

Plan Climat Nord Pas de Calais

Fiche “Lilas Autopartage : La voiture autrement, simplement”

Date prise en compte pour la description de l'état d'avancement de l'action: juin 2010

Partie 0 : Résumé

L'initiative de Lilas Autopartage a pour objectif de mettre à disposition des entreprises et de la population lilloise des voitures autopartagées disponibles en différents endroits de la métropole.

Cette action permet à la fois d'agir sur l'utilisation individuelle de la voiture et la combinaison avec l'utilisation des transports en commun, tout en permettant à tout à chacun de bénéficier de l'utilisation d'une voiture à moindre coût. Aujourd'hui, Lilas possède 14 stations et 30 véhicules et compte accroître son activité dans le but également d'assurer sa dépendance financière.

Cette action a été initiée en 2007 en Région Nord Pas de Calais pour la première fois à Lille, et est portée par la Ville de Lille et Kéolis.

Slogan de l'action

Lilas Autopartage : La voiture autrement, simplement

Partie 1: Présentation qualitative de l'action

1. Description et champ d'application

L'autopartage est un service de location de voitures en libre service accessible 24h/24 et 7j/7, destiné aux habitants et professionnels des villes denses, qui ont besoin d'un véhicule pour des déplacements ponctuels. Ce service est actuellement disponible sur la Ville de Lille, et met à disposition des abonnés 30 véhicules répartis sur 14 stations.

Le principe est de réserver le véhicule sur Internet ou par téléphone pour une durée définie et de le récupérer dans l'une des stations Lilas lilloises grâce à sa carte d'accès. Ce service s'adresse autant aux particuliers qu'aux entreprises et administrations basées à Lille.

L'avantage est de disposer d'une voiture quand on en a besoin sans en assumer les contraintes d'entretien, d'assurance, de plein d'essence et cela à moindre coût par rapport à l'achat et l'entretien d'une voiture. De plus, l'utilisation de l'autopartage a un impact direct sur la réduction des places de parking, la nuisance sonore, la pollution de l'air ainsi que la réduction des émissions de GES.

Lilas est un projet d'intelligence collective, qui s'inscrit dans une démarche de développement durable et une initiative citoyenne et solidaire. Pour la mise en place de Lilas, un partenariat entre Kéolis et la Ville de Lille a été créé. Ce partenariat a permis le financement et le déploiement du service sur Lille.

2. Objectifs poursuivis

Les objectifs liés à la mise en place de Lilas Autopartage sont à la fois sociaux, environnementaux et économiques :

Objectifs Sociaux :

- Offrir un maillon complémentaire à l'utilisation des transports en commun pour les personnes ne possédant pas de voiture
- Offrir un accès à la voiture à tous, y compris à des publics en difficulté

Objectifs Environnementaux :

- Contribuer à faire changer les comportements par rapport à la voiture : 1 voiture en autopartage remplace 7 à 8 véhicules
- Réduire la motorisation des ménages et ainsi participer à la réduction des émissions de GES et d'autres polluants atmosphériques

Objectifs économiques :

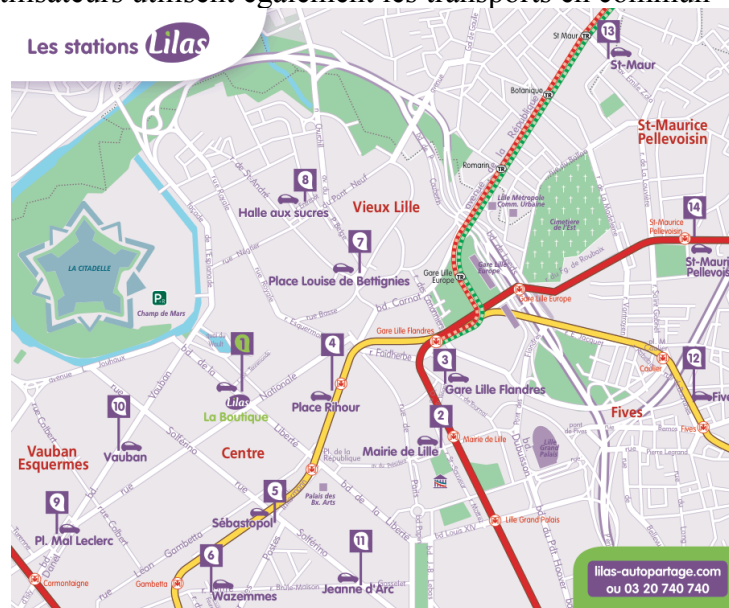
- Participer au développement économique et social
- Proposer un service complémentaire aux entreprises et administrations lilloises.

