

**CONCOURS EXTERNE, INTERNE ET DE 3<sup>ème</sup> VOIE  
DE TECHNICIEN PRINCIPAL TERRITORIAL DE 2<sup>ème</sup> CLASSE**

**SESSION 2020**  
*REPORTÉE À 2021*

**ÉPREUVE DE RAPPORT AVEC PROPOSITIONS OPÉRATIONNELLES**

ÉPREUVE D'ADMISSIBILITÉ :

Rédaction d'un rapport technique portant sur la spécialité au titre de laquelle le candidat concourt. Ce rapport est assorti de propositions opérationnelles.

Durée : 3 heures  
Coefficient : 1

<b>SPÉCIALITÉ : DÉPLACEMENTS, TRANSPORTS</b>
--

**INDICATIONS DE CORRECTION**

Vous êtes technicien principal territorial de 2<sup>e</sup> classe, chargé des déplacements dans une communauté d'agglomération de 160 000 habitants avec une ville centre de 70 000 habitants.

Une récente enquête menée sur le territoire a pointé des difficultés à se déplacer pour de nombreux ménages faute d'un maillage de transports en commun suffisamment développé. Les élus communautaires souhaitent donc diversifier les offres en matière de mobilité sur le territoire.

Dans un premier temps, le directeur général des services techniques vous demande de rédiger à son attention, exclusivement à l'aide des documents joints, un rapport technique sur l'autopartage.

**10 points**

Dans un second temps, il vous demande d'élaborer un ensemble de propositions opérationnelles pour développer l'autopartage sur le territoire.

*Pour traiter cette seconde partie, vous mobiliserez également vos connaissances.*

**10 points**

#### Liste des documents :

- Document 1 :** « Enquête nationale sur l'autopartage » - *6-t.fr* - 2016 - 5 pages
- Document 2 :** « Comment développer l'autopartage en zone périurbaine. Guide » - *Caisse des dépôts* - novembre 2017 - 4 pages
- Document 3 :** « Pour une mobilité écologique : l'autopartage » - *Fiches pratiques techniques n° 234* - décembre 2019 - 4 pages
- Document 4 :** « L'autopartage en trace directe : quelle alternative à la voiture particulière ? » - *6-t.fr* - 2014 - 3 pages
- Document 5 :** « Lettre ouverte aux élus en charge de la mobilité » - *Citiz.coop* - 20 juin 2018 - 2 pages
- Document 6 :** « L'autopartage est-il voué à faire perdre de l'argent aux collectivités ? » - *lagazette.fr* - 26 décembre 2018 - 2 pages
- Document 7 :** « Création d'un label autopartage pour toute la Région Ile-de-France » - *iledefrance-mobilites.fr* - 17 avril 2019 - 2 pages
- Document 8 :** « Quelle place pour l'autopartage sur la Métropole ? » (extraits) - *Regards de l'AGAM* - novembre 2016 - 3 pages
- Document 9 :** « Avec le départ de Bolloré, quel avenir pour l'autopartage à Lyon et Bordeaux ? » - *lagazette.fr* - *Club Techni.Cités* - 31 août 2020 - 2 pages

#### Documents reproduits avec l'autorisation du CFC

*Certains documents peuvent comporter des renvois à des notes ou à des documents non fournis car non indispensables à la compréhension du sujet.*

## **1) Présentation du sujet**

Le déploiement de nouvelles mobilités qui s'inscrivent dans une vision durable de la ville représente une thématique en vogue en matière de déplacements urbains. Parmi elles, de nombreuses collectivités ont choisi de s'orienter vers l'auto-partage en tant que dispositif favorisant un usage plus rationalisé de la voiture particulière. Pour autant, le coup d'arrêt d'Autolib' à Paris en 2018 montre que la viabilité d'un tel service ne va pas de soi.

