50,00%	32,50%	15,49%	12,35%	8,99%	1,11%		

Même si l'année 2023 ne génère pas dans notre hypothèse de nouvelles interdictions ZFE, elle fait l'objet d'un accroissement très significatif du nombre de véhicules en autopartage, un quasi doublement, pour être suffisamment attractif pour les futurs usagers lors des interdictions de circuler ultérieures. La qualité et l'efficacité du service seront indispensables au démarrage pour ne pas « perdre » des usagers qui feraient l'essai et qui en seraient mécontents.

## E. La spécificité de l'autopartage entre particuliers

Les services d'autopartage entre particuliers de déploient déjà, mais échappent globalement au périmètre de compétence de la Métropole.

Nous voyons pourtant un risque d'uberisation produisant à moyen terme des effets inverses d'une politique sociale et écologiques :

- Contrat de travail des salariés du secteur de l'autopartage remplacés par un statut d'autoentrepreneur ;
- Collecte de données numériques échappant à la réglementation française et européenne ;
- Non maîtrise des tarifs répondant à l'ajustement de l'offre et de la demande et pouvant faire grimper les prix sur des zones géographiques sous-dotées, pour des créneaux horaires particulièrement sollicités ou pour un certain type rare de véhicules.

Plutôt que laisser faire une ouverture à la concurrence entre plateforme privée, nous suggérons d'explorer la piste de l'utilisation du parc existant pour constituer tout ou partie de la flotte du service d'autopartage public plutôt que d'investir à 100% dans une flotte neuve.

L'exemple « *Ma Chère Auto* » déployé à Grenoble en est un exemple.








Plutôt que de la revendre, elle la partage !

*Ma voiture coûte cher et pour moi il est logique et cohérent de la partager. Une voiture inutilisée en ville c'est dommage. **Nadine***

## VII. La tarification

La tarification de l'autopartage présente un manque de lisibilité pour l'utilisateur du fait d'un croisement entre le temps d'utilisation et la distance parcourue, mais aussi sur la présence ou non d'abonnement. Le tarif varie aussi selon le gabarit du véhicule. Cela fait beaucoup de paramètres. Les modèles CITIZ et LEO&GO présentent des formules différentes.

	Avec abonnement 16€ / mois	Sans abonnement
	<b>2€ / heure</b> (20€/ jour ou 110€/ semaine)	<b>4,50€ / heure</b> (36€ / jour ou 165€ / semaine)
 (1)	<b>2,50€ / heure</b> (25€/ jour ou 137€/ semaine)	<b>5€ / heure</b> (41€ / jour ou 192€ / semaine)
	<b>3€ / heure</b> (30€/ jour ou 165€/ semaine)	<b>5,50€ / heure</b> (46€ / jour ou 220€ / semaine)
<b>+ 0,37 €/km (puis 0,19 €/km au-delà de 100 km parcourus)</b>		
	<b>3,50€ / heure</b> (35€/ jour ou 192€/ semaine)	<b>6€ / heure</b> (51€ / jour ou 247€ / semaine)
	<b>4€ / heure</b> (40€/ jour ou 220€/ semaine)	<b>6,50€ / heure</b> (56€ / jour ou 275€ / semaine)
<b>+ 0,47 €/km (puis 0,24 €/km au-delà de 100 km parcourus)</b>		

1. 1,50€ le quart d'heure plafonné au Tarif M

<b>Frais d'inscription</b> <b>GRATUITS</b>	<b>Tarif standard</b> <b>0,30€/min</b> + Frais de déverrouillage 1€	
<b>Forfaits</b> + Frais de déverrouillage 1€		
Durée	Prix	Km Inclus*
1 heure	12€	100km
3 heures	25€	100km
6 heures	39€	100km
9 heures	49€	100km
1 jour	69€	100km
2 jours	109€	200km
3 jours	149€	300km
4 jours	189€	400km
5 jours	229€	500km
6 jours	259€	600km
7 jours	289€	700km
8 jours	319€	800km
<b>*Chaque kilomètre supplémentaire sera facturé 0,30€ TTC</b> Tous les prix indiqués sont TTC		
Tarif solidaire <b>0,24€/min</b>		

Un détour par l'exemple fourni sur Nantes permet d'imaginer des tarifs grand public encore différents de ceux proposés actuellement sur la Métropole de Lyon.

The screenshot displays the 'Les tarifs de l'autopartage marguerite' page. It features two main pricing options:

- Formule Liberté:** 0€/mois pour un usage ponctuel, 10€/heure, 0,50€/km, carburant inclus.
- Formule Eco:** 12€/mois sans engagement, 5€/heure, 0,30€/km, carburant inclus.

