



Comité des Partenaires Mobilité



Avis du CPM sur l'étude d'autopartage dans le périurbain

Synthèse des propositions formulées lors de la
séance du 11 décembre 2025

SOMMAIRE

1

PRÉAMBULE ET CONTEXTE

2

LES ENJEUX LIES A LA MOBILITE
PERIUBAINE

3

QU'EST-CE-QUE L'AUTOPARTAGE?

4

AVIS SUR LES 4 SCENARIOS

5

RECOMMANDATIONS GLOBALES

PREAMBULE ET CONTEXTE

Entre septembre et décembre 2025, le CPM a participé à la réflexion sur la mobilité périurbaine. Il a examiné les scénarios de développement de l'autopartage en zone périurbaine.

Une seule séance a été proposée par les services de la Métropole pour cette analyse, le CPM n'a donc pas été en mesure d'approfondir ses recommandations. Il reste toutefois disponible pour le faire si la Métropole le souhaite.

Cette réflexion fait partie de la stratégie globale des mobilités périurbaines, incluant les lignes express SERM et les pôles de mobilité, à laquelle le CPM souhaite être pleinement associé.



53

- UTILISER LES ARTISANS ET COMMERÇANTS POUR ÊTRE PARTENAIRE/SUPPLÉMENT
- INCLURE PTE, MAINTENANCE/ENTRETIEN -> faire faire par des artisans?
- PLATEFORME = platoonement des voitures -> PRIX + COHERENT POSSIBLE
- INCITER PROPRIÉTAIRE À METTRE SON VÉHICULE À DISPO = PRIX ATTRACTIF
- VALORISER RETOURS EXP. POUR INCITER À METTRE EN GARDE
- CON + ++ POUR INCITER À METTRE EN GARDE
- PROPOSER AVANTAGES TARIFAIRES POUR PERS. FAIBLES RESSOURCES - REDUC IMMÉDIATE
- PLATEFORME SOLIDAIRES À METTRE IEN AVANT -> ASSO SUBV PAR LA MRN -> Allemagne
- MISE À DISPO PLACES DE STATIONNEMENT

	SCENARIO 1	SCENARIO 2	SCENARIO 3	SCENARIO 4
AVANTAGES DU SCENARIO	Pour les urbains: Bonne opportunité de démotorisation Pour les périurbains: très faible impact (8 voitures)	Début de prise en compte du périurbain	Possibilité proximité sur tout le territoire périurbain	économique
INCONVENIENTS DU SCENARIO	Pour les périurbains: très faible impact (8 voitures)	système très peu pertinent (12 véhicules) + urbains non desservis.	faible notoriété (besoin de com) qualité incertaine (sécurité des véhicules...)	déploiement et usages incertains partenariats à trouver quelle qualité? Risque de disparité selon territoire
Intérêts les usagers?	Peu de déplacements pris en compte dans le périurbain, mais utile en urbain	Offre peu déployée	souplesse (pas de zonage)	souplesse (+ de potentialité)
Intérêts pour la Métropole	l'urbain finance le périurbain = pas de soucis (DSP)	moins coûteux que -1- en fonctionnement (coût global?)	Pas d'investissement (sauf budget com)	économique mais problèmes de mise en œuvre
NOTE	12/20	08/20	15/20	12/20



LES ENJEUX LIES AUX MOBILITES PERIURBAINES

Parallèlement aux services déjà existants, la stratégie de la Métropole en faveur de la mobilité dans le périurbain comprend 3 axes :

- **Des lignes de transports collectifs de type « express »** : Les lignes express renforcent les transports collectifs comme colonne vertébrale du système de mobilité, avec des services plus rapides et réguliers et connectant les centralités. Le projet de service express régional métropolitain (**SERM**) en est la traduction concrète.
- **Des pôles de mobilité** relient les zones rurales aux centralités et lignes principales, en facilitant des trajets attractifs et confortables.
- Un système de mobilité autour de la **voiture partagée** : La voiture reste nécessaire dans certains territoires. La voiture partagée peut permettre de réduire l'autosolisme et ainsi le nombre de voitures individuelles, en proposant de **nouvelles solutions de mutualisation** des véhicules particuliers (**soutien au covoiturage, lignes de covoiturage, autopartage...**).

En premier lieu, le CPM souhaite apporter quelques points de réflexion quant à cette stratégie.