Ainsi, le dossier invite les candidats à s'interroger sur les différentes options possibles que recouvre le concept d'autopartage. Il appelle en outre à questionner la pérennité du système sur le plan technique mais également en terme de modèle économique. Du reste, le futur technicien doit également mesurer la pertinence de l'outil « auto-partage » en tant que levier d'une politique de déplacement durable engagée par une collectivité. Car le recueil documentaire ne présente pas un dispositif clé en main, mais plutôt une diversité de solutions qui sont plus ou moins adaptées selon les caractéristiques propres à un territoire et à la stratégie globale de transport qui y est développée.

## **2) Analyse de la mise en situation et du dossier**

Le dossier comprend une série d'articles qui présentent des retours d'expérience et analyses d'usage, rédigés pour certains par des experts (le bureau d'études 6-t est notamment à l'origine de plusieurs documents, sinon référencé dans d'autres). Le corpus permet en outre de saisir les enjeux économiques de l'autopartage, ainsi que le rôle que les collectivités ont à jouer dans son déploiement.

La commande met le candidat en situation de technicien chargé de déplacement au sein des services d'une communauté d'agglomération relativement importante. L'autopartage y est appréhendé comme une solution afin de pallier une desserte TC insuffisante, et proposer une nouvelle offre de mobilité complémentaire. Les candidats devront garder ces objectifs en tête dans leur analyse car le dossier fait état de divers cas où l'autopartage est développé en milieu urbain dense, là où les TC sont les plus abondants. Ces cas exposés ne sont de fait pas les plus appropriés à cette commande.

La mise en situation appelle de surcroît les candidats à ne pas s'appesantir sur les aspects techniques d'un service d'auto-partage. Il les invite en revanche à se pencher sur le rôle que peut jouer une collectivité dans la mise en place et la pérennisation d'un tel dispositif. Dès lors, ils devront aborder en priorité les modalités de mise en œuvre du service sur l'espace public, ses impacts sur le stationnement, le partenariat qu'il implique de tisser avec les opérateurs, sinon sa gouvernance. A la lecture du dossier, il n'est d'ailleurs pas évident que le recours à l'auto-partage représente une réponse pertinente à la commande, et c'est peut-être là que réside toute la difficulté du sujet !

### **Document 1 – « Enquête nationale sur l'autopartage » - 6-t.fr**

Ce document restitue une enquête nationale sur l'autopartage menée en 2016 par le bureau d'étude 6-t. Celle-ci a été effectuée dans la lignée d'une précédente enquête datant de 2012, permettant ainsi de mesurer des évolutions sur la période intermédiaire. Dans cet article figurent de nombreux chiffres sur lesquels le candidat pourra s'appuyer pour illustrer son propos (profil des usagers, évolution des pratiques de mobilité chez les usagers du service, places de stationnement que le service permet de gagner ...)

Les différentes formes d'autopartage sont présentées : en boucle (objet principal de l'enquête), en trace directe, entre particulier. Le document indique qu'il existe une diversité de parcours menant à l'autopartage : le service peut-être par exemple à la fois une cause ou une conséquence de la démotorisation. Le profil des usagers n'en reste pas moins très homogène : il s'agit pour l'auteur d'un « marché de niche » avec une forte proportion de personnes plutôt âgées, financièrement aisées et fortement diplômées. Mieux communiquer sur les avantages du service, notamment économiques, permettrait de le démocratiser.

L'autopartage semble, à l'aune de l'enquête de 2016, avoir un impact bien réel sur le stationnement : en prenant en compte toutes les voitures dont les répondants se sont séparés après inscription au service, chaque voiture d'autopartage remplace 10 voitures particulières et libère 9 places de stationnement. A partir de ces résultats, différents facteurs de succès sont listés :

- implanter les stations là où les alternatives à la voiture sont nombreuses
- créer un réseau de stations dense,
- proposer des véhicules diversifiés, à moteur thermique ou hybride,
- faciliter l'accès au service, en recourant notamment aux NTIC et à des supports qui combinent plusieurs modes de transport,
- promouvoir l'autopartage auprès des entreprises et des collectivités.