Additional details for Formule Eco include: EN BONUS: 1,5€/heure de 22h à 6h, 50€/jour, and -10% sur vos locations voiture Europcar Atlantique et Loc Eco. Navigation buttons for 'Particulier' and 'Entreprise' are visible at the top.

Les plateformes entre particuliers (GETAROUND et OUICAR par exemple) proposent des tarifs très variables en fonction de l'offre et de la demande, et en fonction du type de véhicules. De plus, le tarif proposé par ces plateformes ne comprend pas le carburant, ni le stationnement. Ce que proposent les offres d'autopartage dans le cadre du label.

Au-delà de la nécessité d'un tarif accessible et attractif pour toutes et tous, c'est la simplicité et la lisibilité de la tarification qui sont nécessaires à l'adhésion au service. Nous proposons quelques clés à approfondir :

- Pour l'abonnement :
  - Gratuit pour le tarif social
  - 10€ par mois pour les particuliers
  - 20€ par mois pour les professionnels (entreprises, associations, collectivités)
- Pour le tarif à l'heure :
  - 3€ de l'heure pour les particuliers, tarif social et classique
  - 5€ de l'heure pour les professionnels
- Pour le tarif au kilomètre :
  - 0,20 €/km pour le tarif social
  - 0,40 €/km pour le tarif particulier classique / 0,30 €/km au-delà de 100 km
  - 0,50 €/km pour le tarif des professionnels / 0,30 €/km au-delà de 100 km

Véhicule Gamme Moyenne	Abonnement € /mois	Tarif € / heure	Tarif € / km	Simulation 1 heure - 15 km	Simulation 3 heures - 50 km	Simulation 2 jours - 300 km	Commentaires
CITIZ LPA	16 €	2,5 €	0,47 €	10 €	31 €	145 €	
	- €	5 €	0,47 €	12 €	39 €	177 €	
LEO&GO	- €	12 €	0,30 €	12 €	25 €	139 €	100 km inclus dans le tarif à l'heure
MARGUERITE	- €	10 €	0,50 €	18 €	52 €	109 €	Selon simulation du site
	12 €	5 €	0,30 €	10 €	33 €	96 €	Selon simulation du site
PROPOSITION PARTICULIER TARIF SOCIAL	- €	3 €	0,20 €	6,0 €	19,0 €	120,0 €	1 jour = 10 heures
PROPOSITION PARTICULIER	10 €	3 €	0,40 €	9,0 €	29,0 €	160,0 €	Prix au km > à 100 km : 0,30 €
PROPOSITION ENTREPRISES	20 €	5 €	0,50 €	12,5 €	40,0 €	210,0 €	

Nous pensons que c'est l'attractivité pour l'utilisateur qui doit guider le choix de la tarification, pas le modèle économique du service à court terme. Le modèle économique doit s'équilibrer par l'adhésion massive au service des professionnels et des collectivités d'une part et par des subventions et aides de la Métropole de Lyon d'autre part.

**Un tarif social  
sans abonnement à 3€/h et 0,20€/km.**

**Un tarif classique  
avec 10€ mensuel d'abonnement à 3€/h et 0,40€/km.**

**Un tarif professionnel  
avec 20€ mensuel d'abonnement à 5€/h et 0,50€/km.**

## VIII. Les propositions d'actions

### A. Monter un séminaire « Autopartage »

Nous proposons de réunir des acteurs ayant des intérêts variés en rapport au sujet au 1er trimestre 2022 :

- Collectivités (Métropole + Communes + AOMTL)
- LPA CITIZ
- LEO&GO et autres opérateurs privés d'autopartage
- Agence d'urbanisme
- Promoteurs immobiliers
- Bailleurs de logements sociaux
- KEOLIS et autres délégataires de TC
- Universitaires (ADEME / LAET)

Cela prendra la forme d'une journée ou d'une demi-journée d'échanges en plénière et d'ateliers pour échanger sur les propositions d'actions ci-après.

### B. Revoir le label « Autopartage »

L'instruction des dossiers des opérateurs privés a laissé entrevoir un certain nombre de défauts au sein du label « Autopartage » existant.

- Exigence et encadrement de la tarification solidaire ;
- Service à l'utilisateur via des plates-formes à l'étranger et hors UE ;
- Fabrication des véhicules neufs low cost issus des délocalisations de l'industrie automobile.

Une refonte du Label d'Autopartage est nécessaire avec une attention plus forte sur les conditions de travail des salariés des opérateurs et des critères écologiques stricts cohérents avec l'orientation politique de la Métropole.

