



bma
bretagne mobilité augmentée



Koolicar
Autopartage entre particuliers



**BILAN DU DEMONSTRATEUR « PROFESSIONNELS DE
L'AUTOMOBILE » :
Projet Bretagne Mobilité Augmentée**

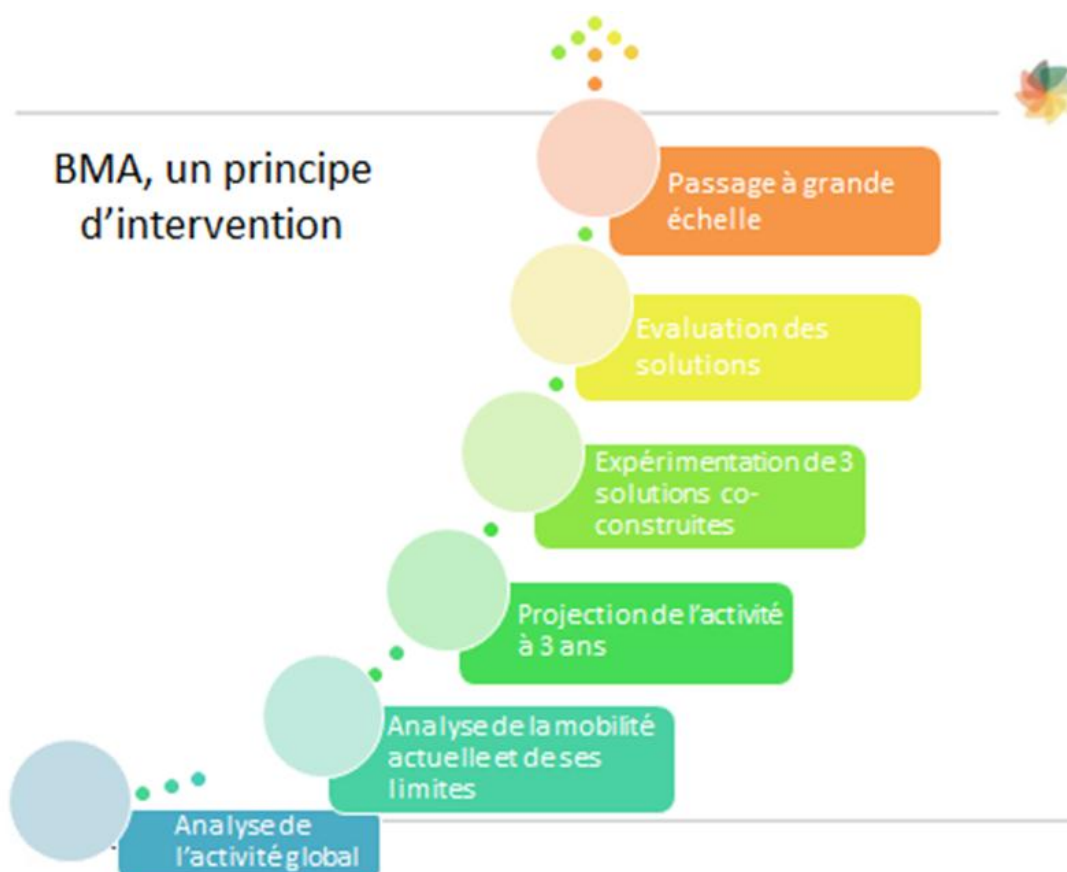
SOMMAIRE

PARTIE 1 : PRESENTATION DU DEMONSTRATEUR « PROFESSIONNELS DE L’AUTOMOBILE »	7
1 OBJECTIFS OPERATIONNELS DU DEMONSTRATEUR « PROFESSIONNELS DE L’AUTOMOBILE »	8
2 ENGAGEMENT DES PROFESSIONNELS	8
2.1 <i>Critères favorables</i> :	8
2.2 <i>Critères plutôt défavorables</i> :	8
2.3 <i>Critères défavorables</i> :	8
2.4 <i>Besoins d’éléments tangibles</i>	9
3 ELEMENTS DE DIAGNOSTIC DE MOBILITE SUR LE TERRITOIRE LTC	9
4 LES TROIS GRANDES PHASES DU PROJET	10
PARTIE 2 : EXPERIMENTATION D’UN SERVICE DE LOCATION SOLIDAIRE DE VOITURES SUR LE TERRITOIRE DE LANNION-TREGOR COMMUNAUTE	11
1 DEROULEMENT DU PROJET	12
1.1 <i>Co-construction du service</i>	12
1.2 <i>Les acteurs</i>	13
1.3 <i>Déterminants du projet</i>	15
2 MISE EN ŒUVRE	16
2.1 <i>Processus de location</i>	16
2.2 <i>Exemples de tarifs</i>	17
2.3 <i>Communication</i>	17
3 RESULTATS	18
4 RETOURS D’EXPERIENCES	19
4.1 <i>Logistique</i>	19
4.2 <i>Les professionnels de l’automobile</i>	19
4.3 <i>Les freins d’accès au service</i>	19
4.4 <i>Des pratiques liées au territoire</i>	19
4.5 <i>Communication autour du service</i>	20
4.6 <i>Des enjeux de mobilités interdépendants en lien avec la question d’accès à l’emploi</i>	20
4.7 <i>Service de location et accompagnement</i>	21
5 LA PLATEFORME DE MOBILITE, SUITE LOGIQUE DE L’EXPERIMENTATION ?	23
5.1 <i>La plateforme de mobilité Wimoov</i>	23
5.2 <i>... En réponse à des constats au niveau national</i>	24
5.2.1 <i>Etude « Mobilité inclusive : Mobilité, insertion et accès à l’emploi »</i>	24
5.2.2 <i>Une partie de la population française moins mobile</i>	24
5.2.3 <i>Mobilité et accès à l’emploi</i>	24
5.2.4 <i>Freins d’accès à la mobilité</i>	24
5.3 <i>Une plateforme mobilité sur le territoire Lannion-Trégor Communauté ?</i>	25
5.4 <i>Le positionnement de LTC face au développement d’une plateforme de mobilité</i>	26
6 PRECONISATIONS EN VUE D’UN DEVELOPPEMENT DE CE SERVICE SUR UN AUTRE TERRITOIRE	27
6.1 <i>Engagement des acteurs</i>	27
6.2 <i>Diagnostic de mobilité</i>	27
6.3 <i>Développement d’une plateforme de mobilité</i>	28
6.4 <i>Mise à disposition de véhicules</i>	28
6.5 <i>Assurance des véhicules</i>	29
6.5 <i>Communication</i>	29

PARTIE 3 : EXPERIMENTATION D'UN SERVICE DE LOCATION DE VEHICULES ELECTRIQUES SUR LE TERRITOIRE DE LANNION-TREGOR COMMUNAUTE	30
1 DEROULEMENT DU PROJET	30
1.1 <i>Co-construction du service</i>	30
1.2 <i>Les acteurs</i>	31
1.3 <i>Communication</i>	32
2 RESULTATS	32
3 RETOURS D'EXPERIENCES	32
3.1 <i>Engagement des professionnels</i>	32
3.2 <i>Locations et concessions</i>	32
3.3 <i>Locations dans l'un des garages</i>	32
4 PROLONGATION DE L'EXPERIMENTATION : OFFRE TOURISTIQUE ECORESPONSABLE ?	34
ELEMENTS DE CONCLUSION	36
ANNEXE N°1 : SUPPORT DE COMMUNICATION DU SERVICE DE LOCATION SOLIDAIRE.....	38
ANNEXE N°2 : SUPPORTS DE COMMUNICATION DU SERVICE VEHICULE ELECTRIQUE	39

Bretagne Mobilité Augmenté (BMA) est un projet sur trois ans (septembre 2012 – septembre 2015) financé par l'ADEME (Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie). Ce financement s'inscrit dans le cadre des Investissements d'Avenir. Pour renforcer la productivité, l'innovation, accroître la compétitivité des entreprises et ainsi permettre le développement économique en France, l'Etat a retenu 5 projets innovants et complémentaires, favorisant l'intermodalité (utilisation de différents modes de transports pour un même déplacement) et la mobilité alternative. Parmi ces projets se trouve BMA.