Enfin, le document précise la manière dont les collectivités peuvent soutenir l'autopartage :

- par une mise à disposition des espaces de stationnement,
- par une mise en place des politiques de restriction de stationnement
- par un soutien financier aux opérateurs,
- par une incitation à l'utilisation du service auprès de ses propres agents,
- par le développement d'une communication institutionnelle.

## **Document 2 – « Comment développer l'autopartage en zone urbaine. Guide » - Caisse des dépôts**

Il s'agit d'une plaquette élaborée par la Caisse des dépôts, à visée grand public. Cet établissement en tant qu'investisseur public mobilise des fonds pour le développement des mobilités innovantes dont l'autopartage fait partie. Ainsi, ce document présente succinctement son action en la matière. Noter qu'il envisage le dispositif comme une solution potentielle en zone périurbaine (dont on peut considérer qu'elles constituent en partie les zones à enjeu de la mise en situation), sans toutefois apporter réellement d'éléments probants à cet effet.

Les candidats pourront y puiser quelques chiffres généraux sur la motorisation des ménages en France. La plaquette leur donne également une définition claire de l'autopartage (p2). Les différentes formes que peut prendre cette solution sont aussi explicitées (entre particuliers, en boucle, en free floating, à la trace ou en trace directe). Selon ce document, le dispositif présente plusieurs atouts :

- pour les usagers ; coûts liés à la possession d'un véhicule mutualisés, mobilité pour ceux qui n'ont pas de véhicule améliorée, praticité du service par rapport aux autres modes de transport,
- pour les collectivités ; réduction des émissions de gaz à effet de serre si la flotte de véhicule est propre, dispositif qui encourage le changement de comportement (autopartage favorise l'utilisation des TC), diminution du nombre de voiture en circulation, donc de la congestion, et effets positifs sur le stationnement).

Un tableau comparatif des différentes formes d'auto-partage tend à montrer que les solutions « entre particulier » et « en boucle » sont les plus « adaptées » à l'environnement péri-urbain tout en rencontrant un certain nombre de limites. Le document précise en outre qu'un service d'auto-partage, s'il n'est pas entre particulier, nécessite des investissements conséquents, pour la mise à disposition de place de parking, et pour la réalisation de bornes de recharge en cas de flotte électrique (sans toutefois donner d'éléments chiffrés).

Il indique au demeurant des préconisations de mise en œuvre, dont en premier lieu celle de bien caractériser au préalable le territoire cible (desserte en transports en TC, densité et caractéristiques socio-économique de la population). Divers « facteurs clés » sont énumérés selon la forme d'auto-partage envisagée. On notera en particulier des traits communs : la complémentarité du dispositif d'autopartage avec le réseau TC, une billettique et une information commune entre le service et les TC, le recours à une flotte comportant une part de véhicules thermique / hybride.

### Document 3 – « Pour une mobilité écologique : l'autopartage » - *Fiches pratiques techniques n° 234*

Ce document est une fiche technique à l'attention des acteurs de collectivité pour la mise en œuvre d'un système d'autopartage. Celle-ci apporte de nombreuses informations sur les plans opérationnel, juridique, social et organisationnel. Il s'agit donc d'un texte essentiel à la bonne compréhension du sujet.

Y sont mentionnés en premier chef des repères législatifs relatifs à l'autopartage, synthétisés dans le tableau suivant :