Concernant la tarification solidaire, celle proposée par LEO&GO à 0,24€/km au lieu de 0,30€/km s'avère être limitée aux courses de faible amplitude horaire, de l'ordre de 30 minutes. Dès que l'utilisateur dépasse 50 minutes d'utilisation, la notion de tarification solidaire disparaît au profit d'un forfait à l'heure qui n'est plus pondéré en fonction de la catégorie de revenus de l'utilisateur.

### C. Marquer des places réservées « Autopartage » sur l'espace public

En coordination avec les communes, faire marquer au sol des places « Autopartage » favorisera les opérateurs en foisonnement, et répondra à un écueil parfois ressenti par les futurs abonnés. Lever ce frein en proposant 1 place en autopartage pour 50 places sur espace public générerait une vraie plus-value pour les abonnés.

### D. Faire tester le service gratuitement pendant 3 mois

A l'occasion des interdictions de circuler à venir dans le cadre de la ZFE, proposer une utilisation gratuite d'essai de 3 mois peut être utile pour convaincre les usagers de ne pas changer de véhicule, mais de l'abandonner.

## E. Créer un chèque mobilité

L'aide de la Métropole dans le cadre de la mise au rebut du véhicule pourra être transformée en un budget équivalent en abonnement autopartage + accès TCL + accès Vélo'V + accès TER. Cela fait partie des demandes déjà remontées dans le cadre de la concertation.

The screenshot shows a web interface for a citizen participation platform. At the top, there is a navigation bar with the logo 'jeparticipe grandlyon.com', links for 'Participez!', 'Actualités', and 'Plus d'infos', a search icon, and buttons for 'Inscription' and 'Connexion'. The main content area is titled 'Aide à l'autopartage' and features a user profile for 'Florent' with a red profile picture and the text '6 septembre 2021, 09:41'. Below the profile are buttons for 'Voter pour', 'Suivre', 'Partager', and 'Signaler'. A horizontal menu below the profile shows 'Présentation' (selected), 'Votes 3', and 'Abonnés 1'. The main content area is divided into two sections: 'DESCRIPTION' and 'ÉTAT D'AVANCEMENT'. The 'DESCRIPTION' section contains the text: 'Ne pourrait-on pas aider l'autopartage au même titre que l'acquisition d'un véhicule non polluant ? 9000 euros d'autopartage ça ferait pas mal de trajets possible! Et si on pouvait baisser un peu les prix des services comme Citiz, ça serait encore plus incitatif!'. The 'ÉTAT D'AVANCEMENT' section shows a progress bar with four steps: 'Je pose une question' (3 sept. 2021 - 31 janv. 2022), 'Je propose une solution' (3 sept. 2021 - 31 janv. 2022), 'Je participe à une réunion publique' (21 juil. 2021, 17:43), and 'Panel citoyen' (Invalid date). Below the progress bar is a section titled 'Soutenez cette proposition' with a thumbs-up icon and '3 votes'.

## F. Unifier les services de mobilités (guichet unique, billetterie lisible et unifiée)

La convention citoyenne pour le climat a peu traité l'autopartage dans ses travaux, mais l'unique préconisation dans son rapport final est la suivante :

« Nous recommandons dans ce sens d'unifier autant que possible les titres de transport de manière à développer des cartes « uniques » multimodales (trains, bus, vélo en libre-service, voiture en autopartage, etc.). »

Page 244-245 du rapport final

## G. Intégrer l'autopartage dans une application Maas

Une application recensant tous les services de mobilité et les différents opérateurs d'autopartage permettra pour l'utilisateur d'être sécurisé dans son choix de déplacement et dans son temps de parcours. Un comparatif multimodes à l'instant T peut offrir une fiabilité de service et un sentiment de liberté équivalent à celui de posséder une voiture individuelle.



## H. Réserver des places « Autopartage » dans les programmes immobiliers

Dans le cadre du PLU-H et de ses futures révisions, inscrire un nombre de places minimum réservées à l'autopartage permettra de créer de nouveaux services mutualisés au sein des résidences

### I. Aider à la mutation des parkings des copropriétés privées et bailleurs sociaux

L'autopartage géré au niveau propriétés privées, sous gestions des habitants (locataires + propriétés) doit être testé pour trouver le bon calibre et lever les freins qui peuvent empêcher aujourd'hui ce type de déploiement. On peut équiper les résidences d'un boîtier de déverrouillage pour l'ouverture des portails des copropriétés.

Identifier les grandes copropriétés pour positionner les stations au plus proche des besoins.

Coupler le service LPA & CO avec l'autopartage.

Faire financer par la Métropole une partie des frais liés aux travaux pour mettre une station d'autopartage, en option à Eco Renov'.