3. Etat d'avancement

Lancé en février 2007 avec 15 véhicules et 9 stations, le service s'est progressivement étoffé pour disposer début 2010 de 30 véhicules et 14 stations.

Voici quelques chiffres clés de l'activité en 2009 :

- 42,5% des utilisateurs ont vendu leur voiture ou n'en ont pas achetée une seconde
- 859 conducteurs concernés en moyenne en 2009
- 7694 trajets effectués
- en moyenne 9 trajets/an/conducteurs
- 20 véhicules en moyenne sur 2009
- 60% des voitures roulent avec 2 passagers
- 93% des utilisateurs utilisent également les transports en commun



Localisation des stations Lilas sur Lille

Lilas Autopartage possède également une boutique afin d'assurer une centralisation des services et d'offrir une bonne visibilité de ses activités.

Lors de son lancement, Lilas avait pour objectif d'atteindre, en 2012, un nombre total de 45 véhicules. Actuellement, l'objectif est d'en avoir 50 afin d'atteindre l'équilibre financier.

4. Porteur

La ville de Lille et Keolis, opérateur de mobilité, sont les fondateurs du projet et travaillent en synergie pour développer un service complémentaire aux transports en commun sur le territoire et notamment pour la réalisation de trajets de plus longues distances.

Lilas est une SCIC, société coopérative d'intérêt collectif.

Un des intérêts majeurs de cette forme de société : les utilisateurs du service, comme les salariés sont intégrés dans les prises de décision à côté des partenaires que sont la ville de Lille, les structures de l'économie solidaire, et Keolis.

5. Partenaire(s)

L'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie), la Région Nord Pas de Calais, la Macif, et les structures de l'économie sociale et solidaire (Les Cigales et Garrigue) ont soutenu le démarrage du projet par des expertises et des financements.

6. Bénéficiaires

A la fin décembre 2009, Lilas Autopartage comptait 957 conducteurs utilisant le service. Ces conducteurs sont des particuliers, des étudiants ou encore des employés du privé et du public.

7. Ressources

Lilas Autopartage compte 4 employés travaillant dans la boutique sur Lille. Ces employés sont en charge de l'organisation des réservations, de l'entretien des véhicules et de répondre aux demandes particulières des clients (siège enfant additionnel,...)

En 2009, les coûts totaux de fonctionnement (personnel, leasing et entretien des véhicules, système d'exploitation, marketing, etc.) s'élevaient à 400.000 €, dont environ 60% de frais variables liés directement à la taille du parc de véhicules) Les rentrées s'élevaient à 300.000 €, dont 285.000 de chiffre d'affaires et 15.000 de subventions.

8. Principales leçons

a) principales réussites

- Le nombre d'adhérents est supérieur à ce qui est prévu,
- Le taux d'usage du service est plus important que prévu
- Le taux de rotation est plus élevé que les autres systèmes d'autopartage en France
- Le système permet une bonne complémentarité avec les autres offres de transport sur le territoire.

b) obstacles à surmonter

- La stabilité financière de Lilas est prévue pour 2012 selon le business plan qui a été construit (indépendance par rapport au financement). Cependant, cette stabilité ne sera sans doute pas atteinte pour 2012. En effet, les coûts de fonctionnement ont été plus importants que

prévu car les coûts d'abonnement ont été revus à la baisse afin de faciliter l'accès au service au plus grand nombre.

c) facteurs-clés de succès

- Une forte communication pour faire connaître le projet
- Une bonne relation et fidélisation de la clientèle (relation privilégiée et de confiance)
- Bonne localisation des stations dans des zones denses avec une mixité entre résidentiel et emplois, de façon à permettre un bon usage du service (en journée par les professionnels et en soirée et le WE par les particuliers).
- Implantation des stations à proximité des transports en commun, car le service s'adresse aux clients des transports en commun et leur proximité permet d'élargir la zone d'attraction du service
- La mise en place d'un soutien financier par des organismes publics pour faciliter le lancement et le développement de l'action avant d'atteindre l'équilibre financier.