<b>Loi Grenelle 2</b>	- création d'un « label autopartage », dont les conditions d'attribution sont réglementées par le code des transports
<b>Loi TECV</b>	- intégration de l'article L.1231-14 du code des transports, définissant l'autopartage comme : « <i>la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules. Chaque abonné ou utilisateur habilité peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée.</i> » - intégration de dispositions encourageant l'autopartage, notamment sur le label autopartage : les collectivités « <i>fixent les caractéristiques techniques des véhicules au regard, notamment, des objectifs de réduction de la pollution et des GES qu'elles déterminent et les conditions d'usage de ces véhicules auxquelles est subordonnée la délivrance du label.</i> » (art 1231-14 c. des transports)
<b>Loi MAPTAM</b>	- création des Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM) dont les compétences couvrent l'auto-partage et plus particulièrement l'organisation de ce service en cas d'inexistence, d'inadéquation et d'insuffisance de l'offre privée
<b>Loi LOM</b>	- objectif de « <i>désenclaver le territoire et de faire émerger des solutions de transports moins polluants que les véhicules individuels.</i> » : - Obligation des AOM de « <i>veiller à l'existence de systèmes d'information multimodaux sur les services de transport et de mobilité.</i> » - affectation possible d'un versement mobilité remplaçant le versement transport sur des dépenses d'auto-partage, - possibilité ouverte aux employeurs de verser à leurs salariés un forfait mobilité durable de 400 €

La fiche technique précise les manières dont les collectivités peuvent intervenir dans la mise en œuvre d'un dispositif d'autopartage :

- par un soutien financier, sinon en créant les conditions favorables à son développement, de manière directe (réservation de places de stationnement, définition des caractéristiques techniques des véhicules) ou indirecte (restriction du stationnement, déploiement TC),
- en l'intégrant comme composante à part entière d'un Plan de Mobilité (noter que le Conseil d'Etat a déclaré dans un avis de 1972 relatif à une expérience montpelliéraine que « l'autopartage concourt à la réalisation de l'intérêt général. »),
- en incitant en tant qu'employeur ses salariés à utiliser un service d'autopartage pour les déplacements personnels et professionnels,
- par la mise en place sur le territoire, en tant qu'AOM, d'un tel service en cas d'insuffisance de desserte.

Quelques précautions sont signalées par rapport au dernier point : s'assurer de la complémentarité du dispositif avec les TC, bien informer les usagers, communiquer largement sur le service, diversifier la flotte de véhicules (électriques, hybrides, thermique et autres), penser multimodal notamment par rapport aux outils numériques de gestion (application déplacement par exemple), sinon par rapport à la tarification. En tout état de cause, il faut viser un service « confortable et pratique ».

La fiche présente différentes modalités organisationnelles auxquelles une collectivité peut recourir pour développer l'autopartage sur son territoire : régie directe, accompagnement technique et/ou financier d'un opérateur privé, marché public, Partenariat Public-Privé, Délégation de Service Public (DSP). Attention cependant, dans ce dernier cas il faut garder à l'esprit que la rémunération des usagers couvre rarement tous les frais. Ainsi, le choix d'une DSP n'est pas synonyme d'absence de charge de la collectivité, d'autant que le suivi du contrat et le contrôle du délégataire nécessitent un minimum de moyens. Les auteurs suggèrent du reste d'envisager l'autopartage comme une « coopérative de moyens » : il s'agit dans cet esprit de créer une société à but non lucratif à laquelle les différentes parties prenantes, dont les collectivités, les usagers et les salariés, peuvent participer au capital (exemple du Pays Voironnais).

Les candidats pourront aussi mobiliser pour illustrer leur propos le dispositif « auto-stop organisé » mis en place par plusieurs collectivités, et brièvement exposé dans la fiche.

#### **Document 4 – « L'autopartage en trace directe : quelle alternative à la voiture particulière ? » - 6-t.fr**

Il s'agit de nouveau d'un document élaboré par le bureau d'études 6-t restituant une enquête auprès des usagers de l'autopartage en « trace directe », et portant plus particulièrement sur l'expérience Autolib' parisienne. Noter que l'article date de 2014, soit 4 ans avant l'arrêt du service.

6-t relève l'usage marginal de l'autopartage : 200 000 usagers en France en 2014. Le document souligne néanmoins des effets du service : moindre utilisation de la voiture particulière et une augmentation du recours aux TC chez ses usagers. Ce qui fait dire à 6T que l'autopartage s'inscrit comme « un complément évident aux politiques de mobilité ».