Les mobilités ne s'arrêtent pas avec les limites administratives

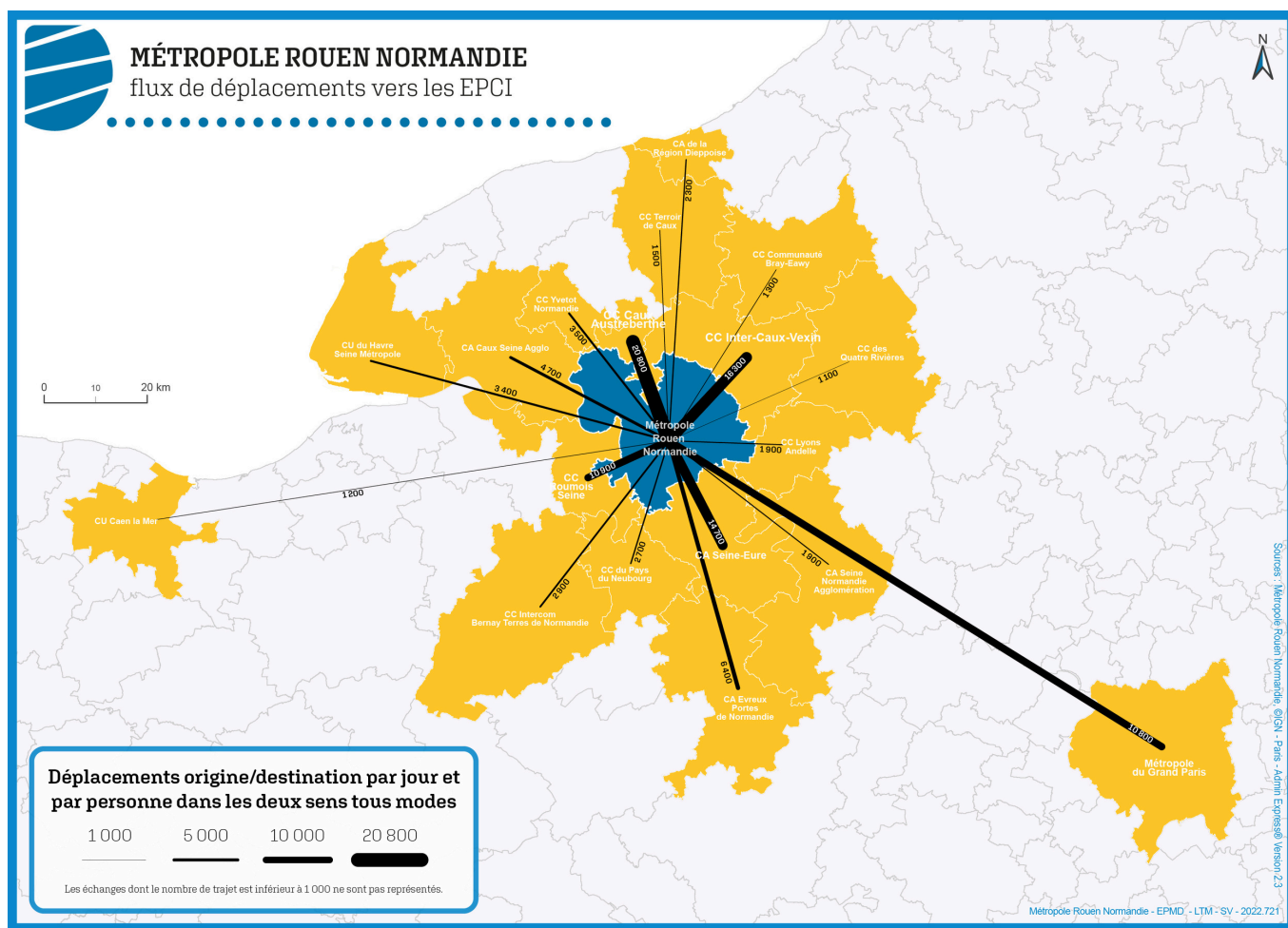
Limiter la vision des mobilités périurbaines au seul territoire métropolitain est insuffisant : les mobilités dépassent largement ces limites. Le périmètre actuel semble trop restreint. Une approche globale, similaire à celle menée par le SERM, serait plus pertinente.

Elle devrait couvrir **l'ensemble de la zone géographique où s'exercent des dynamiques territoriales** (flux, économie, population) et intégrer les enjeux d'aménagement et de services.