### J. Communiquer de manière massive et incitative à l'utilisation de l'autopartage

Le rapport du Sénat du 4 mai 2006 pointait déjà le déficit de notoriété de l'autopartage :

*« Le développement de l'autopartage souffre également du manque de notoriété de cette activité. [...] Parallèlement, ce développement insuffisant entraîne un déficit de notoriété de cette formule dans les villes qui ne l'ont pas encore expérimentée. Il convient donc d'atteindre une certaine visibilité de l'autopartage, qui permettra d'accélérer son développement en suscitant l'intérêt des élus et des consommateurs. »*

Au-delà d'une communication performante, c'est surtout d'une véritable médiation dont les usagers ont besoin pour utiliser le service pour la première fois. Pour sortir du public actuel, urbain, masculin et CSP+, il faut accompagner presque individuellement les ménages dans la transition et vers l'abonnement à l'autopartage. Le déclencheur peut être l'occasion des interdictions de circuler dans le cadre de la ZFE, mais à condition d'un véritable accompagnement : offrir l'abonnement par exemple ne suffira pas, même si cela sera nécessaire.

### K. Impliquer les collectivités dans le service d'autopartage pour leur propre flotte

Sécuriser le modèle économique des opérateurs d'autopartage peut s'effectuer par l'adhésion des collectivités, et en premier lieu la Métropole de Lyon, au service proposé.

### L. Agir sur le cadre réglementaire national

Changer la loi pour arrêter l'obligation de mise en concurrence pour une activité économique sur l'espace public sera nécessaire. Un travail parlementaire pourra être engagé, en lien avec les élus de la Métropole de Lyon et d'autres métropoles en France voulant se laisser le choix d'une maîtrise publique de service d'autopartage.

<https://www.lagazettedescommunes.com/502220/loccupation-du-domaine-public-soumise-a-concurrence-cest-maintenant/>

### M. Interdire toute forme de publicité pour les véhicules individuels

Qu'ils soient électriques, hybrides ou de motorisation classique, la publicité et la promotion des véhicules individuels dans l'espace public et dans les transports en commun doit être proscrite. En remplacement, la promotion des alternatives, dont l'autopartage est une évidence.

### N. Lever le frein assurantiel des jeunes conducteurs

Une demande récurrente des assurances pour les services de location et l'autopartage est que l'utilisateur soit un conducteur avec plus de 2 années de permis de conduire. Accéder au service dès 18 ans sans avoir 2 années de permis permettra de ne pas devoir investir dans un premier véhicule pour les plus jeunes et prendre des habitudes d'abonné au service comme la nouvelle norme.

## IX. Conclusion

La ZFE est l'opportunité d'un changement de modèle pour les modes de transport en milieu urbain et périurbain.

Culturellement, la possession d'un véhicule individuel est un marqueur social. La proposition de changer la logique de propriété rencontrera des freins chez les habitantes et les habitants de la Métropole, y compris ceux ayant intérêt à changer. L'opportunité de renverser l'image sociale exactement inverse est possible, rendre la possession d'un véhicule individuel comme obsolète dans le monde sous contraintes que le changement climatique nous promet.

L'industrie de la voiture individuelle est un des poumons du capitalisme. Nous avons pleinement conscience que socialiser son usage va se heurter à de nombreux lobbies. Sans rôle actif de l'État dans la transition d'une industrie qui essaye de trouver un second souffle dans la motorisation électrique, il ne sera pas possible de convaincre des bienfaits pour toutes et tous de changer un modèle qui profite aujourd'hui aux grands propriétaires industriels au détriment de la qualité de nos espaces de vie.

Laurent LEGENDRE, le 13 février 2022

## X. [Bibliographie](#)

Loi du Sénat de 2006

<https://www.senat.fr/rap/I05-333/I05-3332.html#toc66>

Décret du 28 février 2012 relatif au label « Autopartage »

<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000025414236>

Données enquêtes ADEME 2016 et 2019

<https://librairie.ademe.fr/consommer-autrement/458-enquete-nationale-sur-l-autopartage-edition-2019.html>

Guide de l'association des Acteurs de l'Autopartage – Novembre 2021

<https://www.asso-autopartage.fr/guide-destination-collectivites/>

Résultats détaillés de l'enquête mobilité des personnes de 2019 – 22 Décembre 2021

<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/resultats-detailles-de-lenquete-mobilite-des-personnes-de-2019>

<https://blogs.alternatives-economiques.fr/chassignet/2022/01/03/enquete-nationale-sur-la-mobilite-des-francais-quelques-enseignements-de-la-nouvelle-edition-et-evolutions-recentes>

Plan de Déplacements Urbains 2017-2030 / action n°4.2

Site [jeparticipe.grandyon.com](http://jeparticipe.grandyon.com) sur la ZFE / 4 contributions mentionnant l'autopartage