En ce qui concerne Autolib', l'enquête pointe que le service attire surtout des cadres supérieurs, mais aussi des étudiants. L'absence de contrainte de stationnement constitue l'un des principaux atouts à partir duquel le service a pu se développer. Par ailleurs, les utilisateurs

interrogés ont pu mettre en avant le caractère pratique et confortable du service (plus que les TC). Selon l'enquête, les motivations économiques n'interviennent qu'au second plan quand les valeurs environnementales ne jouent que très faiblement.

Du reste, le document révèle que le système contribue à la démotorisation (diminution chez les usagers de l'autopartage du nombre de voiture et du nombre de km parcourus en véhicules). Il semble en outre qu'Autolib se substitue à d'autres moyens de transport : deux roues motorisés, taxi voire même des TC. L'enquête montre également que le service Autolib de Paris a un impact plus faible sur la démotorisation que des dispositifs d'autopartage « en boucle ». Sa facilité d'usage liée à sa densité est une source d'attractivité, mais dans un même temps représente un point faible par rapport à l'objectif de changement des comportements. La faible densité des stations, le fonctionnement en boucle et la réservation obligatoire constituent autant de conditions qui obligent à apprendre à combiner les différents modes de transports alternatifs à la voiture. Ainsi, en conclusion, l'article conseille d'hybrider les différentes formes d'autopartage sur un territoire afin d'y favoriser des pratiques de mobilité plus durables.

### **Document 5 - « Lettre ouverte aux élus en charge de la mobilité » - *Citiz***

Il s'agit d'une lettre ouverte publiée par le PDG de Citiz, entreprise proposant des solutions d'autopartage. Cet article questionne l'efficacité du système. Force est en effet de constater que l'équilibre économique de nombreux systèmes d'autopartage, plus particulièrement en « free floating », n'est assuré que grâce à la contribution de l'acteur public.

L'auteur signale toutefois des exemples de « pure-players » (c'est-à-dire des entreprises qui arrivent à faire fonctionner un service d'autopartage de manière indépendante), montrant par là que le service peut dans certaines conditions rester viable tout en répondant à un objectif de démotorisation. L'article pointe dans cette perspective le caractère plus vertueux des systèmes « en boucle », tant d'un point de vue financier que sur le plan de l'éco mobilité.

L'auteur, en conclusion, indique cependant qu'il n'y a pas de solution a priori. Il conseille d'envisager une combinaison des différentes formes d'autopartage en fonction des caractéristiques propres d'un territoire, ce en adoptant une approche multi-modale des déplacements. Dès lors, il convient de réfléchir à la gouvernance de ce type de service, et l'auteur met en avant le modèle coopératif de son entreprise qui repose sur un fonctionnement « partenarial et démocratique », associant usagers et partenaires.

### **Document 6 - « L'autopartage est-il voué à faire perdre de l'argent aux collectivités ? » - *lagazettedescommunes.com***

Ce document, provenant de la Gazette des communes, questionne le modèle économique de l'auto-partage. Il met en exergue les limites d'un système de type Autolib, en « one-way », dont l'exemple parisien montre que même avec un nombre d'abonnés considérable, le service n'est pas forcément viable. Ainsi, il existerait selon le bureau d'étude 6-t un plafond de verre.

De plus, l'article met en avant les difficultés inhérentes au choix d'une flotte de véhicules électriques : ce parti occasionne des frais d'infrastructure et des temps d'immobilisation pour la recharge. En contre-point, l'auteure cite le président de l'entreprise Citiz', selon lequel des systèmes en boucle disposant d'une flotte de véhicules thermique et/ou hybride arrivent à l'équilibre.

Cet acteur de l'autopartage indique aussi que la réussite d'un tel service nécessite l'investissement de la collectivité : tout d'abord en s'engageant à ce que ses agents utilisent le service pour garantir un minimum de recettes, mais également en mettant en œuvre parallèlement une politique de déplacement contraignante à l'égard de l'automobiliste.