Les mobilités périurbaines seront nécessairement impactées par la mise en place du SERM qui se veut un service global reposant sur une offre ferroviaire renforcée et la complémentarité avec les autres modes, dont les transports en commun.

La stratégie métropolitaine de mobilités dans le périurbain se doit d'être en cohérence avec ce projet structurant du SERM de Rouen.





Les mobilités sont étroitement liées à l'aménagement du territoire

Les enjeux de mobilité sont indissociables de l'aménagement du territoire. Un schéma de mobilité efficace doit tenir compte des besoins de proximité : services, écoles, loisirs et bassins d'emploi.

Il est nécessaire de faire converger les documents de planification et de mobilité (Schéma de Cohérence Territoriale -SCOT AEC- , Plan de Mobilité - PDM-) pour garantir une mobilité cohérente et durable avec l'urbanisation et le développement économique.



Les mobilités du périurbain sont majoritairement inter-périurbaines

La stratégie actuelle semble principalement orientée vers les déplacements en direction de Rouen. Or, il est crucial d'intégrer les mobilités inter-périurbaines, qui représentent la majorité des trajets dans ces zones, comme le confirment les analyses issues du diagnostic du PDM. **Se limiter aux radiales vers le centre de la Métropole constituerait une erreur stratégique.**

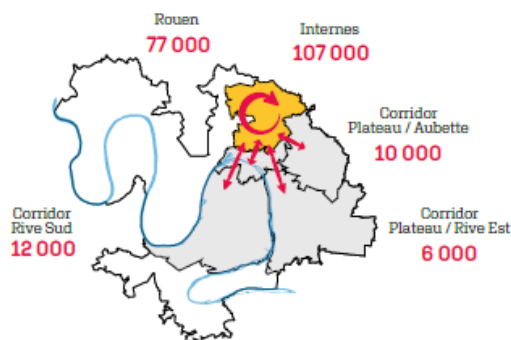
Ces mobilités périurbaines se déclinent en deux dimensions complémentaires :

- Intra-zone : déplacements à l'intérieur de chaque corridor de mobilité, nécessitant des solutions de proximité adaptées aux services et équipements (santé, commerces, établissements scolaires, loisirs) et, idéalement, aux lieux de travail.
- Inter-zones : liaisons transversales entre différentes zones périurbaines, par exemple entre les rives droite et gauche (avec franchissement de la Seine) ou via des axes tangents permettant d'éviter le passage systématique par le centre métropolitain.

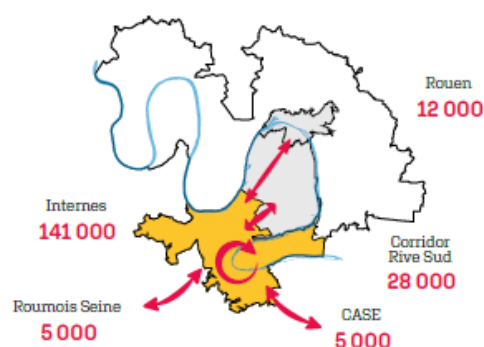
Une stratégie efficace doit donc dépasser la **logique centripète** pour favoriser une organisation des mobilités qui reflète la réalité des usages et renforce la cohésion territoriale.

extraits du diagnostic du PDM

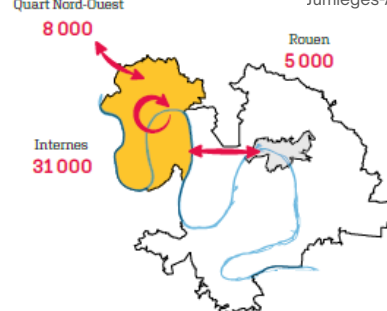
Principaux déplacements des habitants métropolitains en lien avec le corridor Plateau Nord



Principaux déplacements des habitants métropolitains en lien avec le corridor territoire elbeuvien



Principaux déplacements des habitants métropolitains en lien avec le corridor Boucles de Jumièges-Anneville



Il est donc indispensable de concevoir des schémas de mobilité qui :

- **Ne se limitent pas à une organisation en étoile autour du centre**, mais intègrent des réseaux locaux et transversaux pour éviter aux habitants de devoir passer par le cœur de l'agglomération.
- **Différencient les mobilités domicile-travail** (souvent vers le centre) **des mobilités internes au périurbain**, qui nécessitent des solutions complémentaires.