BMA propose d'accompagner des organisations à co-construire et expérimenter, en fonction des besoins identifiés et ressources disponibles, des solutions de mobilités adaptées afin de développer leurs activités. Son objectif est de fournir aux décideurs de toutes les familles d'activités, un dispositif opérationnel d'intervention pour améliorer les pratiques de mobilité au sein de leurs entités, entreprises, collectivités et territoires. Le projet accompagne actuellement 19 organisations regroupées au sein de 8 démonstrateurs en fonction de leur domaine d'activité. L'un de ses démonstrateurs a pour domaine d'activité l'automobile (démonstrateur « professionnels de l'automobile »). Ce démonstrateur est un collectif de professionnels de l'automobile.



L'ANFA (Association Nationale pour la Formation Automobile) et le CNPA (Conseil National des Professions de l'Automobile) sont à l'origine du démonstrateur « professionnels de l'automobile ». L'ESSCA (Ecole supérieure des sciences commerciales d'Angers) et le GERPISA (Groupe d'Etude et de Recherche Permanent sur l'Industrie et les Salariés de l'Automobile) se sont joints à ces deux organismes. Tous ont un point commun, l'intérêt pour l'avenir des professionnels des services de l'automobile. Ce secteur d'activité représente aujourd'hui 105 000 entreprises, 405 000 salariés et près de 500 000 actifs occupés. C'est un secteur fragilisé par le recul des ventes de véhicules et la diminution du marché de l'après-vente avec un impact direct sur l'emploi qui ne cesse de diminuer depuis 2002.

L'ANFA est l'OPCA (Organisme Paritaire Collecteur Agréé) de la branche des services de l'automobile. Elle est mandatée par les partenaires sociaux pour mettre en œuvre la politique nationale de formation du secteur. Elle accompagne les entreprises dans leur GPEC (Gestion Prévisionnelle des Emplois et des Compétences), la formation des salariés, des jeunes, des enseignants de lycées et des formateurs de CFA (Centre de Formation d'Apprentis), la formation des tuteurs et maîtres d'apprentissage, les demandeurs d'emploi.

Le CNPA est l'organisation patronale majoritaire. Elle défend les intérêts des entreprises de la distribution et des services de l'automobile en France en entretenant un dialogue constant avec l'ensemble des décideurs publics, de l'échelon local à l'échelon européen, et siège dans les instances représentatives. Le CNPA conseil et informe les entreprises sur le droit du travail et de la sécurité sociale, sur leurs droits et obligations, sur les risques professionnels, accidents et maladies et sur l'évolution de la réglementation environnementale.

L'ESSCA est une école supérieure de commerce. Elle prépare des étudiants et responsables d'entreprises à une réussite professionnelle durable et respectueuse des dimensions humaines et citoyennes dans un monde globalisé. A cette fin, l'École met en œuvre des programmes de formation académique et professionnelle de haut niveau en management, soutenus par des activités de recherche et des dispositifs d'accompagnement des élèves, en veillant à transmettre les valeurs associées à sa tradition humaniste.

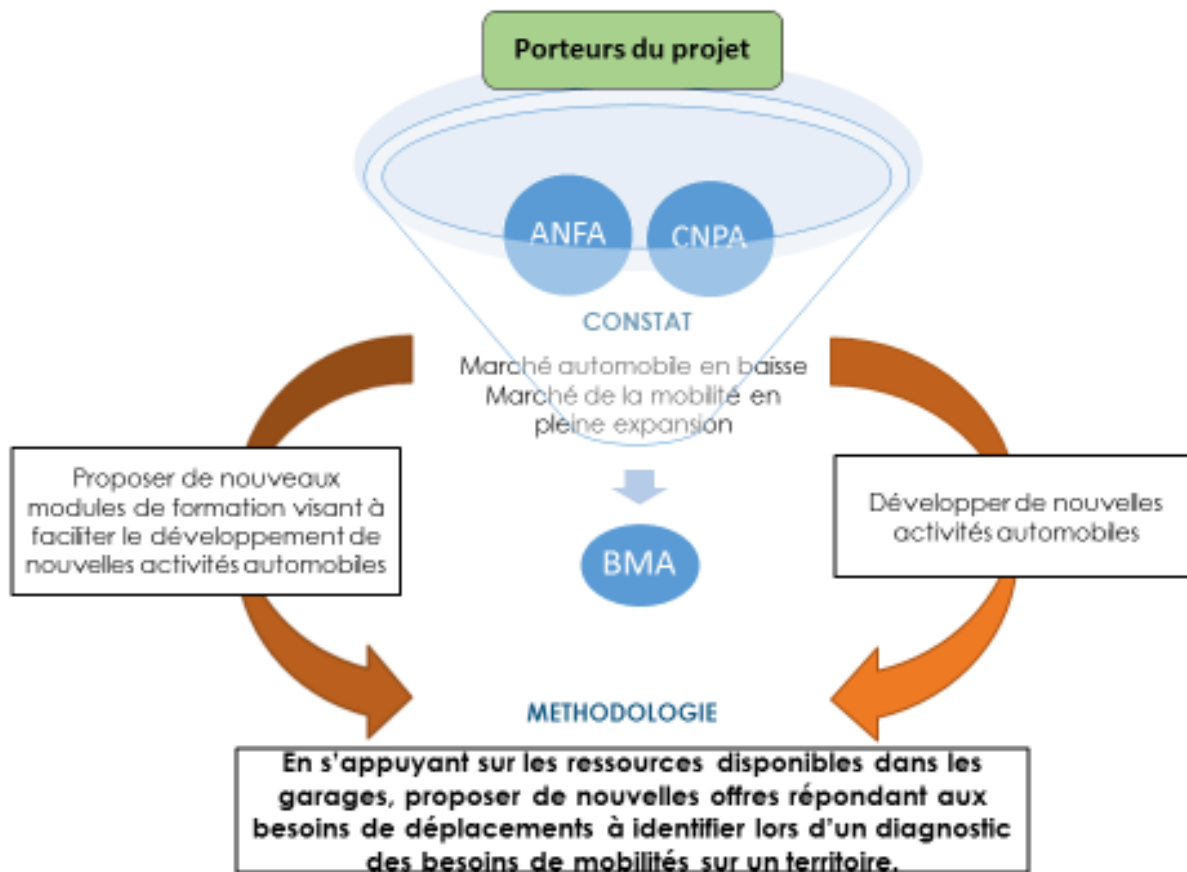
Le GERPISA est un réseau international de chercheurs en économie, gestion, histoire et sociologie, travaillant sur l'industrie automobile dans le cadre de programmes de recherches (« Emergence de nouveaux modèles industriels », « L'industrie automobile, entre mondialisation et régionalisation », « Coordination des connaissances et des compétences dans les systèmes automobiles régionaux », « Variété de capitalisme et la diversité des modèles productifs », « L'industrie automobile et le développement durable »).

Face aux mutations technologiques, aux enjeux économiques (coût élevé des transports) et écologiques (émission de gaz à effet de serre) que représente notre mobilité, les professionnels des services de l'automobile souhaitent s'adapter et répondre aux impératifs de développement durable. Ils entendent contribuer à la transition énergétique à double titre : en exerçant leur profession dans un cadre plus respectueux de l'environnement et en développant de nouveaux services à la personne. C'est pour répondre à ce second enjeu que, par l'intermédiaire du CNPA, s'est constitué en 2014 un collectif de six garagistes du territoire Lannion-Trégor Communauté (Communauté d'agglomérations de 72 000 habitants situé dans les Côtes-d'Armor).