4 sur 310 propositions Déposer une proposition

Liste Grille  Les plus récentes Tous les contributeurs

Toutes les catégories

Proposition	Auteur	Date	Titre	Contenu	Thèmes	Votes	Commentaires
Réduire la pollution automobile et les gaz à effet de serre par la fluidi...	CIL Gerland Guillotière	6 janvier 2022	Réduire la pollution automobile et les gaz à effet de serre par la fluidi...	La ZFE étape 1, va coûter très cher en subventions pour un résultat totalement négligeable. La ZFE généralisée et complète va coût[...]	Mobilités alternatives	3	1
Avis sur la ZFE du groupe l'Ecologie à Vénissieux	Groupe l'Ecologie à Vénissieux	18 octobre 2021	Avis sur la ZFE du groupe l'Ecologie à Vénissieux	Nous sommes favorables à l'extension de la ZFE sur la métropole, afin de limiter la pollution atmosphérique. Néanmoins une politique d[...]	Qualité de l'air, santé	3	0
Développer et subventionner l'autopartage	Léa D	10 septembre 2021	Développer et subventionner l'autopartage	Le développement de l'autopartage est une des solutions clés pour réduire la dépendance à la voiture individuelle. Cela permettra de so[...]	Mobilités alternatives	3	0
Aide à l'autopartage	Florent	6 septembre 2021	Aide à l'autopartage	Ne pourrait-on pas aider l'autopartage au même titre que l'acquisition d'un véhicule non polluant ? 9000 euros d'autopartage ça ferait pa[...]	Aides et dérogations	3	0

L'opérateur Suisse « Mobility »

<https://www.mobility.ch/fr/clients-privés/emplacements>

Article de l'ADEME

<https://transportsdufutur.ademe.fr/2014/02/imaginez-un-monde-dans-lequel-plus-personne-ne-possede-de-voiture.html>

Données et études statistiques du Ministère de la Transition Écologique

<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/le-parc-de-vehicules-selon-leur-categorie-critair-dans-les-zones-faibles-emissions-zfe>

L'insolente trajectoire du SUV – Observatoire CETELEM

<https://observatoirecetelem.com/lobservatoire-cetelem-de-lautomobile/linsolente-trajectoire-du-suv/partenaires-et-methodologie/>

Évolution du poids des véhicules - ADEME

<https://carlabelling.ademe.fr/chiffrescler/r/evolutionMasseMoyenne>

Paradoxe de Braess

[https://fr.wikipedia.org/wiki/Paradoxe\\_de\\_Braess](https://fr.wikipedia.org/wiki/Paradoxe_de_Braess)

Blog de Valentin LUGENSTRASS, adjoint à la Ville de Lyon, conseiller métropolitain

<https://vlstr.com/2021/11/18/lyon-une-transition-des-mobilites-a-la-hauteur-climat-pollution/>

Blog Carfree

<http://carfree.fr/index.php/2005/03/23/contre-la-bagnole/>

Exemple d'autopartage à Nantes

<https://www.imarguerite.com/>

Article de la Gazette des Communes

<https://www.lagazettedescommunes.com/502220/loccupation-du-domaine-public-soumise-a-concurrence-cest-maintenant/>