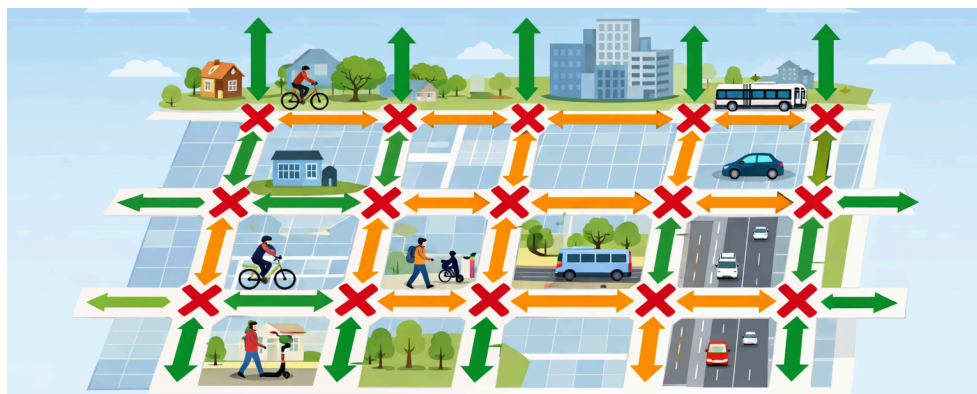


image générée par l'IA

La mise en place d'un service d'autopartage en zone périurbaine ne constitue qu'un élément d'une stratégie globale visant à diminuer la part modale de la voiture individuelle. Ce dispositif doit être pensé en cohérence avec les autres actions déployées dans les pôles de mobilité à créer, afin de garantir une approche intégrée et efficace. Il ne doit pas tenter de répondre à la problématique domicile/ travail, et doit donc être calibré en priorité pour un déplacement à l'intérieur du périurbain.

Par ailleurs, ce service pourrait être intégré à l'offre proposée par le SERM (Service Express Régional Métropolitain), dans le cadre de la future gouvernance du projet, pour assurer une complémentarité entre les différents modes et renforcer l'attractivité des solutions alternatives à la voiture individuelle.

Enfin, la définition d'une stratégie pour les mobilités périurbaines est complexe et multifactorielle : elle ne peut être uniforme ni se limiter à une seule mesure. Elle doit s'appuyer sur plusieurs leviers complémentaires, tels que la promotion du télétravail et du coworking, accompagnée de la création d'espaces partagés afin de réduire les déplacements pendulaires.









QU'EST-CE-QUE L'AUTOPARTAGE?

« L'activité d'autopartage est 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 »

L1231-14 du Code des transports

L'autopartage prend plusieurs formes :

 Autopartage <i>Types de services existants</i>					
Solutions proposées	Description	Exemples	Facteurs de réussite	Public cible	Coûts
Autopartage en boucle	Station A à A 	Clem': Stations de mobilité du Pays de Lumbres	Communication claire, offre adaptée au territoire, tarification ajustée pour longues durées, stationnement dans les hubs de mobilité.	Usager non motorisé pour des besoins ponctuels	860 € coûts mensuel par véhicule
Autopartage en trace directe	Station A à B 	Citiz Rennes	Communication claire, offre adaptée au territoire, tarification adaptée, nombreuses stations.	les utilisateurs d'offres multimodales pour se rendre à leur point d'origine et en revenir, qui recherchent la flexibilité.	860 € coûts mensuel par véhicule
Autopartage en free floating	Stationnement libre 	Zity à Paris	Communication claire, nombreuses zones de dépose avec parking libre et gratuit, tarification compréhensible, app avec interface intuitive.	les usagers à mobilité variable	Hors frais de relocalisation des véhicules
Autopartage particulier à particulier	Réservation en app 	Getaround	Communication claire, acteur garantissant la confiance, conditions tarifaires et pénalités définies à l'avance.	Besoins ponctuels	Pas de financement métropolitain
Autopartage résidentiel	Retour à résidence 	Autopartage à Genève, à Savigny-le-Temple	Information en amont en vers les résidents, réussite dans logements sociaux, garantit l'accès aux véhicules pour les plus démunis.	Résidents sans véhicule ou habitants de logements sociaux.	Pas de financement métropolitain

L'autopartage permet de faciliter la nécessaire transition sociale-écologique de nos territoires, en particulier par rapport aux enjeux de maîtrise du foncier, de désimperméabilisation des sols, de réduction de l'utilisation des ressources dont des terres rares, d'augmentation de la part de la population ayant accès à une solution simple de mobilité, de réduction des coûts de mobilité pour les ménages et d'évolution des pratiques vers la sobriété heureuse.