### **Document 7 – « Création d'un label autopartage pour toute la Région Ile-de-France » - *iledefrance-mobilites.fr***

Il s'agit d'un communiqué de presse annonçant la création d'un label autopartage par Ile de France Mobilité, Autorité Organisatrice de Mobilité (AOM), sur le périmètre régional. Celui-ci vise à aider les franciliens à accéder en toute tranquillité à ce type de service, à aider la filière à se développer et à mettre à dispositions des communes un outil réglementaire permettant de favoriser son développement.

Le label, dont l'attribution aux entreprises repose sur des critères environnementaux, définit un socle commun de prestations : flotte de véhicules exclusivement dédiés à l'autopartage et non polluants, possibilité de réserver pour des durées courtes, avec ou sans réservation préalable, clarté de l'information, accès du service au grand public, maintenance régulière des véhicules et assistance aux usagers.

Le communiqué indique que ce label s'inscrit dans le bouquet global proposé par Ile de France mobilité en matière de déplacement. L'AOM s'engage à soutenir les communes qui souhaiteraient mettre en place l'autopartage, en simplifiant notamment les démarches pour réserver des places dédiées au service sur l'espace public

### **Document 8 – « Quelle place pour l'autopartage sur la Métropole ? » (extraits) - *Regards de l'AGAM***

Ce document est une lettre d'information de l'Agence d'urbanisme d'Aix-Marseille. Il interroge le potentiel de développement de solutions d'autopartage sur la Métropole, sachant que le service est d'ores et déjà existant sur certains secteurs du territoire.

Selon cette note, le modèle d'autopartage s'avère aujourd'hui attractif dans les zones très denses et pour une clientèle plutôt aisée. Les auteurs insistent sur deux facteurs clés de réussite : la communication ciblée et la complémentarité du dispositif avec les TC. Plusieurs exemples de bonnes pratiques sont cités :

- Citelib en Rhône Alpes qui permet aux automobilistes d'échanger leur véhicule contre un crédit de consommation d'auto-partage et un Vélo à assistance électrique offert ; le service propose en outre à des automobilistes d'intégrer leur véhicule particulier à la flotte existante,
- Une offre combinée Autopartage / TER (Strasbourg),
- Des abonnements intégrant plusieurs solutions de déplacements (TCU, autopartage, covoiturage, services vélos, ...)

La lettre mentionne le rôle clé que peuvent jouer les collectivités par rapport à l'autopartage : contribuer à la visibilité du service (communication et sensibilisation), mettre en place des conditions favorables à l'attractivité du service (stationnement, offre TC, ...); mobiliser les acteurs économiques (ceux-ci sont des usagers potentiels de premier ordre !); organiser l'intermodalité avec les autres modes de transport.

**Document 9 - « Avec le départ de Bolloré, quel avenir pour l'autopartage à Lyon et Bordeaux ? »  
- *lagazette.fr* - Club *Techni.Cités***

Ce document, issu de la revue *Techni.Cités* et datant d'août 2020, évoque la fin d'Autolib' sur Paris, ainsi que le terme prochain des services d'autopartage portés par la société Bolloré sur Lyon et Bordeaux. Cet article questionne la pérennité de ce type de système, d'autant plus que la crise du Covid-19 a amené de nouvelles contraintes. Si l'autopartage reste un enjeu fort à Lyon et Bordeaux, ce sont des solutions de « free-floating » et non en boucle qui sont désormais envisagées.

### **3) Proposition de plan détaillé**

**Avertissement** : il s'agit d'une proposition de plan, et non d'un plan type.

#### **En-tête**

Comme indiqué dans la note de cadrage de l'épreuve, il est attendu une présentation du rapport sous la forme suivante :

Collectivité de XX

#### **RAPPORT**

**à l'attention de Monsieur le Directeur Général des Services Techniques**

**Objet : L'autopartage, une perspective de mobilité pour XX ?**

**Références** (mention facultative) : celles des principaux textes juridiques ou officiels fondant le cas échéant le rapport

#### **Introduction**

**Rappel du cadrage** : Le rapport doit comporter **une unique introduction** d'une vingtaine de lignes rappelant le contexte et comprenant impérativement **une annonce du plan suivi**.