9. Autres impacts éventuels

En plus d'agir directement sur les émissions de GES et de polluants atmosphériques, l'adhésion des clients à l'autopartage impacte sur les changements de comportement et améliore la qualité de vie (plus de déplacements à pieds et en vélo constatés chez les utilisateurs via l'enquête de satisfaction.).

Cette action a également un but social en permettant l'accès à la voiture par le plus grand nombre et en proposant également des solutions pour les personnes handicapées.

Partie 2: Pour en savoir plus...

1. Contact de l'action

Claire Lambert, gérante de Lilas Autopartage, clambert@lilas-autopartage.com au 03 20 740 740

2. Autres contacts

Marc Santré : Adjoint élu au déplacement, au stationnement, au taxi, à l'aménagement et à la voirie à la Ville de Lille

Christiane Bouchart : Adjointe aux économies sociales et solidaires à la Ville de Lille

Françoise de la Charlerie : Responsable Kéolis du co-voiturage et de l'autopartage

3. Références utiles

www.lilas-autopartage.com

www.xerfi.fr/etudes/0str18.pdf (étude sur les perspectives de l'autopartage en France à l'horizon 2015)

Partie 3: Transférabilité de l'action

Note : Le contenu de cette section a été rédigé par le bureau d'étude et n'engage pas la responsabilité du porteur de l'action actuelle

1. Pourquoi démultiplier cette action en NPDC ?

La mise en place de l'autopartage permet de faire changer les comportements par rapport à la voiture et de limiter le taux d'équipement et la motorisation des ménages.

De plus, les adhérents privilégient les déplacements en transport en commun et la mobilité douce.

Cette action entre dans la stratégie globale à développer au sein de la région en matière de développement de la mobilité durable.

La région Nord Pas de Calais comprend des pôles urbains très importants. Aujourd'hui, en lien avec le développement des transports en commun, le déploiement des alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle devient donc primordial.

2. Qui pourrait être intéressé à déployer une action similaire ?

Les grands pôles urbains en partenariat avec les opérateurs de transport public qui pourraient ainsi élargir leur offre de mobilité.

Les pôles urbains de plus de 100.000 habitants tels que Valenciennes, Dunkerque, Lens, ... peuvent être des moteurs dans le développement de l'autopartage sur la région.

Cette action doit être portée par plusieurs acteurs car elle nécessite également un financement sur plusieurs années avant d'atteindre la stabilité financière.

En résumé, différents acteurs, qu'ils soient publics ou privés, peuvent prendre en charge la mise en place de l'autopartage sur un territoire. Cependant, la mise en place de synergies entre ces acteurs est importante pour le succès de l'entreprise.

3. Conditions de transférabilité

La mise en place d'un service d'auto-partage peut se réaliser sous certaines conditions favorables :

- Zone urbaine densément peuplée, avec mixité entre résidentiel et pôles d'emploi
- Offre de transports collectifs développée
- Soutien des pouvoirs publics (volonté des élus)
- Soutien financier public au démarrage jusqu'à l'équilibre financier

Dans la région, ces conditions pourraient être rencontrées dans 8 autres agglomérations importantes (en plus de Lille) : Douai, Valenciennes, Béthune, Dunkerque, Val de Sambre-Avesnois, Boulogne, Lens-Liévin, et Hénin-Carvin.

Il est à noter que la mise en place du SMIRT (Syndicat Mixte Intermodal Régional des Transports) qui a pour rôle d'harmoniser l'offre de transports en commun à l'échelle de la Région peut également devenir un moteur important de démultiplication sur la Région.

Lilas estime que l'équilibre financier peut être atteint quand la taille du parc de véhicules dans une agglomération atteint environ 50 véhicules.