AVIS SUR LES 4 SCENARIOS

L'étude pour le déploiement d'un service d'autopartage périurbain sur le territoire métropolitain, réalisée par 6t-bureau de recherche pour le compte de la Métropole Rouen Normandie en avril 2025 a formulé 4 scénarios :

- 1/ Une délégation de service public d'autopartage en boucle dans le centre avec expérimentations dans le périurbain
- 2/ Un service public d'autopartage en boucle dans le périurbain.
- 3/ Le soutien de la location entre particuliers dans le périurbain
- 4/ l'autopartage entre particuliers sur tout le territoire Métropolitain



Méthode et éléments pris en compte

- Quatre groupes ont évalué les forces / faiblesses et attribué une note sur 20 à chacun des scénarios.
- Les groupes ont ensuite travaillé sur les conditions de réussite et les modalités de mise en œuvre du scénario jugé préférentiel.



Scénario 1 – DSP d'autopartage en boucle en centre, avec expérimentations périurbains

Ce scénario propose de développer l'autopartage en boucle sur tout le territoire métropolitain, avec l'implantation de plusieurs stations dans Rouen, et le déploiement de quelques véhicules dans le périurbain, par un même opérateur.

Ce scénario propose une stratégie équilibrée par l'implantation classique d'un service en centre-ville et par un déploiement prudent et expérimental dans le périurbain, avec le soutien de la collectivité.

Stratégie :

Déployer un service en centre-ville (Rouen) pour attirer un opérateur, puis expérimenter dans le périurbain. Le centre sert de vitrine et de levier pour étendre progressivement l'offre.

Gestion :

DSP commune centre + périurbain. Lancer un Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) pour tester le marché et définir les conditions.

Localisation & dimensionnement :

- Rouen : démarrage avec 25 véhicules, montée à 50 (ratio 1 véhicule pour 2300 habitants).
- Périurbain : 8 véhicules répartis dans hubs identifiés (≥30 usagers potentiels).

Coûts :

- Investissements partagés entre l'opérateur et la collectivité.
- Gestion prise en charge par l'opérateur.
- Coûts de communication.
- Achat véhicules Rouen : 425 000 € à 625 000 € (pris en charge par opérateur).
- Périurbain : 136 000 € à 200 000 € (soutien public).
- Stations + bornes : 33 000 € à 363 000 €.
- Frais de gestion : 860 €/mois/véhicule (opérateur).

Exemples:

Aucun modèle de DSP commune à deux types de territoire, mais partenariats entre Citiz Occitanie et le PNR des Grands-Causse.



Avis sur le scénario 1 – DSP d'autopartage en boucle en centre, avec expérimentations périurbains

NOTE MOYENNE : 9/20

Appréciation générale

Le comité considère que ce scénario répond surtout aux besoins urbains (centre de Rouen) et manque la cible périurbain, qui est l'objet principal de la démarche. Si l'implantation en centre peut favoriser la démotorisation des citadins et servir de vitrine, l'offre en périphérie est trop limitée et risque de demeurer symbolique.

Points forts

- Attractivité pour un opérateur et capacité à lancer rapidement un service en milieu dense.
- Effet vitrine et montée en notoriété de l'autopartage.
- Potentiel de démotorisation urbaine (revendre un véhicule personnel).

Points faibles

- Hors cible pour le périurbain : nombre de véhicules très faible en périphérie.
- Modèle en boucle (retour au point de départ) jugé contraignant.
- Risque de concurrence avec des transports urbains déjà denses.
- Crainte de tarifs élevés du fait d'une rentabilité faible.

Conditions (si retenu malgré tout)

- Garantir un niveau minimal d'offre dans le périurbain (nombre de véhicules / hub) et des ajustements dynamiques de stations.
- Tarification sociale et transparence des coûts pour éviter un report de la faible rentabilité sur l'utilisateur.
- Disposer d'indicateurs de performance dès le lancement (taux d'utilisation par station, part de trajets périurbains, satisfaction).

