



Mon village bouge

Échanges entre villages pour une mobilité sobre autour de Bourg-en-Bresse

Les voitures partagées d'Amplepuis

14/11/22 (mise à jour le 21/03/25)

Quelques élus et citoyens de Bourg-en-Bresse et des environs ont rendu visite le 8 octobre 2022 au groupe d'autopartage d'Amplepuis. Ce groupe est le plus dynamique de ceux qui ont émergé de l'expérience d'autopartage entre particuliers portée par deux intercommunalités à Tarare et Clermont-Ferrand. La clé de voûte de ce système d'autopartage est un contrat d'assurance par lequel la collectivité couvre les véhicules partagés pendant la durée des emprunts. Le contrat d'assurance a été ouvert à deux territoires partenaires et un dizaine d'autres partenariats sont en discussion.

La visite

Une visite au groupe d'autopartage d'Amplepuis s'est déroulée le samedi 8 octobre dernier. Elle était organisée dans le cadre de 'Mon village bouge', réseau d'échanges pour une mobilité sobre autour de Bourg-en-Bresse. L'invitation avait été adressée à toutes les communes de la Communauté d'agglomération. Sept personnes ont participé à la visite, dont quatre élus et un journaliste.

Les visiteurs ont été accueillis par la Mairie d'Amplepuis. Sont intervenus au cours de la journée, l'initiateur de l'expérience d'autopartage (Bruno Cordier en visioconférence), plusieurs personnes des collectivités concernées et plusieurs membres du groupe d'autopartage de la ville.

Cette note fait le compte rendu de la visite et inclut des informations complémentaires collectées après coup auprès des plusieurs personnes.

L'expérience d'autopartage

L'expérience d'autopartage entre particuliers a démarré en 2017 et elle a été pérennisée en 2020. Elle a été initiée par le bureau d'étude ADETEC, cofinancée par l'ADEME et portée par deux intercommunalités : la Communauté d'agglomération de l'Ouest Rhodanien (COR) et le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise (SMTC).

En 2020, le bilan montrait que l'expérience avait permis de partager 27 véhicules. Une quarantaine d'emprunteurs avait parcouru plus de 50 000 km sans incident. Les usagers étaient satisfaits et les collectivités étaient désireuses de poursuivre. Parmi les différents

groupes d'autopartage, celui d'Amplepuis s'était montré le plus dynamique, faisant de cette petite ville (5000 h) une possible 'capitale mondiale de l'autopartage entre particuliers'.

Dans l'expérience lancée en 2017, une grosse part des efforts et des dépenses a porté sur le recrutement des autopartageurs. De bons résultats ont été obtenus avec des interventions dans des réunions organisées sur des thèmes plus larges (ex. : conseil communautaire). Les réunions spécifiques sur l'autopartage ont rassemblé moins de monde. Le recrutement est typiquement passé par plusieurs étapes d'information (bulletins municipaux, affiches) jusqu'à ce qu'un déclic se produise, souvent lors d'un contact interpersonnel. L'expérience n'a pas révélé de profil typique chez les autopartageurs. Ils ont un niveau de revenu proche de la moyenne mais un niveau de diplôme un peu plus élevé. À noter cependant que l'autopartage porte sur des véhicules peu utilisés. Un véhicule sort en moyenne 1 à 2 fois par semaine avec son propriétaire et 1 à 4 fois par mois avec ses emprunteurs.

Le fonctionnement du système a peu changé depuis le début de l'expérience. Un contrat est établi pour chaque véhicule entre le propriétaire et le ou les emprunteurs. Le contrat fixe le barème kilométrique (actuellement entre 30 et 38 cts/km selon les véhicules, carburant inclus) ainsi que les modalités de réservation, de remise des clés et de paiement. L'emprunteur note ses kilomètres sur un carnet de bord qui reste dans le véhicule. Chaque autopartageur signe avec la collectivité une charte qui règle notamment les questions d'assurance (tenue du carnet de bord, suivi des sorties). Tous les mois, le propriétaire ou un emprunteur envoie un scan du carnet de bord à la collectivité.