L'idée de ces professionnels est de prendre appui sur le maillage territorial des garages et les stocks de véhicules existants dans les garages dont le taux de rotation est faible (véhicules d'occasions et véhicules électriques en vente) pour développer un service d'autopartage en réponse à des besoins de mobilité non pris en charge par les offres de transports existantes. L'émergence d'un tel service géré par un collectif de garagistes met les professionnels de l'automobile dans une position inédite. Celle-ci les amène à questionner de manière collective leur activité professionnelle et à trouver une solution opérationnelle en fonction de besoins identifiés.

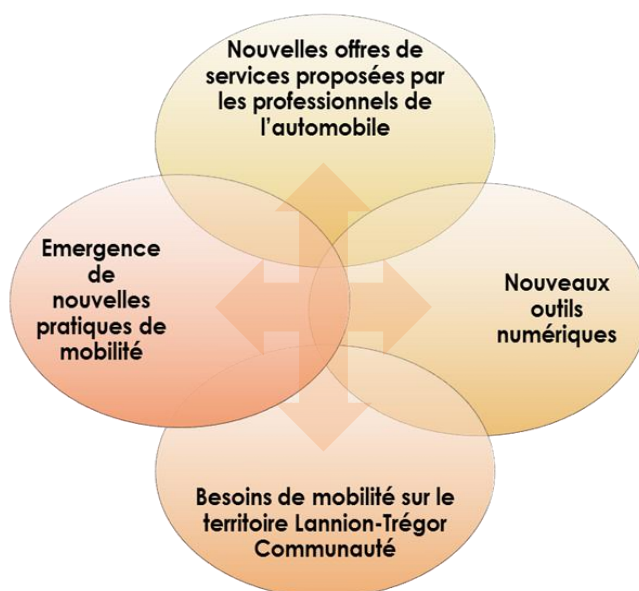
Face à un marché automobile en baisse (entretien, réparation, vente) et à un marché de la mobilité en forte expansion (covoiturage, autopartage...), le CNPA et l'ANFA, se sont engagés dans le projet BMA dans le but de mettre en synergie compétences des professionnels de l'automobile et développement de nouveaux services et pratiques liés à la mobilité. Au travers de la méthodologie de BMA, les intérêts du CNPA (développer de nouvelles activités) et de l'ANFA (proposer des modules de formation visant à faciliter le développement de nouvelles activités) ont débouché sur l'objectif suivant :

En s'appuyant sur les ressources disponibles dans les garages, proposer de nouvelles offres répondant aux besoins de déplacements à identifier lors d'un diagnostic des besoins de mobilités sur un territoire.



Partie 1 : Présentation du démonstrateur « Professionnels de l'automobile »

Ce démonstrateur a mené des expérimentations de services de mobilité en direction des personnes localisées sur le territoire Lannion-Trégor Communauté (LTC), que ces personnes soient résidentes ou de passage sur le territoire. Dans ce projet, il s'agissait de mobiliser un collectif de professionnels de l'automobile. Le postulat de départ est un lien entre besoins de mobilité non pris en charge par l'offre de transports existante sur une communauté d'agglomérations et de nouvelles offres proposées par les professionnels de l'automobile. Ce postulat prenait appui sur l'émergence de nouvelles pratiques de mobilité et le développement de nouveaux outils numériques permettant ces nouvelles pratiques.



Le point d'entrée de la méthodologie BMA est l'analyse de l'activité de chaque organisation permettant d'en extraire ce qui génère de la mobilité pour ensuite travailler avec les acteurs de cette organisation sur de nouveaux services ou de nouvelles pratiques de mobilités.

La particularité de ce démonstrateur par rapport aux autres réside dans le fait que l'identification de besoins de mobilité non prise en charge par l'offre de transports existante devait coïncider avec une offre conditionnée par les ressources disponibles chez les professionnels de l'automobiles. La rencontre entre les besoins de mobilité non couverts, encore non identifiés et les ressources à utiliser restait une hypothèse à valider sur le terrain.

1 Objectifs opérationnels du démonstrateur « professionnels de l'automobile »

Le projet devait amener les professionnels de l'automobile à travailler :

- avec de nouveaux acteurs (instances publiques, startup dans le créneau de la mobilité, autres corps de métiers)
- avec de nouvelles technologies afin de mieux gérer leur parc automobile
- de manière collective afin de s'appuyer sur le maillage des garages pour proposer une offre réactive et de proximité. L'offre imaginée est un service d'autopartage proposé par un collectif de professionnels de l'automobile en possession d'une flotte de véhicules. Cette flotte serait répartie sur un territoire (communauté d'agglomérations, département, région) afin que chacun puisse trouver un véhicule à proximité de chez soi. Il serait possible de louer dans l'heure, grâce à des technologies embarquées et un service internet, un véhicule de la flotte. Le véhicule serait loué pour une heure ou quelques jours. Le client prendrait le véhicule à un point A et le restituerait au même endroit ou à un point B. Les professionnels de l'automobile s'occuperaient de la gestion de la flotte (entretien, réparation, répartition de la flotte sur le territoire, carburant).

2 Engagement des professionnels

Il était essentiel que les professionnels de l'automobile s'investissent dans le démonstrateur pour que des expérimentations aient lieu. Voici les critères qui ont conditionné leur engagement.

2.1 Critères favorables :

- Proximité avec leur clientèle, au plus proche de leurs attentes, volonté de vouloir rendre service.
- Conscience du contexte économique du marché automobile (marché en baisse)

2.2 Critères plutôt défavorables :

- Peu de véhicules sur le parc automobile
- Peu d'espace pour développer ce parc

2.3 Critères défavorables :

- Activité de réparation et d'entretien importante
- Pas de véhicules sur le parc
- Existence d'un service de location développé par le constructeur empêchant l'expérimentation de nouveaux services par la concession
- Culture de l'entreprise : un véhicule destiné à la vente doit être visible à tout moment donc il ne peut être loué

2.4 Besoins d'éléments tangibles

Quel que soit leur positionnement de départ chaque professionnel était en attente d'éléments tangibles :

- Besoins de mobilité de publics identifiés
- Mise en œuvre opérationnelle
- Modèle économique

3 **Éléments de diagnostic de mobilité sur le territoire LTC**

L'étude diagnostic de mobilité sur le territoire LTC a montré que l'utilisation de la voiture primait sur l'ensemble des autres modes de transports (80% pour les déplacements lié au travail). Pour des raisons historiques et d'aménagement du territoire, elle est un facteur d'exclusion pour ceux qui n'en possèdent pas et qui ne peuvent se reporter sur les modes de transports alternatifs proposés par la communauté d'agglomérations. Les déplacements domicile-travail hors communes sont importants (entre 30 et 50 % de ces déplacements), le choix de résidence s'effectuant plutôt en fonction de la proximité avec des commerces et services présents dans les pôles urbains qu'en fonction du lieu de travail.

L'offre de mobilité proposée par LTC (transports en communs, transports à la demande) ne peut répondre à l'ensemble des besoins de mobilité sur le territoire d'où la nécessité de déployer une offre complémentaire aux services existants. Cette offre s'oriente aujourd'hui vers le développement de solutions telles que l'autopartage ou le co-voiturage. Les aires de co-voiturages connaissent un réel succès autour de Lannion ; l'autopartage n'est, quant à lui, pas encore développé.

Le diagnostic visait à identifier des solutions de mobilité complémentaires répondant aux intérêts des professionnels, d'usagers et des gestionnaires de la mobilité territoriale. Trois pistes ont été approfondies :

- *Une offre de mobilité aux entreprises* pour répondre à des besoins occasionnels de déplacements. Les représentants de clubs d'entreprises rencontrés n'ayant pas identifié de besoins de mobilités chez leurs adhérents il a été décidé d'effectuer une première expérimentation hors entreprise afin de consolider une offre avec les professionnels de l'automobile et de préparer un contexte propice à la co-construction d'un service.
- *Une offre de mobilité solidaire* adaptée aux besoins des personnes concernées par l'action sociale. Cette piste a fait l'objet d'une expérimentation et sera présentée dans la partie 2 de ce document.
- *Une offre de mobilité électrique* afin de mieux communiquer sur ce type de véhicule et susciter un besoin. Cette piste a fait l'objet d'une expérimentation et sera présentée dans la partie 3 de ce document.