Éléments pouvant être abordés en introduction :

- Le développement des nouvelles mobilités individuelles
- La viabilité du service en question en se référant éventuellement à l'arrêt d'Autolib sur Paris
- Problématisation : l'autopartage représente-t-il une solution aux difficultés à se déplacer dans certains secteurs de l'agglomération, faute d'un maillage en TC suffisant ?

#### **Plan détaillé**

**Rappel du cadrage** : Le développement est organisé en parties et en sous-parties. Le plan est matérialisé par des titres comportant des numérotations en début des parties et sous-parties.

### **I. L'autopartage, un outil d'une politique de mobilité**

#### **A. Qu'est-ce que l'autopartage ?**

*L'autopartage comme service de mobilité*

- Définitions (doc 2 et 3)
- Cadre juridique : lois TECV, MAPTAM, LOM et Grenelle 2 (doc 3)
- Souligner le caractère « d'intérêt général » de l'autopartage signalé par le Conseil d'Etat en 1972 (doc 3)

*Les différentes formes d'autopartage*

- Différents systèmes proposés : boucle, trace directe, entre particulier (doc 1), free floating (doc 2),
- Quelques exemples : Autolib', Mobizen (doc 4), Claim' (doc 2), Pays Voironnais et auto-stop organisé (doc 3) Citiz (doc 5 et 8), Citélib Rhône Alpes (doc 8).

## **B. Pourquoi et comment développer un service d'autopartage ?**

### *Effets et limites du dispositif*

- Les réponses apportées par l'autopartage en matière de mobilité : un service « pratique et confortable », facteur de démotorisation, favorisant le report vers les TC, des impacts sur la congestion et sur l'offre de stationnement, un gain économique pour les usagers (doc 1, 2, 3 et 4).
- Les freins, limites et difficultés : un impact global sur les pratiques de mobilité restant marginal (doc 4), un service concernant des profils homogènes (population aisée, relativement âgée) (doc 1, 3, 4 et 8), un modèle économique pas toujours équilibré (doc 4 et 6), nécessitant parfois des investissements publics importants (doc 2), des effets sur les changements de comportement à l'automobile pas aussi mécaniques (doc 4).
- Les facteurs de succès : complémentarité avec le réseau TC, communication, praticité du service grâce aux NTIC et à une information / tarification multi modale, mobilisation des acteurs économiques (1, 2, 3 et 8) ; le recours à une flotte thermique / hybride (l'électrique comme source de problèmes) (doc 3 et 6) ; mais surtout l'intégration dans une politique de déplacement générale touchant les TC, la voirie et le stationnement (doc 1, 3 et 6) ; insister sur le fait que le système fonctionne là où il y a une contrainte de stationnement (doc 4),
- Le système en boucle à privilégier, avec a minima une hybridation des formes (doc 4 et 5).

### *Le rôle de la collectivité dans le développement du service*

- Impulseur du service : travail avec les opérateurs pour monter le « bon » système au regard des caractéristiques du territoire (doc 2 et 3) ; mise en place de labels (doc 7), incitation à l'utilisation par ses employés en tant qu'employeur (composante de son PDM) (doc 3 et 8) ; communication institutionnelle (doc 1, 3 et 8).
- Accompagnateur de la mise en place et du fonctionnement du service : réalisation des études préalables (doc 3), mise en œuvre des infrastructures pour le service (doc 1 et 2), mobilisation des acteurs économiques (doc 8) et implication en tant qu'employeur (doc 3 et 6) ; soutien des communes du territoire qui souhaitent développer le service, celles-ci étant compétentes en matière de gestion de l'espace public et de stationnement (doc 7),
- Financeur : financement du service, et participation en tant qu'actionnaire de la SCIC (doc 3 et 6),
- Maître d'ouvrage du service : en régie, via un marché ou selon une DSP (doc 3).

