L'autopartage professionnel
Ville de Saint-Nazaire

Atelier mobilité – 15 septembre 2020

Plan de la présentation

- Introduction
- L'autopartage à Saint-Nazaire
- Les objectifs de l'autopartage
- L'autopartage dernière génération
- Principales étapes de la démarche
- Les prochaines étapes et perspectives d'évolution
- Les freins de l'autopartage
- Les conditions de réussite
- Les coûts et les gains
- Temps d'échange et questions

Introduction

- **Ville de Saint-Nazaire :**
  - 1600 agents répartis sur plusieurs sites administratifs et techniques
  - 200 véhicules légers dont 90 véhicules particuliers
- **Carène :**
  - 600 agents répartis sur plusieurs sites administratifs et techniques
  - 140 véhicules légers dont 65 véhicules particuliers
- **Définitions :**

Autopartage selon le Code des transports (article L,1231-14) **:**

*« 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**. »*

Autopartage **professionnel** : service à caractère **non commercial**

L'autopartage à Saint-Nazaire en 2020

- **Inter-structures Ville et Carène**

- **61 véhicules sur 4 sites pour 565 utilisateurs**

  Dont 17 véhicules électriques

  - **Soit 9,3 utilisateurs / véhicule**
  - **22 500 réservations / an**

- **Service « clé en main » avec 2 référents de proximité pour suivre les véhicules et accompagner les utilisateurs**

- **Système d'autopartage dernière génération :**

  Accès au véhicule avec un badge RFID personnel ou un smartphone

  Clé est accessible depuis l'habitacle

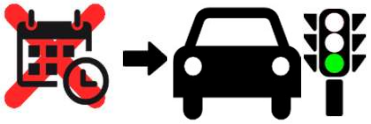
Les objectifs de l'autopartage

- **L'optimisation de la flotte de véhicules**
  Et libération d'espace urbain (stationnement)
- **Optimisation des usages des véhicules :**
  - Réduire les écarts de pratique
  - Augmenter le kilométrage parcouru par les véhicules
  - Proposer des ressources adaptées aux besoins
- **Permettre à l'ensemble des agents :**
  - De se déplacer
  - D'accéder à des véhicules de différentes natures (routière, utilitaire, …)
  - D'assurer une équité d'usage
- **Permettre aux utilisateurs de se recentrer sur leur cœur de métier et ne plus se soucier des véhicules**

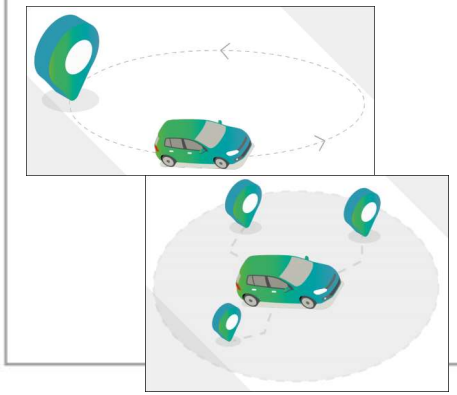
L'autopartage professionnel dernière génération

- **Proposer des solutions de déplacement adaptées au besoin**

  Priorisation des véhicules électriques avec gestion du temps de recharge), prise en compte de l'autonomie restante sur les véhicules) ;



Utilisation possible sans réservation



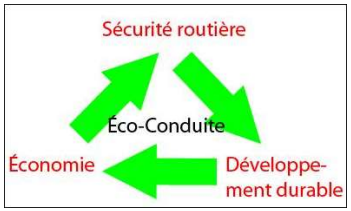
- **Faciliter le déploiement de la solution et ainsi proposer une offre plus large pour compenser les usages ponctuels**

- **Aller plus loin dans l'optimisation de la flotte et de ses usages**

  Disposer de modes d'utilisation innovantes et efficientes : « le covoiturage », « la prise à la volée » (sans réservation) ou « l'intersite » (la prise d'un véhicule sur un site et sa restitution sur un autre site - trajet en trace directe vs trajet en boucle)

L’autopartage professionnel dernière génération

- **Possibilités pour les utilisateurs :**
  - Un système de réservation accessible depuis ordinateur, tablette, smartphone avec une application dédiée ;
  - Un parcours d’utilisation simple avec un outil ergonomique ;
  - La possibilité de faire un état des lieux à la prise du véhicule
  - Une sensibilisation à l’écoconduite ;