4 Les trois grandes phases du projet

Le projet s'est déroulé en trois grandes étapes :

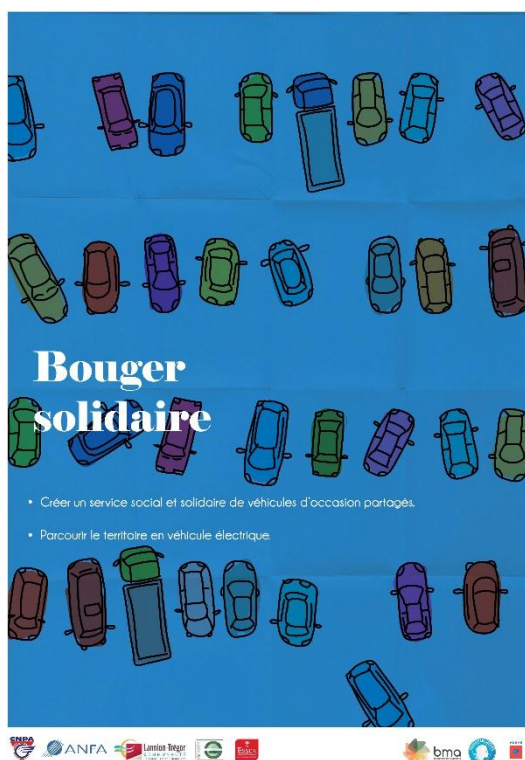
- Janvier - Avril 2014 : Etat des lieux (engagement des professionnels de l'automobile et diagnostic mobilité par l'intermédiaire d'un certain nombre d'acteurs)
- Mai - Octobre 2014 : Préparation à l'opérationnalisation de l'expérimentation principale + mise en route d'une offre de service touristique verte
- Novembre 2014 - Mars 2015 : Suivi des expérimentations + recherche de pistes pour la pérennité du projet

Conformément aux deux pistes identifiées lors du diagnostic de mobilité, deux objectifs ont été suivis tout au long du projet :

Favoriser l'accès à l'emploi (expérimentation principale)

Développer le tourisme vert (expérimentation secondaire)

Partie 2 : Expérimentation d'un service de location solidaire de voitures sur le territoire de Lannion-Trégor Communauté



L'expérimentation d'un nouveau service de location de voitures, géré par les professionnels de l'automobile s'est déroulée sur le territoire Lannion-Trégor Communauté (LTC). L'objectif était de faciliter le retour et le maintien dans l'emploi de personnes non véhiculées en leur proposant la location de voitures à moindre coût. Ce service venait en complément de l'offre de transports déjà existante (transports en commun, navette express, transport à la demande...) sur le territoire LTC.

Le service articule le social et l'économique : les personnes bénéficient d'un tarif préférentiel et les professionnels de l'automobile diminuent les frais d'immobilisation de leur stock. L'expérimentation du service a été rendu possible via KOOLICAR, un service d'autopartage entre particuliers sans échange de clé qui facilite et sécurise la location d'un véhicule grâce à sa solution technologique embarquée, la KoolBox et sa solution assurantielle gérée par la MAIF.

L'expérimentation a eu lieu du novembre 2014 au mars 2015. Après concertation avec les acteurs du projet, l'expérimentation a été prolongée jusqu'à août 2015 pour les raisons suivantes :

- Le Pôle Emploi de Lannion, engagé dans l'expérimentation depuis mi-janvier 2015, souhaitait jouer pleinement son rôle de prescripteur en réalisant des actions de communication ciblées auprès du public cible
- L'ensemble des acteurs sociaux ayant participé à l'expérimentation demandaient une prolongation de l'expérimentation. Ils mettaient en avant une durée d'expérimentation trop courte et une reprise d'emploi à partir de mi-mars jusqu'à fin août durant laquelle le service aurait plus de chances de s'inscrire sur le territoire
- Les professionnels de l'automobile ainsi que le prestataire d'autopartage étaient en faveur d'une prolongation de l'expérimentation afin de pouvoir effectuer un bilan après une période d'expérimentation plus longue

Lannion-Trégor Communauté (LTC) a participé au financement de l'expérimentation du 1er février 2014 au 31 mars 2015 par le biais d'un conventionnement dans le cadre du terrain de jeu de l'innovation limité à un an. Le dispositif ne pouvant être re-sollicité dans les conditions actuelles, LTC n'a pas participé financièrement à l'expérimentation du service de location solidaire lors de sa prolongation. Néanmoins la communauté d'agglomérations continue à soutenir la démarche.

1 Déroulement du projet

1.1 Co-construction du service

A la suite d'un diagnostic sur le territoire Lannion-Trégor Communauté (entretiens avec les acteurs sociaux et de l'emploi, les professionnels de l'automobile, le service transports de la communauté d'agglomération), un besoin de mobilité non prise en charge par l'offre de transports existante a été identifié. En mars 2014, 220 personnes sur le territoire LTC étaient à la recherche d'un emploi, avaient le permis de conduire mais pas de véhicule (Chiffre Pôle Emploi Lannion). C'est à partir de ce constat et du positionnement de chaque acteur vis-à-vis des enjeux de mobilité qu'un service de location solidaire a été co-construit. Les personnes en recherche d'emploi ou souhaitant se rendre sur leur lieu de travail auraient la possibilité de louer des véhicules, par l'intermédiaire de prescripteurs (acteurs sociaux et de l'emploi du territoire) à tarif préférentiel (subvention d'une partie du coût de la location par la communauté d'agglomérations LTC et le projet BMA). Le service devait être une transition pour trouver une solution stable permettant d'effectuer ses déplacements au quotidien (durée de location maximum de deux mois).

Lors de la co-construction du service les points suivants ont été discutés :

- Modèle technique (statut du véhicule et assurance)
- Modèle économique (basé sur les coûts des véhicules immobilisés sur les parcs automobile)
- Processus de location et rôle de chaque acteur (usager, prescripteur, garagiste) dans celui-ci
- Conditions d'accès au service (le permis de conduire valable depuis au moins un an, un justificatif de domicile ou d'hébergement et une caution de 600 €)
- Tarifs de location

1.2 Les acteurs

10 acteurs sociaux et de l'emploi ont participé à l'expérimentation : Pôle Emploi de Lannion, Mission Locale de Lannion, 2 CCAS (Plouaret et Plestin-les-Grèves), associations intermédiaires (Amisep, Régie de quartier, Ker-Huel Contact, Point d'Appui Perrosien, Alter Intérim, Action Carrière Emploi). Ils se sont engagés à être prescripteurs du service tout au long de l'expérimentation. Cela consistait à diffuser l'information sur le service, à vérifier que les personnes qui souhaitaient effectuer une location remplissaient les conditions d'accès à celui-ci puis à les accompagner pour la réservation du véhicule sur un site internet.