4. Indicateur(s) de suivi et de résultats

- Nombre de voitures auto-partagées
- Nombre de stations
- Nombre de clients
- Nombre de reventes de voitures (par les utilisateurs du système d'autopartage)
- Nombre de trajets et de kilomètres parcourus
- Evolution du chiffre d'affaires par véhicule
- Nombre de tonnes de CO2 évitées

Partie 4: Quantification de l'impact environnemental (GES et pollution de l'air) de l'action

Note : Le contenu de cette section a été rédigé par le bureau d'étude et n'engage pas la responsabilité du porteur de l'action actuelle

1. Scénarios de quantification

Chiffres clés de Lilas par rapport à l'utilisation de la voiture :

- 42,5% des utilisateurs ont vendu leur voiture ou n'en ont pas achetée une seconde
- 859 conducteurs en 2009
- 7694 trajets effectués
- en moyenne 9 trajets/an/conducteurs
- 20 véhicules en moyenne sur 2009
- 60% des voitures roulent avec 2 passagers
- 93% des utilisateurs utilisent également les transports en commun

Parc de véhicules en 2009 : 20 voitures en moyenne sur l'année pour Lilas Autopartage.
Consommation des véhicules sur l'année 2009.

	nbre de véhicule	Total de km	Litre d'essence
Twingo	3	60.000	4.260
Kangoo	7	140.000	14.420
Clio	15	300.000	22.500

En comparaison, nous avons pris comme référence une voiture utilisée pour parcourir en moyenne 10.000 km par an et qui roule à l'essence comme les voitures de Lilas.

Nous avons pris comme hypothèse, sur base des discussions avec Lilas Autopartage et les résultats de l'enquête de satisfaction, la substitution suivante à l'utilisation de la voiture personnelle :

- 34% des trajets qui sont évités ou remplacés par des modes doux (à pied ou à vélo)
- 10% de trajets avec la voiture du ménage
- 50% de trajets en transports en commun
- 6% des trajets sont réalisés avec la voiture Lilas Autopartage.

2. Réduction nette des émissions de GES

Pour le calcul du gain carbone de l'action, nous avons comptabilisé les émissions évitées par la non utilisation de la voiture sur les 10.000 km, gain duquel nous avons soustrait les émissions liées à l'utilisation accrue de la deuxième voiture familiale, des transports en commun et de la voiture Lilas Autopartage.

Nous avons également comptabilisé les émissions réduites par la revente ou le non achat d'une seconde voiture, ainsi que la réduction liée à la non utilisation d'une place de parking (prise en compte des émissions liées à la réalisation de place de parking et des matériaux immobilisés).

Le gain carbone est représenté dans le tableau ci-dessous :

Emissions totales évitées	TeqCO2	TeqCO2/utilisateur	TeqCO2/véhicule
Recours à l'utilisation d'une voiture Lilas	598	0,7	30
Immobilisation de la voiture	155	0,2	7,7
Immobilisation des places de parking	10	0,0	0,5
Par an	763	0,9	38

Le calcul du gain carbone met en avant qu'une voiture autopartagée chez Lilas permet de réduire en moyenne 38 TeqCO2 par an.

Si l'on tient compte de l'utilisation de la voiture uniquement, cela correspond, par rapport aux émissions moyennes liées à l'utilisation de la voiture personnelle, à une réduction de 60% des émissions de GES.

3. Impact sur les émissions atmosphériques

Les voitures mises à disposition par Lilas auto-partage sont des Renault Twingo, Clio et Kangoo.

Le tableau suivant reprend les émissions de polluants (en g/100km) pour ces 3 modèles de véhicules:

MODELE	CO	HC	NOX	HC+NOX
TWINGO	0,319	0,066	0,022	0,088
CLIO	0,425	0,058	0,018	0,076
KANGOO	0,236	0,054	0,059	0,113

Selon les hypothèses de substitution, sur les 10.000 km initialement parcourus en voiture, les personnes ayant recours à l'autopartage n'en parcourent plus que 1.800 km en voiture. Cela correspond à une diminution de 82%.

Le tableau suivant reprend les émissions moyennes de polluants en Kg pour 10.000 km en voiture, en comparaison aux émissions moyennes si l'on a recours à l'utilisation des voitures de Lilas Autopartage.

	CO	HC	Nox
Emissions moyenne si 10.000 km/an	32,7	5,9	3,3
Emissions évitées par l'utilisation de Lilas	5,9	1,1	0,6

4. Scénario de démultiplication d'ici 2020

Cette action peut être développée suivant 2 directions. D'une part, on peut augmenter le nombre de clients sur Lille et ainsi élargir le service à l'ensemble de la communauté d'agglomération.