Recommandation du comité

Ce scénario n'est pas recommandé comme levier pour le périurbain. Il peut constituer un complément urbain à une politique plus structurante en périphérie, mais ne doit pas porter la stratégie périurbaine.



Scénario 2— Service public d'autopartage en boucle dans le périurbain

Ce scénario propose de développer un service public d'autopartage uniquement dans le périurbain, dans l'éventualité où aucun opérateur n'accepterait les conditions proposées par le scénario 1.

Stratégie :

Si aucun opérateur n'accepte la DSP, la collectivité crée son propre service public, affranchi des logiques de rentabilité.

Gestion :

Via SPL ou régie publique. Tarification attractive, partenariats possibles (municipalités, associations, entreprises).

Localisation & dimensionnement :

- 8 hubs identifiés : La Souche, Boos Gendarmerie, Belbeuf, Casanova, Authieux, Ymare, Mendès-France, Saint Aubin.
- 12 véhicules (4 hubs avec 2 véhicules, 4 hubs avec 1 véhicule).

Coûts :

- Stations : 12 000 €.
- Bornes électriques : jusqu'à 120 000 €.
- Gestion : 560 €/mois/véhicule (hors achat).
- Pris en charge par la collectivité.
- Coûts liés au montage de la structure publique.
- Coûts de communication.

Exemples:

Réseau Optymo de Belfort, géré en régie publique. Tarifs très attractifs et offre en expansion.



Avis sur le scénario 2— Service public d'autopartage en boucle dans le périurbain

NOTE MOYENNE : 11/20

Appréciation générale

Le comité reconnaît l'intérêt d'un contrôle total par la Métropole et la portée sociale d'un service public, mais juge l'offre trop limitée (8–12 véhicules) pour produire un effet de levier significatif. Les coûts et les délais de mise en place sont perçus comme élevés.

Points forts

- Maîtrise publique : gouvernance, tarification, réajustements possibles.
- Ciblage périurbain explicite ; lisibilité politique.
- Possibilité d'intégrer des partenariats locaux (mutualisations de véhicules, communes, associations).

Points faibles

- Volume d'offre insuffisant pour le périurbain (risque d'effet « goutte d'eau »).
- Délais et coûts d'implantation élevés (stations, bornes, organisation).
- Modèle en boucle, perçu comme peu pratique.

Conditions (si retenu malgré tout)

- Piloter quelques hubs aux profils variés, avec un nombre conséquent de véhicules par hub (au moins 2–3, plutôt 4), pour visibilité et disponibilité.
- Évoluer vers des modèles non-boucle (aller-simple / semi-flex) dès que faisable.
- Coupler avec le scénario 3 pour élargir la flotte disponible, accélérer l'adoption et changer les habitudes.

Recommandation du comité

Le scénario 2 peut jouer un rôle d'amorce (phase pilote publique, visible, neutre) pour favoriser le changement culturel. Il est recommandé en hybridation avec le scénario 3 (et éventuellement 4), plutôt qu'isolé.



Scénario 3— Soutien à la location entre particuliers (plateformes)

Ce scénario propose de soutenir des plateformes de location entre particuliers dans le périurbain. Ce scénario est plus pragmatique, puisqu'il propose de soutenir une offre et une demande déjà existante dans le périurbain et dans le centre de Rouen.

Stratégie :

Appuyer des plateformes existantes (Getaround, Turo) pour réduire les coûts et soutenir une offre déjà présente.

Gestion :

Incitations via « compte mobilité » (carte prépayée pour services de mobilité), communication active, partenariats pour suivi des données. Via SPL ou régie publique. Tarification attractive, partenariats possibles (municipalités, associations, entreprises).

Localisation & dimensionnement :

- Tout le territoire métropolitain.

Coûts :

- Variables selon modalités (incitations, communication).
- Ressources humaines pour animation et suivi.
- Coûts de communication.

Exemples:

Compte mobilité mis en place par l'Eurométropole de Strasbourg



Avis sur le scénario 3— Soutien à la location entre particuliers (plateformes)

Appréciation générale

NOTE MOYENNE : 15,25/20

Scénario préféré du comité. Il est pragmatique, souple, peu coûteux, et capable de déployer rapidement une flotte disponible et proche des usagers en périurbain grâce aux plateformes existantes. Son succès nécessite toutefois une forte communication, des garanties de qualité/sécurité, et une attention sociale (tarifs, absence d'avance de frais).