Les professionnels de l'automobile ont mis à disposition 4 véhicules sur le territoire Lannion-Trégor Communauté :

- 2 sur Lannion (concessions Peugeot Courtois Automobile et Ford Corre Automobile)
- 1 sur Plouaret (garage Renault)
- 1 sur Plestin-Les-Grèves par (garage Peugeot)

Le prestataire d'autopartage Koolicar s'est engagé **en partenariat avec la MAIF** pour la gestion des locations (réservation et couverture assurantielle lors des locations) moyennant un prélèvement de 30% du coût des locations. La prestation classique d'auto-partage Koolicar a été adaptée afin de rendre possible l'expérimentation du service :

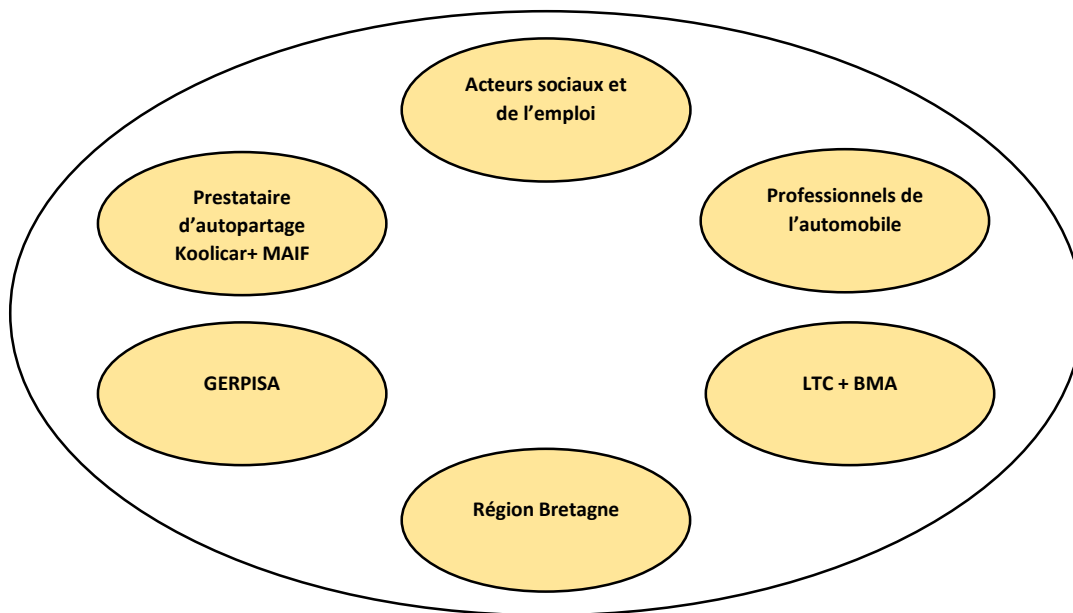
- L'accès au service s'effectuait dès un an de permis contre 5 ans normalement.
- L'inscription sur le site était validée immédiatement afin de pouvoir réserver le véhicule à la suite.
- le paiement de la location était en partie subventionné (à hauteur de 60% du coût de location / le prélèvement s'effectuait sur un compte bancaire ayant reçu les subventions) et en partie payé par l'utilisateur (40%, payé directement au garagiste à la fin de la location).

La recherche d'une solution assurantielle fut un point essentiel de la phase de co-construction du service de location solidaire. Toutes les assurances qui ont été contactées n'ont pas souhaité s'engager sur la couverture assurantielle des véhicules loués dans le cadre de l'expérimentation pour des raisons de risques liés au public cible (public dit « non solvable ») et à la durée assez courte des locations (plus de risques sur ce type de locations). La MAIF s'est engagée via Koolicar car elle était intéressée par la technologie embarquée Koolicar et les retours pouvant être réalisés par celle-ci (données sur la location, traçage du véhicule). L'assurance (Groupama) d'une des associations intermédiaires aurait pu envisager d'assurer les véhicules lors de l'expérimentation si ces derniers avaient été la propriété de l'association.

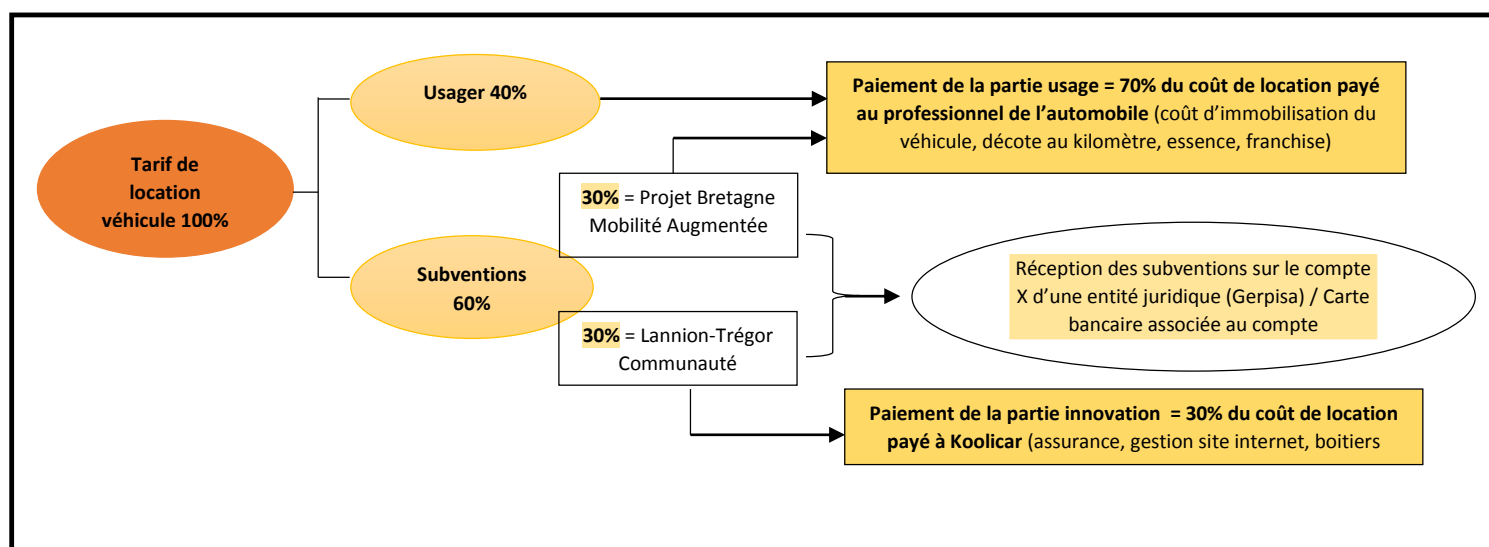
La communauté d'agglomérations LTC et **le projet BMA** ont participé financièrement aux coûts liés à la location des véhicules afin de pouvoir proposer des prix accessibles au public visé.

Un des acteurs du projet BMA (GERPISA) a joué le rôle d'entité juridique. Il devait gérer les subventions lors de l'expérimentation (réception des subventions sur un compte bancaire et versement via carte bancaire d'une partie des subventions à la fin de chaque location).

La Région Bretagne, après rencontre et soutien de la sous-préfecture de Lannion et de la préfecture de Saint-Brieuc, a financé l'immatriculation des véhicules mis à disposition lors de l'expérimentation.



Acteurs ayant participé à l'expérimentation



Modèle économique du service de location solidaire

1.3 Déterminants du projet

L'investissement du président régional du CNPA Bretagne, à l'initiative du projet et natif du territoire LTC sur lequel a eu lieu l'expérimentation du service, a permis d'entrer en contact rapidement avec les professionnels de l'automobile du territoire et a facilité les échanges avec la communauté d'agglomérations.

Le soutien de la démarche par LTC fut un argument de taille à plusieurs reprises lors du projet :

- il a facilité l'engagement des acteurs sociaux et de l'emploi dans le projet. En effet la place de ces acteurs dépendant en partie du pouvoir politique en place, une cohérence entre les actions des acteurs sociaux et la ligne politique d'un territoire est essentielle. Le premier contact avec les structures (d'insertion, de l'emploi) s'est réalisé par l'intermédiaire de LTC.
- Lors de la recherche d'une solution pour l'immatriculation des véhicules en déclaration d'achat auprès de la sous-préfecture, le soutien de LTC a donné du poids au projet.
- Lors du lancement de l'expérimentation, l'engagement de LTC a permis de mobiliser la presse locale et de donner un caractère officiel au projet.

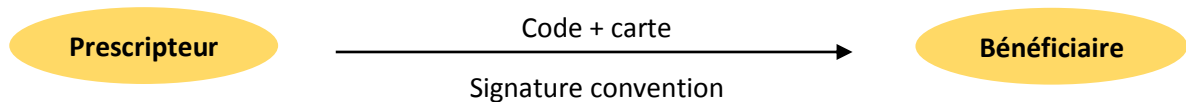
La participation des structures d'insertions de la communauté d'agglomérations a amené le Pôle Emploi de Lannion à prendre position en tant que prescripteur. Ce n'est qu'après le lancement de l'expérimentation que nous avons pu travailler avec le Pôle Emploi à un partenariat.