Réservation multicanale

Accès véhicule via badge ou smartphone

Utilisation du véhicule Module éco conduite

Restitution véhicule via badge ou smartphone

Fin

L’autopartage professionnel dernière génération

- **Possibilité pour les gestionnaires :**

  - Mutualisation des véhicules entre structures, …)

  - Déploiement facilité de la solution sur d’autres sites, échanges de véhicules

  - Réduction du taux de sinistralité (et potentiellement, du montant de la prime d’assurance) ;

  - Permettre aux gestionnaires un meilleur suivi de la flotte, de l’adapter et de l’optimiser

    (type et nombre de ressources proposées, coûts de fonctionnement en carburant, entretien, etc…)

Principales étapes de la démarche

La création des pools de véhicules :

- **2010 : Démarrage de la mise en pool des véhicules**

  10 pools sur le site de l'Hôtel de Ville (≠ modalités d'usages)

  12 véhicules pour 196 utilisateurs

  Tableau de clés « traditionnel » en libre accès, réservation via intranet

  Création d'un règlement d'usage des véhicules

- **2013 : Système de gestion automatisée des clés (45 véhicules – 300 utilisateurs**

  2 armoires à clés + logiciel de réservation via l'intranet

  Consolidation du dispositif : renforcement de l'organisation : référent de proximité, assistance technique interne

- **2014 → 2018 : Evolution de l'offre**
  - Création puis développement de l'offre sur les modes de transport doux : abonnement TC, vélos et VAE
  - Intégration de véhicules et utilisateurs supplémentaires

Principales étapes de la démarche

La modernisation du système de gestion → Autopartage professionnel dernière génération

- **2017 → 2018 :**
  - Benchmark / Sourcing
  - Groupe de travail avec les gestionnaires et les utilisateurs
  - Rédaction du cahier des charges + procédure d'appel d'offre
  - Notification du marché à la société Mobility Tech Green – solution ecolibri
- **2019 : Déploiement du système progressivement sur les 2 sites existants + 2 nouveaux sites**

Les prochaines étapes et perspectives d'évolution

- **Déploiement de la solution sur d'autres sites de la Ville**

- **Mise en service des fonctionnalités innovantes (covoiturage, prise à la volée, inter-sites)**

- **Location ou non d'une partie de la flotte aux usagers le week-end (service d'autopartage + amortissement partiel de la solution)**

  Etude de faisabilité en cours avec contribution de l'Ademe, puis arbitrage politique

Les freins de l'autopartage

- **Acceptation sociale de l'autopartage**
  - Passer de la « clé dans la poche » à la nécessité de réserver
  - Partager le véhicule et donc ne pas pouvoir laisser d'effets personnels ou professionnels
  - La crainte de ne pas avoir de véhicule
  - Renoncement à un avantage parfois négocié à l'embauche
- **Les mauvaises pratiques**
  - Réservation par précaution, pour un besoin potentiel et non un besoin avéré
- **Acceptation des systèmes dernière génération :**
  - Véhicules connectés (éco conduite, géolocalisation)

Les conditions de réussite

- **Portage de la direction → Légitimer la démarche et les gestionnaires de pool**
- **Associer les utilisateurs aux projets** (groupes de travail)
- **Accompagner les utilisateurs** (information, formation…)
- **Mettre en place un règlement d'usages et de bonnes pratiques**
- **Définir clairement les rôles de chacun** (gestionnaires et utilisateurs)
- **Avoir un bon niveau de suivi et de gestion du parc :**
  - Présence terrain pour suivre les véhicules
  - Avoir un pool correctement dimensionné (nombre et type de ressource)

Les coûts et les gains

- **Les outils de gestion :**

  23 k€ HT investis en 2013 pour un système de gestion automatisé de clés

  Pour la solution d'autopartage professionnel dernière génération :

  – 20 500 € HT pour le déploiement de la solution informatique *(paramétrage, développement des fonctionnalités spécifiques, interfaçage avec nos outils, …)*
  – 57 600 € HT pour équiper 60 véhicules avec le matériel embarqué
  – 25 200 € HT / an pour 60 véhicules d'abonnement à la solution *(abonnement M2M, accès logiciels, Call center technique, maintenance de la solution)*

- **Gains : 18 Véhicules entre 2013 et 2020** (environ 17 % de la flotte de VP)

  – Non renouvellement = 166 500 € d'investissement économisés
  – Entretien : 9 900 €/an de fonctionnement économisés

Perspectives d'optimisation supplémentaires avec le déploiement :

- Des fonctionnalités type «prise à la volée », « inter-sites », covoiturage
- De la solution sur de nouveaux sites et/ou véhicules

Temps d’échange / questions ?