Points forts

- Mise en œuvre facile et faible investissement pour la Métropole.
- Adaptabilité du dispositif, large disponibilité de véhicules, proximité accrue.
- Effet rassurant via des plateformes éprouvées.

Points faibles

- Dépendance à des plateformes privées (maîtrise partielle).
- Qualité/sécurité des véhicules à sécuriser (contrôles, maintenance).
- Changement culturel (prêter sa voiture) et besoin de communication massive.
- Accessibilité tarifaire à garantir pour les publics modestes.

Conditions de réussite (proposées par le comité)

1. Socle social et économique

- Plafonnement des commissions négocié ; conditions solidaires ou partenariats permettant des tarifs réduits.
- Avantages tarifaires pour publics à faibles revenus, sans avance de frais (ex. compte mobilité / carte prépayée).
- Garantie d'amortissement raisonnable pour propriétaires (éviter la spéculation, inciter l'offre).

2. Qualité et sécurité

- Contrôle technique obligatoire ; maintenance régulière via réseau de garagistes locaux conventionnés.
- Procédures de vérification et label qualité (sécurité, assurance, propreté).

3. Logistique et proximité

- Réseau de commerçants / garagistes / maisons citoyennes / MJC comme tiers de confiance au cœur des villages pour réservation, prise en main, retour (convention + application Métropole).
- Solutions de recharge variées (bornes, batteries rechargeables à domicile).

4. Communication et adhésion

- Campagne de publicité ambitieuse (témoignages, retours d'expérience).
- Animation locale (réunions, démonstrations, relais associatifs).

Recommandation du comité

Le scénario 3 peut constituer le pilier de la stratégie d'autopartage dans le périurbain, renforcé par des partenariats locaux et une hybridation avec un pilote public (scénario 2) pour amorcer les changements d'usages.

Il serait pertinent d'explorer des plateformes solidaires plutôt que privées, ou négocier des conditions avantageuses avec les plateformes existantes.



Scénario 4— Autopartage entre particuliers (AEP)

Ce scénario propose de soutenir l'autopartage entre particuliers (AEP) sur tout le territoire. Il s'agit d'un scénario plus ambitieux socialement, mais dont l'impact est plus incertain sur la mobilité à l'échelle de la Métropole.

Stratégie :

Favoriser la mobilité solidaire et le partage (groupes d'usagers qui mutualisent leurs véhicules).

Gestion : Collectivité accompagne via :

- Partenariats avec assureurs.
- Outils (formulaire, guide pratique).
- Animation (conseiller mobilité).
- Communication renforcée.

Animation et accompagnement par la collectivité lors du lancement et tout au long du projet. La collectivité est un intermédiaire favorisant la constitution des groupes

Localisation & dimensionnement :

- Echelle métropolitaine.

Coûts :

- Communication, assurance, ressources internes.
- Exemple : projet COR/SMTC = 30 632 € sur 3 ans (hors AMO).

Exemples:

Expérimentation lancée par la Communauté d'agglomération de l'Ouest Rhodanien et le Syndicat Mixte des Transports en commun de l'agglomération clermontaine, avec l'accompagnement d'ADETEC



Avis sur le scénario 4— Autopartage entre particuliers (AEP)

NOTE MOYENNE : 14,5/20

Appréciation générale

Scénario socialement ambitieux (proximité, inclusion, démotorisation possible), mais plus complexe pour l'utilisateur et fragile opérationnellement (qualité, organisation, disparités territoriales). Il séduit une partie du comité pour son potentiel de transformation (G2), mais d'autres soulignent sa complexité et son effet frontière (G3/G4).

Points forts

- Offre potentiellement large et proche, fort effet social (entraide, partage).
- Levier de démotorisation à long terme.

Points faibles

- Complexité d'organisation pour les usagers (autonomie requise).
- Qualité/sécurité et pérennité à sécuriser (assurances, règles).
- Disparités territoriales possibles ; effet frontière si déploiement restreint.

Conditions (si retenu malgré tout)

- Partenariats assurances, guides pratiques, outils d'adhésion et animation par un conseiller mobilité.
- Gouvernance locale claire (ex. forme associative) pour éviter la dispersion et garantir la qualité.
- Communication ciblée et accompagnement dans la mise en relation.

Recommandation du comité

Le scénario 4 est recommandé en complément du scénario 3 (et du pilote 2), à travers des expérimentations encadrées sur des territoires volontaires, pour tester l'adhésion et la pérennité.