2 Mise en œuvre

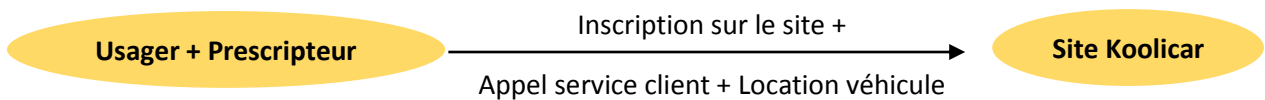
2.1 Processus de location

1 L'utilisateur souhaitant utiliser le service de location solidaire se rend chez un des prescripteurs.

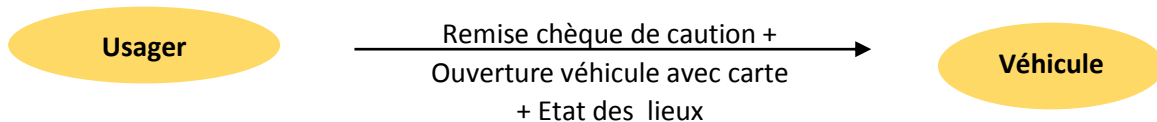
2 Le prescripteur vérifie que le bénéficiaire remplit les conditions d'accès au service (besoin du véhicule dans le cadre de la recherche ou du maintien dans l'emploi, permis de conduire depuis plus d'1 an, justificatif de domicile, caution, téléphone portable). Le prescripteur consulte le site internet Koolicar avec l'utilisateur ou appelle le garagiste afin de vérifier qu'un véhicule est disponible pour la durée de location souhaitée. Le prescripteur fournit ensuite au bénéficiaire un code (pour s'inscrire sur le site Koolicar) et une carte koolicar. L'utilisateur et le prescripteur signent une convention rappelant les conditions de la location (accès, durée...).



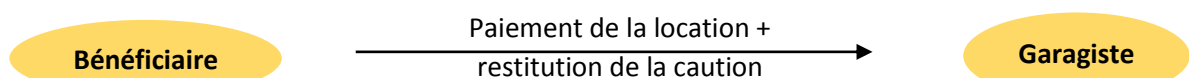
3 L'utilisateur s'inscrit avec le prescripteur sur le site Koolicar (informations personnelles, scan du permis de conduire) et rentre le code qui lui a été donné par le prescripteur. Il appelle le service client Koolicar afin que celui-ci valide l'inscription puis il réserve le véhicule qui a été sélectionné au préalable avec le prescripteur.



4 Le jour du début de la location, l'utilisateur se rend au garage. Il remet au garagiste le chèque de caution. Il ouvre le véhicule avec la carte délivrée par le prescripteur. Il vérifie que l'état des lieux pré-rempli est en conformité avec l'état du véhicule. Si c'est le cas, il récupère les clés dans la boîte à gants et démarre le véhicule. Dans le cas contraire, il contacte le service client.



5 L'utilisateur ramène le véhicule au garage à la fin de la location. Il remet les clés dans la boîte à gants et ferme le véhicule avec la carte. Il reçoit ensuite un sms lui demandant si un sinistre est à déclarer. Une fois la réponse envoyée à ce sms, un sms fin de location est envoyé indiquant la partie déjà payée (60% du coût total de la location). Il paye directement au garagiste 40% du coût de la location c'est-à-dire les 2/3 de la somme indiquée sur le sms reçu. Le garagiste se rend sur son compte afin de vérifier que celui-ci a été crédité de 30% du coût de la location (part subventionnée). Il doit alors demander 40% du coût de la location à l'utilisateur soit les 4/3 de la somme indiquée sur le compte. A la suite du paiement et de la vérification du véhicule par le garagiste, celui-ci donne un reçu à l'utilisateur indiquant la somme encaissée. Le garagiste restitue le chèque de caution.



2.2 Exemples de tarifs

Le tarif varie en fonction de la durée de la location et du nombre de kilomètres effectué. Le carburant est inclus dans le coût de la location.

Pour une distance de 50 km/jour, coût carburant inclus

<u>Durée de location</u>	<u>tarif</u>
1h (50km)	9 €
Journée (10h, 50 km)	13 €
Semaine (7 jours, 250 km)	55 €
Mois (26 jours, 1000 km)	190 €

Pour une distance de 80 km/jour, coût carburant inclus

<u>Durée de location</u>	<u>tarif</u>
1h (80km)	12 €
Journée (10h, 80 km)	16 €
Semaine (7 jours, 400 km)	70 €
Mois (26 jours, 1200 km)	215 €

2.3 Communication

Un dépliant (cf. annexe 1) présentant le service de location solidaire a été diffusé à partir de novembre 2014 par l'intermédiaire des prescripteurs du service et de la communauté d'agglomérations. La presse locale a été sollicitée lors du lancement de l'expérimentation. La presse nationale (France 2) a réalisé un reportage sur le service de location. Celui-ci a été diffusé en janvier 2015 au journal de 13h :

<https://www.youtube.com/watch?v=evWkYX2kb4A&noredirect=1>

3 Résultats

Location n°	Situation de la personne	Objet	Durée de la location	Lieu de la location	Date de la location
1	Au chômage depuis plus d'un an, en couple avec une seule voiture	Suivre une formation sur Rennes afin de décrocher un CDD	3 jours	Lannion (Ford Corre automobile)	Décembre 2014
2		effectuer des démarches	1 jour	Lannion (Ford Corre Automobile)	Janvier 2015
3	En formation, véhicule en panne, en attente d'un financement pour réparer le véhicule	Se rendre sur son lieu de formation	1 semaine (7 jours)	Lannion (Ford Corre Automobile)	Mars 2015
4	Personne en formation, pas de véhicule	Se rendre sur lieu de formation	2 mois (56 jours)	Lannion (Peugeot Courtois Automobile)	Mars et avril 2015
5	Non renseigné	Non renseigné	3 jours	Lannion (Peugeot Courtois Automobile)	Juin 2015
6	Pas de véhicule et de moyen financier pour en acheter un	Se rendre sur son lieu de travail, emmener son fils sur son lieu de stage	2 mois (56 jours)	Lannion (Peugeot Courtois Automobile)	Juillet 2015
7	Couple en emploi, véhicule tombe en panne, coûts des réparations trop important, montage d'un dossier micro-crédit	Se rendre sur leur lieu de travail	5 semaines (35 jours)	Lannion (Ford Corre Automobile)	Mai- juin 2015
8	Personne en emploi, véhicule tombe en panne, coûts des réparations trop important	Se rendre sur son lieu de travail	1 mois (28 jours)	Lannion (Ford Corre Automobile)	Juin- Juillet 2015
9	Etudiante en stage, ne souhaite pas investir dès maintenant dans un véhicule	Se rendre sur son lieu de stage	6 semaines (42 jours)	Plouaret (Renault Rault)	Juin-Juillet 2015

9 locations ont été prescrites sur les dix mois d'expérimentations. Les locations ont plutôt eu lieu lors de la deuxième phase d'expérimentation (mars à août 2015) et **leur durée ont été assez longues** (env. un mois). Elles correspondent à des périodes de stage ou au besoin d'un véhicule le temps de trouver une solution pérenne (achat d'un véhicule). Cette solution pérenne non-accessible sur le moment pour des raisons financières le devenait au bout d'un mois en passant par une démarche de micro-crédit. C'est au total **228 jours de locations** qui ont été réalisés. La quasi-totalité des véhicules ont été loués à Lannion. Les demandes provenaient de personnes résidant sur cette commune. Lannion est le pôle économique de LTC.

4 Retours d'expériences

4.1 Logistique

Les retours de la part des usagers et des associations intermédiaires concernant le service ont été positifs. L'accessibilité du service, son fonctionnement ainsi que les tarifs proposés n'ont pas été des freins à son utilisation.