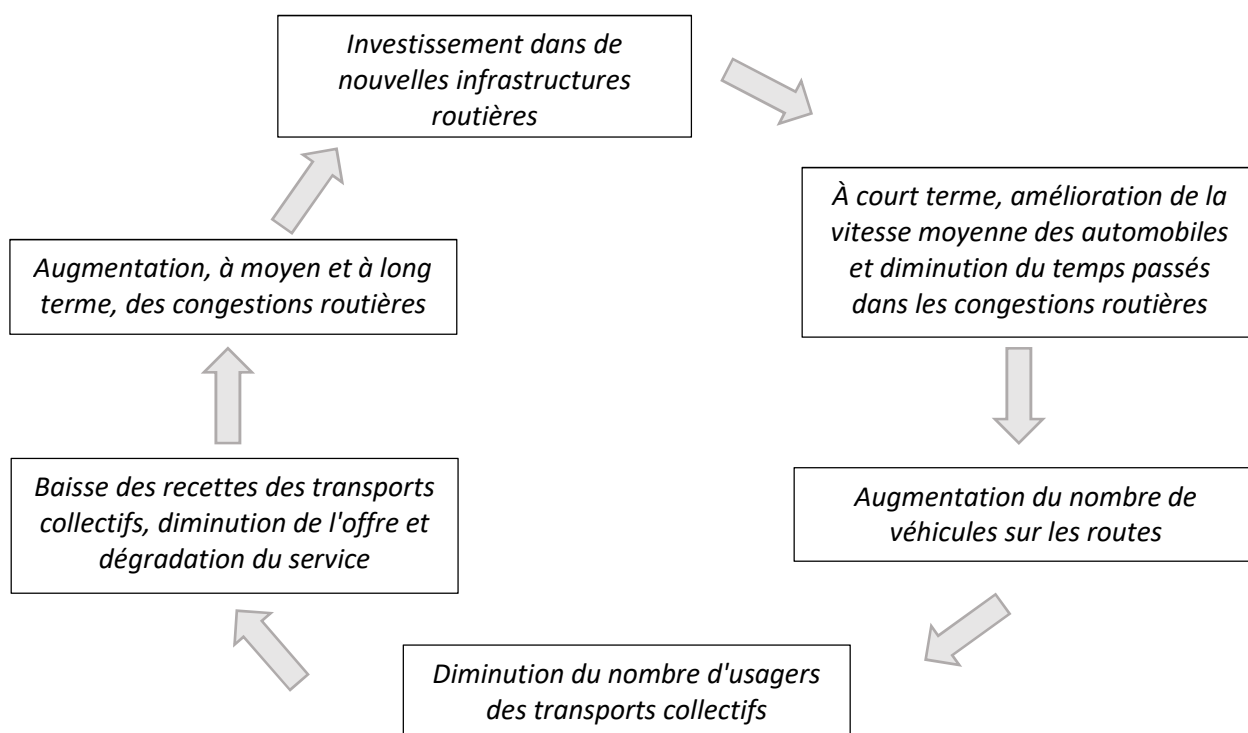
## XI. Annexe n°1 – Note de lecture « Ville contre automobiles »

*Peut-on parler de quelque chose de si évident, de si omniprésent sur les routes, certes, mais aussi dans les consciences des gens que l'automobile ? Peut-on critiquer ce que tout le monde (ou presque) accepte (ou semble accepter) ? La bagnole est tellement devenue le réel que sa critique sera perçue comme une tentative "extrémiste", "non-réaliste", relevant même d'une maladie mentale, « l'autophobie », pour nier l'ordre absolu et nécessaire des choses et des gens. "Comment être contre la bagnole ?" De nombreuses personnes s'étonnent avec dans la voix un accent de détresse (pour nous ou pour eux ?) et un accent de révolte. Nous dirions: "nous sommes contre le ciel bleu" que la réaction ne serait pas plus forte.*

*Le camionnage est l'un des rouages névralgiques du mode de production et de consommation capitaliste. Il favorise la distribution, sur de longues distances, de marchandises, de matériaux et de matières premières. Il encourage la délocalisation des entreprises et des industries.*

*Vouloir diminuer la taille du parc automobile, c'est remettre en question le mode de production et de consommation capitaliste et revenir à une économie locale qui réduit à sa stricte utilité le transport de marchandises.*

*Voici un graphique qui résume le problème de l'investissement dans les infrastructures routières favorisant le transport individuel :*



*Ce cercle, qui se répète à chaque nouvel investissement dans les infrastructures routières, s'amplifie pour prendre une forme de spirale qui ne fait que grandir avec le temps jusqu'à devenir incontrôlable financièrement.*

*Du point de vue de la santé publique, l'automobile est bien pire que la cigarette, et pourtant, les constructeurs automobiles publicisent toujours et encore plus leurs produits à la radio et à la télévision. Pour mettre l'auto en échec, il faut donc procéder comme on le fait déjà pour la cigarette : une*

*campagne éducative doublée de mesures restreignant l'espace accordé aux habitués qui ne peuvent pas se départir de leur mauvaise habitude.*

*Le transport est une affaire individuelle, alors qu'il devrait être une affaire collective. L'automobile a réussi à imposer le mode de consommation capitaliste au fait même de se mouvoir. L'individualisme est devenu la marque de commerce des transports. S'il en coûte si cher pour se déplacer, c'est en grande partie parce que le réseau routier se déploie comme le libre marché économique : chaque automobile individuelle compétitionne pour conserver sa place et profiter de sa vitesse. Nous sommes à des années-lumière de l'idée d'un réseau routier collectif et d'un partage juste et équitable du bien public.*

*Les gestes individuels ont certes leur importance, mais ils sont insuffisants pour enrayer la crise environnementale. Être écologiste, ce n'est pas le choix individuel d'aménager marginalement sa consommation, mais un travail collectif pour nous débarrasser de ce qui nous tient attaché au ravage écologique.*

***Dans un monde idéal, il faudrait tout simplement éliminer la cause du danger et interdire la conduite automobile dans les villes. Voilà la seule et véritable solution.***