Envisager ce scénario dans le cadre de pratiques communes. Ex: l'accompagnement des enfants à l'école peut être mutualisé. des parents ont formés des groupes locaux pour s'organiser.



SYNTHESE ET RECOMMANDATIONS GLOBALES

Option préférentielle

Adopter une **stratégie hybride** articulée autour de :

- Scénario 3 (pilier) : soutien aux plateformes de location entre particuliers, encadré socialement (tarifs, commissions) et sécurisé (contrôle/maintenance).
- Scénario 2 (pilote public ciblé) : quelques hubs périurbains aux profils variés, avec un volume significatif par hub et des modèles non-boucle à expérimenter.
- Scénario 4 (complément social) : micro-expérimentations encadrées (assurances, animation), sur territoires volontaires.

Le comité plébiscite une trajectoire pragmatique et inclusive : faire du scénario 3 le socle opérationnel, adossé à un pilote public (scénario 2) pour accélérer le changement d'habitudes et complété par des expérimentations solidaires (scénario 4). Le scénario 1 peut rester urbain et complémentaire, mais ne répond pas de façon satisfaisante à la priorité du périurbain.

Ce qu'il faut éviter

- Le scénario 1 comme axe principal pour le périurbain (offre trop faible et ciblage urbain). Il peut rester urbain-complémentaire.
- Sous-estimer la nécessité de conserver la souveraineté dans le pilotage et les coûts des solutions déployées. Un fonctionnement en régie assure une accessibilité tarifaire et une souplesse organisationnelle, même si elle demande l'acquisition des compétences et des moyens adaptés.

Pré-requis transversaux

- **Anticiper le changement culturel long** : prêter sa voiture ou utiliser celle d'un autre reste un frein majeur.
- **Communication** massive et pédagogie (adhésion des propriétaires/usagers).
- Valoriser les **témoignages d'usagers** déjà utilisateurs et les bénéfices de leurs pratiques.



- Imposer un **projet vertueux et inclusif** en distinguant les besoins de démotorisation des publics CSP+ de ceux des profils sociaux moins favorisés, dont les attentes en matière d'autopartage sont très différentes.
- Dispositif social (compte mobilité / carte prépayée) pour éviter l'avance de frais et réduire les tarifs des ménages modestes et ainsi garantir l'équité sociale.
- Avoir un point d'attention particulier sur la qualité et la sécurité : éviter les véhicules mal entretenus.
- **Gouvernance et qualité** : conventions avec plateformes pour un partage de données (usage, qualité), un suivi régulier et un coût maîtrisé.
- S'inspirer d'**expériences innovantes** (Ex. projet Kiwee : petits véhicules électriques sans permis, emboîtables).

L'autopartage ne doit pas être considéré comme un service à part, mais comme une solution intégrée aux usages du territoire. Les usagers n'attendent pas : ils s'organisent déjà (exemple: covoiturages: accompagnements d'enfants, trajets sécurisés pour personnes fragiles, entraide entre voisins...).

Un des prérequis est donc la **compréhension fine de la demande** : qui partage déjà, pour quoi faire, et **quelles frictions** (confiance, sécurité, logistique, assurance) limitent le passage à l'échelle..

Décloisonner, c'est aussi **connecter cette fonctionnalité aux ressources existantes** : garages, entreprises, maisons citoyennes, centres sociaux, équipements culturels. Tous peuvent être des **tiers de confiance et des points d'intermédiation** (remise des clés, vérification de véhicule, réservation). Les flottes de véhicules d'entreprises pourraient également être à mobiliser : flottes sous-utilisées, autopartage inter-entreprises, navettes mutualisées sur horaires critiques, accès week-end pour riverains.

Le service à développer doit surtout viser à sécuriser et faciliter la mise en relation, via un cadre simple et des tiers de confiance, pour améliorer la performance d'usage et la qualité servicielle.





Retrouvez l'actualité et l'intégralité des contributions sur la page Internet dédiée au CDD :

<https://jeparticipe.metropole-rouen-normandie.fr/conseil-de-developpement-durable-de-la-metropole>

Des questions, des propositions, écrivez à: cdd@metropole-rouen-normandie.fr

Mise en page et harmonisation de la contribution :
Claire MONTAY, Service participation et citoyenneté - MRN - 2026