Les inscriptions et réservations via l'interface du site Koolicar ont été réalisées sans difficultés particulières. La réactivité du service client Koolicar a permis de répondre aux besoins des usagers dans l'urgence. A plusieurs reprises, le Pôle Emploi ne pouvant proposer rapidement un rendez-vous (horaires d'ouvertures restreints), ce sont dans la majorité des cas les associations intermédiaires qui ont effectué la prescription du service.

Suite à un sinistre et pour faciliter le fonctionnement du service, le chèque de caution devra se faire à l'ordre du garage et non plus au nom de l'association gérant les subventions afin que le garage puisse encaisser le chèque si une situation similaire se présentait.

La location d'un véhicule par l'intermédiaire d'internet et du téléphone portable a été perçue, par les professionnels du champ social, comme une nouvelle démarche pouvant contribuer à réduire la fracture numérique des publics accompagnés.

4.2 Les professionnels de l'automobile

Les véhicules qui avaient été mis à disposition ont été rendus disponibles tout au long de l'expérimentation. Dans le cas où le véhicule avait un problème technique ou avait été prêté à un client du garage, les professionnels ont rapidement trouvé une solution de rechange. Aucune location n'a été annulée pour une non-disponibilité des véhicules.

4.3 Les freins d'accès au service

Plusieurs personnes n'ont pu bénéficier du service en raison :

- du chèque de caution de 600 euros. La somme était dans certains cas être trop élevée. Cela n'a pas été un frein majeur lors de l'expérimentation mais il reste à prendre considération comme obstacle à l'accès au service.
- de la condition d'un an d'ancienneté de permis. Les jeunes possédant le permis de conduire depuis moins d'un an sont l'une des cibles les plus touchées par l'absence de véhicule ce qui freine l'accès au monde du travail.

4.4 Des pratiques liées au territoire

Un territoire fortement rural est souvent synonyme de longues distances pour se déplacer au quotidien. Le véhicule étant indispensable sur le territoire LTC pour accéder au monde du travail, des pratiques de mobilité autres que la location de voiture sont utilisées en cas d'absence de véhicule (prêt d'un véhicule par une connaissance, achat d'un véhicule à très bas coût). Cela peut venir remettre en question l'utilité du service dans certains cas.

4.5 Communication autour du service

Même si les informations sur le service avaient bien été transmises aux prescripteurs et via la presse locale, des retours de terrain pointant un manque de communication ont persisté tout au long de l'expérimentation. Il reste difficile d'estimer le nombre de personnes qui ont été informées.

Lors de la première phase d'expérimentation ce sont les associations intermédiaires qui ont fait vivre le projet et diffusé l'information sur le service. À la fin de cette première phase (mars 2015), les structures ont constaté que le service ne faisait pas écho aux problématiques de mobilité rencontrées par leurs publics (soit ils n'avaient pas le permis soit ils trouvaient d'autres solutions que la location pour se véhiculer). Après discussion, nous constatons que la cible à laquelle s'adressait le service était en majorité des personnes identifiées comme demandeurs d'emploi et/ou en emploi mais non comme bénéficiaires d'un accompagnement social et professionnel. La communication devait donc être réorientée.

Le temps d'expérimentation (5 mois au départ) semblait trop court pour que les prescripteurs s'approprient le service et communiquent dessus. Le Pôle Emploi de Lannion ne participait à l'expérimentation que depuis un mois. Lors de la prolongation de l'expérimentation (mai 2015) cet acteur a directement communiqué au public cible (demandeurs d'emploi avec permis non véhiculé) par mail et lors de séances d'informations collectives. Nous avons pu constater que davantage de personnes avaient été informées de l'existence du service. Néanmoins il restait difficile d'y accéder pour une question de réactivité (question de logistique citée dans le point 4.1). La prolongation de l'expérimentation sur cinq mois et le non-engagement financier de la communauté d'agglomérations a semble-t-il créé une confusion sur le fait que celle-ci soit maintenue jusqu'à fin août 2015. Cette confusion a été exprimée à plusieurs reprises.

4.6 Des enjeux de mobilités interdépendants en lien avec la question d'accès à l'emploi

L'expérimentation a permis de réfléchir à la question de la mobilité sur le territoire LTC de manière plus globale. Le diagnostic des besoins de mobilité sur LTC effectué en mars 2014 dans le cadre du projet BMA avait porté en grande partie sur les besoins des publics inscrits dans des parcours d'insertion sociale et professionnelle. Vingt structures inscrites dans l'action sociale, solidaire et pour l'emploi avaient été interrogées (structures d'insertion sociales et professionnelles, Pôle emploi, Mission Locale, CCAS...). Il a rapidement été constaté que les questions de freins d'accès à l'emploi dépassaient largement la mise à disposition de voitures à moindre coût. Les freins de mobilité que rencontrent les personnes accompagnées par les structures interrogées sont similaires :

- Problématiques sociales (organisation au quotidien pour se déplacer, autonomie pour gérer ses déplacements professionnels)
- Obtention du permis (permis AM, code de la route et permis B) non accessible pour des questions de coûts financiers ou pour des questions de capacités cognitives. Selon les structures rencontrées, c'est le frein le plus important pour l'accès à l'emploi
- Non-possibilité d'acquisition d'un véhicule pour des raisons financières
- Manque d'informations sur les services de transports existants

Le service de location de voiture prendrait donc tout son sens si d'autres services étaient proposés en parallèle :

- Location de scooters
- Location de voiturettes (en attendant de passer le permis)
- Apprentissage soutenu au code de la route
- Accompagnement permettant l'accès au permis de conduire
- Connaissance des aides financières à la mobilité
- Formation à la mobilité via la maîtrise des nouvelles technologies de l'information ou via l'utilisation de différents modes de transports

4.7 Service de location et accompagnement

Voici deux anecdotes mettant en exergue le lien entre service de location et accompagnement professionnel :

Anecdote n°1

Une personne intéressée par le service de location solidaire est adressée au prescripteur le plus proche de son lieu de résidence. Le prescripteur la reçoit. Il n'a jamais vu cette personne auparavant. Ils effectuent ensemble l'inscription sur le site internet Koolicar. Le véhicule n'étant pas encore prêt au garage, la réservation doit être effectuée le lendemain. Entre temps, le prescripteur adopte un nouveau comportement. Il ne souhaite pas que la personne ait accès au service. Un professionnel de la structure prescriptrice connaît la personne en question et craint que la location soit problématique (vol de la voiture, changement des pièces sur le véhicule). La location n'aura pas lieu. Le prescripteur expliquera à la personne qu'il ne souhaite faire accéder le service de location qu'aux adhérents de sa structure.

Anecdote n°2

Une personne est intéressée par la location d'un véhicule pour une durée de un à deux mois, durée qu'elle souhaite ensuite renouveler. Apprenant que cette location doit correspondre à une période de transition (2 mois maximum de location) et amener à une meilleure autonomie dans ses déplacements, se pose la question d'un micro-crédit pour l'achat d'un véhicule. Elle ne connaît pas cette démarche et l'assistance sociale qui l'accompagne lui a expliqué qu'elle ne pouvait pas intervenir sur celle-ci. Sans les informations trouvées auprès d'une structure d'insertion, la personne n'aurait pas pu monter, lors de la location, un dossier de demande de micro-crédit et acheter une nouvelle voiture.

Ce que nous disent ces deux anecdotes c'est qu'au-delà du service de location expérimenté, au-delà des questions logistiques, administratives et financières, se pose la question de l'accompagnement professionnel avant et après la location. Le service apparaît alors non pas comme une fin en soi mais comme un outil trouvant tout son sens dans la cadre d'un parcours social et/ou professionnel. Dans la mesure où le Pôle emploi est identifié comme le

prescripteur principal concernant les démarches de retours à l'emploi, il avait été envisagé que celui-ci soit à long terme le seul prescripteur du service de location solidaire. Cependant, au regard des situations rencontrées, prescrire le service de location sans accompagnement en parallèle n'est pas une solution pour améliorer l'autonomie des personnes dans leurs déplacements. Cette solution risquerait d'engager des moyens financiers sans résultats à long terme.