D'autre part, dans les limites de transférabilité énoncées ci-dessus, on peut transposer l'action à d'autres grands centres urbains sur la Région.

Dans une étude publiée par le CERTU en 2008 sur l'état des lieux de l'autopartage en France et en Europe, on retrouve comme scénario de déploiement potentiel les chiffres suivants :

Scénario A	Scénario B
Hypothèse de 4 000 clients et 115 voitures en 5 ans plutôt destiné aux agglomérations de plus de 400 000 habitants	Hypothèse de 1 500 clients et 45 voitures en 5 ans plutôt destiné aux agglomérations de 100 000 à 400 000 habitants

Dans le cadre de la métropole lilloise avec plus d'1 million d'habitants, nous pouvons, pour le déploiement reprendre le scénario A alors que pour les 8 autres agglomérations importantes (Douai, Valenciennes, Béthune, Dunkerque, Val de Sambre-Avesnois, Boulogne, Lens-Liévin, Hénin-Carvin), nous reprendrons le scénario B.

Attention cependant : pour les agglomérations ayant entre 100.000 et 400.000 habitants, il est important de tenir compte des conditions de réussite de la transférabilité car même si le nombre de bénéficiaires peut être important, il est primordial de garantir une dynamique territoriale en matière de transports en développant l'ensemble des alternatives à l'utilisation individuelle de la voiture.

5. Quantification de la réduction potentielle des GES en 2020

Par nouvelle voiture mise en service, l'autopartage permettrait d'éviter les émissions de 38 TeqCO₂.

Déploiement sur la métropole lilloise :

Si l'on considère que dans 5 ans, on aura 115 voitures sur la métropole lilloise et que la croissance à partir de 2010 est constante jusqu'en 2015 pour atteindre 115 véhicules (35 véhicules aujourd'hui) le gain carbone cumulé pour 2020 serait aux alentours de 39.000 TeqCO₂.

Déploiement aux autres agglomérations de la Région

Si maintenant, on étend l'action à partir de 2011 aux autres agglomérations de la région entrant dans les conditions de transférabilité (8 agglo), avec l'obtention de 45 voitures par agglomération dès 2016 (en moyenne), le gain carbone cumulé pour 2020 serait aux alentours de 100.000 TeqCO₂.

Au final, pour l'année 2020, la réduction effective des émissions de GES par rapport à aujourd'hui pour le développement de l'autopartage à Lille et dans les autres agglomérations de la Région, reviendrait à $(115+8*45) * 38 = 18\ 000$ TeqCO₂.

Coûts du déploiement :

En 2009, les coûts étaient de € 240.000 pour les frais variables liés aux 20 véhicules (soit € 12.000 par véhicule) + € 160.000 de frais « fixes » (personnel, marketing, système informatique, etc.)

Pour une agglomération accueillant 115 véhicules (cas de Lille), en supposant que les frais variables sont quasi proportionnels au nombre de véhicules (donc multipliés par 5,75) tandis que les frais « fixes » ne font que tripler par rapport à 2009, on peut estimer les coûts totaux à environ € 1,8 million.

Pour une agglomération accueillant 45 véhicules en moyenne, en supposant que les frais variables sont quasi proportionnels au nombre de véhicules (donc multipliés par 2,25) tandis que les frais « fixes » ne sont multipliés que par 1,5 par rapport à 2009, on peut estimer les coûts totaux à environ € 800 000.

Dans le même temps, les recettes devraient également augmenter. L'équilibre financier devrait être dépassé bien avant 2020 pour la métropole de Lille, et atteint (ou presque atteint) en 2020 pour la plupart des 8 autres agglomérations visées (surtout les plus grosses d'entre elles, Lilas estimant actuellement qu'une taille critique d'environ 50 véhicules est nécessaire pour atteindre l'équilibre financier).

Lien avec le Facteur 4 :

En comparaison avec les émissions de l'ensemble du secteur du transport (passagers + marchandises) qui représentent 17% des émissions en Nord Pas de Calais (soit 7 650 000 Teq CO₂), la réduction des émissions de 18 000 TeqCO₂ pour l'année 2020 liée au développement de l'autopartage représente 0,2 %, à mettre en relation avec une réduction de 41 % requise d'ici 2020 si l'on veut suivre une tendance correspondant au Facteur 4 d'ici 2050.