L'assurance est la clé de voûte du système. La collectivité a un contrat d'assurance avec Groupama pour couvrir spécifiquement les véhicules partagés pendant la durée des emprunts. Le contrat et sa mise en œuvre sont peu contraignants (pas de restriction sur l'ancienneté du permis de conduire, pas de remontée d'information détaillée sur les prêts). Dans le cadre de ce contrat, la collectivité paie 60 € par an et par véhicule en autopartage. Cette assurance règle le difficile problème d'un éventuel malus que le propriétaire subirait en cas d'accident responsable causé par l'emprunteur. Il y a une franchise de 1000 € si le véhicule a moins de 3 ans ou si sa valeur déclarée dépasse 20 000€, sinon la franchise est de 500 €. Dans d'autres expériences (ex : [Crest-Autopartage](#)) l'emprunteur s'engage à rembourser au propriétaire la franchise et le malus cumulé s'il est responsable d'un accident. Ce remboursement est de l'ordre de 500 € mais le malus cumulé ne peut pas être calculé de façon rigoureusement exacte.

La charge de travail pour la collectivité (COR) est actuellement de quelques heures par mois. Il s'agit de gérer les signatures de la charte, d'aider à rédiger les contrats, de collecter les statistiques et d'assurer les relations avec l'assurance et quelques territoires partenaires. À l'avenir, le travail devrait inclure du temps d'animation pour développer les groupes d'autopartage et en créer de nouveaux.

À noter qu'à Amplepuis, l'autopartage s'est développé et continue de progresser grâce à un groupe de prêteurs et d'emprunteurs qui s'investissent bénévolement et qui se réunissent tous les 4 à 6 mois. Le rôle de ce groupe n'est pas formalisé dans le système d'autopartage.

Les alternatives

Il existe d'autres formes d'autopartage susceptibles de fonctionner dans des villages périurbains. On en a cité deux lors de la visite : la location entre particuliers via des sites internet et les véhicules en autopartage mis à disposition par la collectivité.

Plusieurs sites internet spécialisés proposent de la location entre particuliers¹. Les principaux sont [Turo](#), anciennement Drivy, et [OuiCar](#). Les services de ces opérateurs incluent une assurance (souvent moins souple que celle de la COR). Ils ont un coût (de l'ordre de 35% du montant payé par l'emprunteur). Ils sont conçus pour les grandes villes et sont souvent perçus comme contraignants lorsqu'ils sont utilisés ailleurs. En outre, ils ont une logique individuelle qui fonctionne en ville avec de grandes communautés d'utilisateurs mais qui a moins de chances de réussir à la campagne, là où la mise en relation doit se faire à une échelle très locale au sein de tout petits groupes de personnes qui se font confiance.

L'autre alternative est celle d'une collectivité qui met des véhicules en autopartage à disposition de ses habitants par l'intermédiaire d'un opérateur tel que [Citiz](#) ou [Clem](#). La collectivité finance le dispositif selon différentes modalités (part de l'investissement, subvention d'équilibre). Pour une petite commune périurbaine, la dépense publique peut dépasser les 1000 € par an et par véhicule.

Les possibilités de partenariat

Lorsqu'elles ont décidé de prolonger leur expérience, les collectivités ont souhaité conserver leur contrat d'assurance. Groupama a accepté la prolongation mais ne propose plus de contrats similaires à d'autres collectivités. De ce fait, la COR est restée signataire du contrat qui couvre les autopartageurs de son territoire et l'a ouvert à d'autres territoires partenaires. Deux partenariats existent à l'heure actuelle : le SMTC de Clermont Ferrand et le Parc Naturel Régional de la Chartreuse. La Communauté d'agglomération Privas Centre Ardèche est actuellement en train de rejoindre le dispositif. Une dizaine d'autres partenariats sont en discussion.

Dans chaque autre territoire, l'organisation partenaire fait les mêmes tâches que la COR : signatures de la charte, aides à la rédaction des contrats et collecte des statistiques. C'est la COR qui centralise les informations destinées à l'assureur. Chaque partenaire organise l'animation comme il l'entend.

Sur le territoire de Clermont Ferrand, le service s'appelle 'Mon auto partagée' et fonctionne de façon un peu différente. L'organisation partenaire est le Syndicat mixte des transports collectifs. L'association 'Covoiturage Auvergne' s'est proposée de promouvoir l'autopartage et de faire le suivi des autopartageurs. Le SMTC a accepté et lui verse chaque année une subvention à cet effet. En 2022, la subvention s'est élevée à 25 500 €. La majeure partie de cette somme est consacrée à l'animation des groupes d'autopartage et à la création de nouveaux groupes.

¹ La location entre particuliers est potentiellement ouverte à tous les demandeurs tandis que l'autopartage se pratique seulement entre personnes qui se font confiance, soit parce qu'elles se connaissent, soit parce qu'elles ont été mises en relation, de façon durable, par un tiers de confiance. Contrairement au loueur, l'autopartageur s'interdit de faire un bénéfice.