*D'un point de vue éthique, l'automobile individuelle contrevient au bien-être de la collectivité et au développement du bien commun. Pour résoudre ce problème éthique, il faut tendre vers l'idée que le transport collectif est un bien commun inconditionnel. Pour se faire, il faut se débarrasser de l'image positive qui entoure encore l'automobile privée, symbole de liberté, d'individualité et de réussite sociale. Au contraire, nous devons retenir que l'automobile privée est le symbole par excellence du gaspillage du territoire urbain, des ressources naturelles et de l'énergie ; qu'elle représente la cause majeure de la dégradation de nos milieux de vie ; et finalement, elle encourage les inégalités sociales et économiques.*

*L'électrification du parc automobile ne remet pas en question ce mode de consommation d'énergie et l'aménagement du territoire urbain et suburbain. L'accroissement du parc automobile entraîne la multiplication des routes et des banlieues, ce qui intensifie la consommation d'énergie et la dégradation de l'environnement dans toutes les catégories. En ce sens, les modèles hybrides et électriques font autant de tort que les modèles conventionnels.*

*Défendre l'idée de réparabilité des objets de consommation semble banal. En faire une règle morale revient néanmoins à ébranler les pratiques de surproduction et de gaspillage aujourd'hui dominantes. Encore maintenant, l'appel à la réparabilité fait partie des injonctions de la décroissance et d'une sortie du mode de production et de consommation capitaliste.*

*L'ennemi numéro un de la planète est l'automobile, peu importe le type d'énergie qui la propulse. Toute innovation prétendument écologique qui contribue à rendre les automobilistes plus heureux est trompeuse et doit être dénoncée.*

## XII. Annexe n°2 – Note de lecture « Métropole et éloignement résidentiel »

*Un des éléments de l'incompréhension suscitée par le mouvement des Gilets Jaunes réside là, dans cette dissonance entre l'image sociale de ménages qui semblent disposer de revenus suffisants pour vivre et leur situation objective, où le bouclage des fins de mois est difficile.*

*La première disparité est que, globalement, l'éloignement touche avant tout les ménages modestes. La périurbanisation pousse de façon structurelle les ménages les plus modestes à supporter les dépenses de transports les plus élevées, non seulement en valeur relative (en proportion de leurs revenus), mais aussi en valeur absolue.*

*Un ouvrage récent est venu rappeler que dans les milieux populaires, la mise en couple et l'arrivée d'un enfant surviennent souvent dans la vingtaine. [...] Avec 2500 euros par mois, il est possible d'emprunter 160 000 euros en s'endettant sur 20 ans, 190 000 euros sur 25 ans. Avec un tel budget, l'achat d'une maison individuelle est envisageable dans le lointain périurbain lyonnais.*

*Les accédants modestes des communes rurales consacrent en moyenne plus de 40% de leurs revenus à leurs déplacements, quand ce chiffre est de l'ordre de 5% pour les habitants de Paris.*

*Autour du Grand Lyon, on trouve beaucoup de communautés de communes, qui non seulement sont beaucoup moins peuplées que la Métropole, mais qui sont aussi dotées de moyens par habitants très inférieurs. A la Tour-du-Pin, le budget d'investissement est par habitant trois fois moindre que pour la Métropole. L'accueil périscolaire est particulièrement en cause. Cela constitue un important coût caché de la mobilité : plus les déplacements sont longs, plus la journée de garde est délicate à organiser et coûteuse.*

*L'idée de prendre en compte conjointement les coûts du logement et du transport, qui resterait confidentielle, a alors pris de la vigueur à travers la notion de coût résidentiel. De même, les enjeux de la précarité énergétique, au départ fortement rattachés au mal logement, se sont progressivement élargis à la question de la mobilité quotidienne.*

*Les tensions engendrées par la combinaison des prix du foncier, du surendettement, des coûts croissants des énergies, de la faible plus-value marchande des maisons acquises et de la dépendance automobile sont venues contraindre ou limiter les capacités d'adaptation des ménages.*

*Depuis plus de 30 ans, l'aménagement du territoire a favorisé les parcours résidentiels à risque.*

*Déjà entre 2008 et 2011, les travaux d'UrbaLyon soulignaient les risques psychosociaux et économiques auxquels de nombreux ménages étaient exposés en raison de leur faible capacité de transformer leurs déplacements en pratique sobre et durable. Urbalyon avait aussi indiqué que de nombreux ménages ne pourraient plus faire face si la hausse des prix des carburants était constante pendant au moins quatre années consécutives.*