## **II. Développer un service d'autopartage sur le territoire**

### **A. Réalisation d'un diagnostic de mobilité permettant de circonscrire les besoins**

#### *Ce diagnostic devra prendre en compte la mobilité dans ses différentes composantes*

- Recours aux corpus de données et études existantes (EGT, PDU, INSEE, ...)
- Mener d'éventuelles enquêtes de déplacement complémentaires et spécifiques
- Adopter une approche socio-économique du territoire
- Avoir un regard prospectif : identifier les évolutions du territoire qui rendraient plus propices ou a contrario inopérantes les solutions d'autopartage (projet de transports en cours, réalisation de nouveaux quartiers, autres systèmes de mobilité partagée, ...)

#### *Ce diagnostic devra être territorialisé et partagé*

- Approche suffisamment fine pour déterminer les territoires cibles, sur lesquels pourraient être menées des expérimentations
- Recourir au SIG
- Associer étroitement les Villes du territoire de par leur connaissance fine des pratiques locales mais aussi en tant qu'acteur essentiel dans la mise en œuvre du dispositif (stationnement notamment)
- Ouvrir une concertation avec les usagers potentiels du service : habitants mais aussi entreprises du territoire, en diversifiant les canaux (réunion publique, sites Internet, réseaux sociaux)

- Se rapprocher des concessionnaires de réseau électrique qui peuvent aussi avoir un rôle prégnant à jouer dans le déploiement du service.

## **B. Mise en place d'une démarche de projet transverse, agile et multi-partenariale**

### *Désigner un « groupe projet transversal »*

- La réussite d'un projet dépend de plusieurs facteurs qui dépassent la technique stricto sensu ; il faut par conséquent adopter une démarche de projet transversale, en installant une équipe opérationnelle en « mode projet » ; celle-ci associera différentes compétences présentes au sein de la collectivité : techniques (Déplacement / transport, Voirie, Stationnement, Urbanisme), mais aussi Développement économique, Marchés publics, Informatique et Communication.
- Pour légitimer cette approche transversale, désigner un membre de la DG comme Directeur de projet (le DGST a priori) ; identifier également un Elu pilote.
- Prévoir un budget à court terme pour des prestations d'enquête et de communication.

### *Lancer un « appel à projet » pour le développement de solutions d'autopartage sur le territoire*

- L'Appel à projet est une démarche qui permet de consulter les différents opérateurs d'autopartage sans avoir statué sur une solution spécifique. C'est un procédé qui donne de la souplesse dans le développement du projet et qui ouvre à la co-construction d'un dispositif avec ces opérateurs, ce sur la durée. Il permet en outre de travailler dans un périmètre qui dépasse celui de la commande publique.
- Le diagnostic constituera dans ce cadre la base de la consultation des opérateurs. L'idée sera de choisir à partir de notes d'intentions succinctes un ou plusieurs opérateurs avec lesquels travailler pour développer un ensemble de solutions cohérentes sur le territoire.

### *Mettre en place un comité partenarial pour le suivi de la démarche*

- Celui-ci comprendra les acteurs territoriaux intéressés par un système d'autopartage, et susceptibles de jouer un rôle moteur dans son développement : Communauté d'agglomération, représentants des communes, des habitants et des entreprises (CCI éventuellement), opérateurs TC, gestionnaires de parking, concessionnaires électricité, ...
- Présidé par l'Elu référent, ce comité aura vocation à débattre et émettre des avis quant aux issues du diagnostic et aux choix émanant de l'appel à projet. Il pourra également avoir un rôle de « jury » à certaines étapes clé de la démarche.
- Un dispositif d'évaluation basé sur des indicateurs de suivi alimentera ce comité.

## **Conclusion**

Questionner la pertinence de l'autopartage au regard de la commande : l'autopartage s'avère une composante potentielle d'une politique de mobilité durable, mais apparaît difficilement envisageable comme un palliatif à une desserte TC déficiente.

Rappel du cadrage : la conclusion est facultative. Elle peut toutefois utilement souligner l'essentiel, sans jamais valoriser les informations oubliées dans le développement.