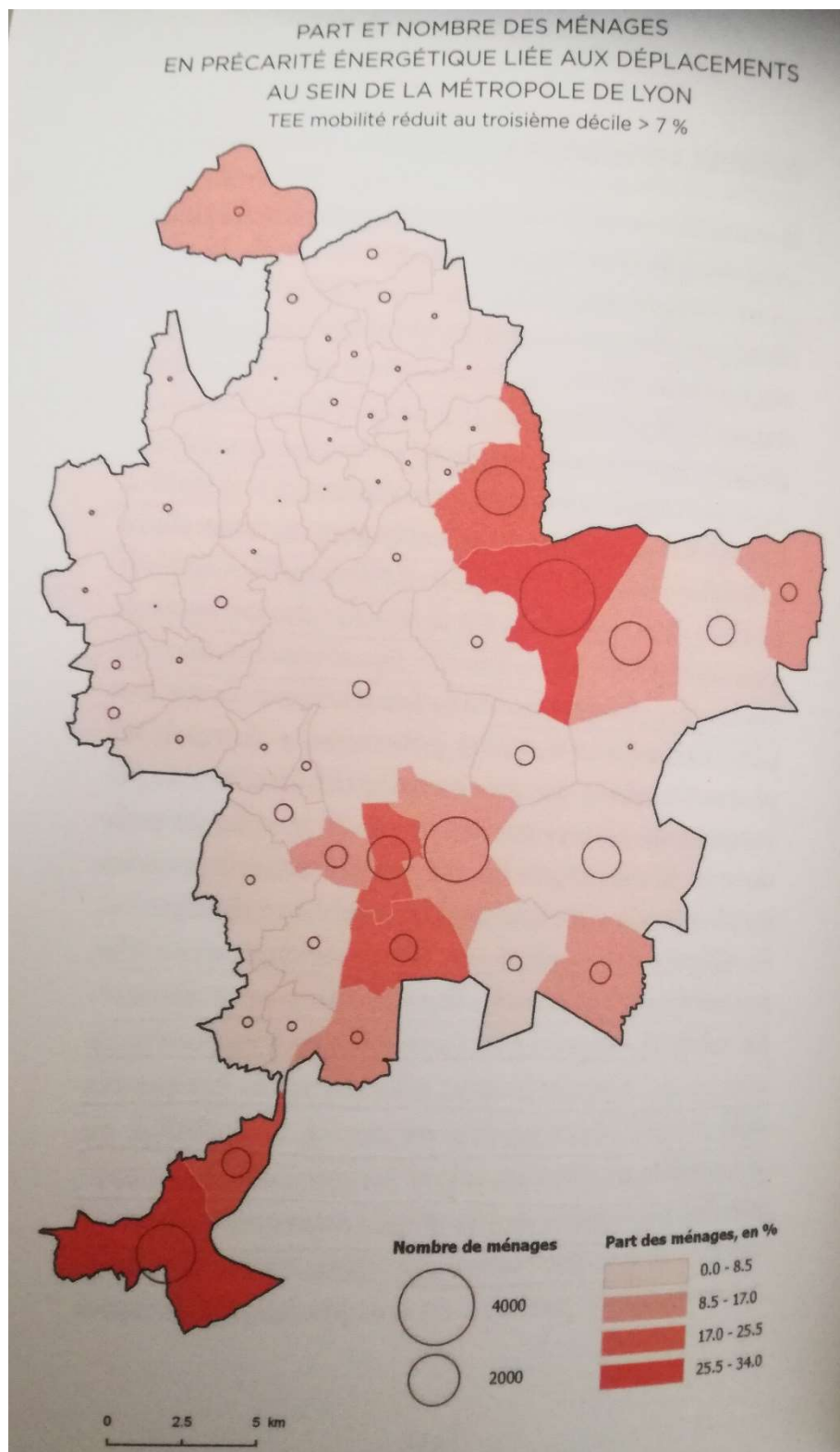
*La justice ne peut être assurée sans prendre en compte la dépendance automobile et les vases communicants entre l'habitat, la mobilité et les diverses formes d'inclusion sociale. Cette observation appelle à une évolution des systèmes des droits avec notamment des soutiens du type « Aide Personnalisée au Logement et à la Mobilité Durable ».*

*Pour les politiques de mobilité, la précarité énergétique a longtemps constitué un angle mort, les acteurs estimant offrir une solution adaptée à travers la tarification solidaire.*



*Il s'agit de réduire le recours à l'automobile et le coût qu'elle représente pour les ménages les plus modestes.*

*Le schéma directeur des énergies a modélisé le taux d'effort énergétique relatif à la mobilité [...]. 20 000 à 25 000 ménages sont concernés par ce volet de la précarité dans la Métropole de Lyon*



### XIII. [Annexe n°3 – Contribution des groupes politiques](#)