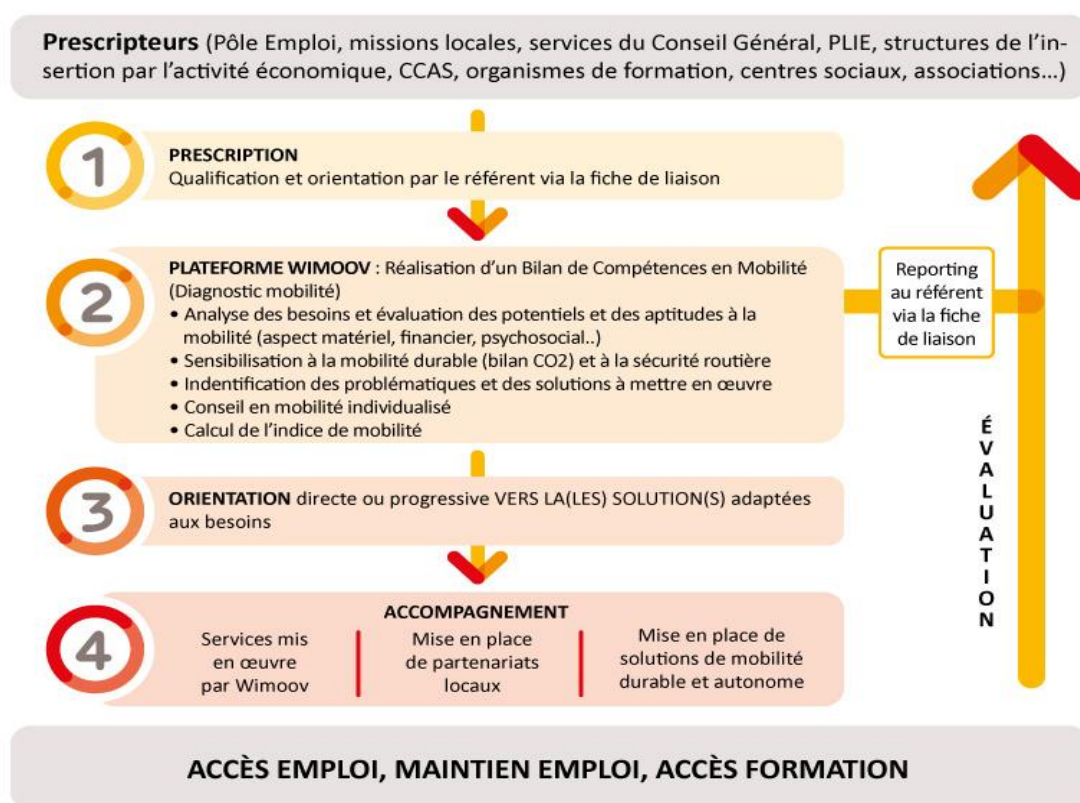
L'enjeu de départ était le développement de nouvelles activités automobiles. Etant donné les observations et remarques réalisées tout au long du projet, la question qui devient centrale est l'accompagnement réalisé en parallèle de la prescription du service. Une plateforme de mobilité au service des personnes les plus vulnérables serait la solution la plus adaptée. Une plateforme de mobilité développe différents outils en lien avec la mobilité (aides à la mobilité, accompagnement pour développer ses compétences « mobilité », apprentissage soutenu vers le code, mise à disposition de moyens de transports, aide à l'achat de véhicule, utilisation des nouvelles technologies...).

Un projet de plateforme de mobilité a été exprimé dans les orientations stratégiques du contrat de ville de Lannion. La manière dont ce projet pourrait prendre forme a été réfléchi à partir des travaux de l'association Wimoov. Depuis 15 ans, Wimoov accompagne les personnes vers une mobilité autonome, responsable et durable. Cette association et un ensemble d'acteurs sociaux partagent le constat que les difficultés d'accès à la mobilité sont un frein pour l'insertion. Cette association développe aujourd'hui des plateformes de mobilité en France.

5 La plateforme de mobilité, Suite logique de l'expérimentation ?

5.1 La plateforme de mobilité Wimoov...

La plateforme de mobilité est une structure privée qui travaille en collaboration avec les acteurs sociaux d'un territoire. Les acteurs sociaux (Pôle Emploi, Mission Locales, CCAS, structures d'insertions...) sont prescripteurs. Ils décident d'orienter les publics accompagnés vers la plateforme. Celle-ci s'adresse à un public fragilisé (jeunes, publics en insertion, demandeurs d'emploi, personnes âgées). C'est un lieu d'accueil qui propose un bilan de compétences mobilité suite à quoi un parcours individualisé est proposé dans le but d'améliorer l'autonomie des personnes accompagnées lors de leurs déplacements. Les différents services qui peuvent être proposés sont des moyens de transports, des aides financières, des formations mobilités pour apprendre à utiliser certains transports ou pour aller chercher une information permettant de se déplacer, etc....



5.2 ... En réponse à des constats au niveau national

5.2.1 Etude « Mobilité inclusive : Mobilité, insertion et accès à l'emploi »

<http://www.mobiliteinclusive.com/pdf/Rapport%20complet%20LMI%202013.pdf>

Cette étude a été réalisée en 2013 par le cabinet Auxilia. Elle a été produite à la demande de l'association Wimoov et de Total. L'objectif était de vérifier certains constats en lien avec la mobilité et l'emploi et de proposer un outil pouvant permettre aux acteurs associatifs, privés, publics ou parapublics de co-construire des solutions de mobilité au bénéfice des publics fragilisés.

5.2.2 Une partie de la population française moins mobile

L'étude estime que le problème de la mobilité touche 20% des adultes en âge de travailler c'est-à-dire 7 à 8 millions de personnes en France. Les personnes disposant de peu de ressources, en insertion et en recherche d'emploi sont moins mobiles que la moyenne. Plusieurs éléments expliquent ce manque de mobilité :

- Seul 1/3 de ces personnes dispose d'un véhicule et 1/4 n'a aucun moyen pour se déplacer (les personnes se reportent sur la marche, mode de locomotion utilisé 2 fois plus que la population globale)
- Ceux qui possèdent un véhicule ont des voitures d'ancienneté moyenne de 11 ans. La voiture est donc moins chère à l'achat mais les frais sur le véhicule sont plus importants d'où des problèmes financiers lorsque des réparations doivent être effectuées
- La moitié de cette population n'a pas le permis de conduire
- Ces personnes habitent plus loin des lieux d'embauches potentiels que les catégories aisées et disposent de moyens de transports limités

5.2.3 Mobilité et accès à l'emploi

Selon les structures accompagnant les publics en insertion interrogées dans le cadre de l'étude, la mobilité est le 2ème élément déterminant pour l'insertion et l'accès à l'emploi après la formation :

- Une personne sur deux a refusé un travail ou une formation pour des problèmes de mobilité
- 28% ont abandonné leur travail ou leur formation en cours
- 41% des employeurs ont rencontré des difficultés à pourvoir un poste pour des questions de mobilité

Pour les employeurs le 1er frein à l'embauche est la possession du permis de conduire. Selon eux, les problèmes de mobilité amènent au refus d'un poste, à des problèmes avec le salarié (fatigue, retard).

5.2.4 Freins d'accès à la mobilité

Les freins à la mobilité sont d'abord économiques et matériels (72%) mais d'autres difficultés doivent cependant être prises en compte. Ces difficultés sont :

- la limite géographique (ex : manque d'offre de transports)

- les problèmes sociaux et organisationnels (ex : emplois atypiques et horaires morcelés et/ou décalés)
- les freins réglementaires (ex : pas de papiers d'identité, pas de permis de conduire)
- la maîtrise de l'écrit qui impacte de manière directe la possibilité d'utiliser les transports en commun
- la maîtrise de normes (ex : normes comportementales)
- les freins psychosociaux (ex : recherche d'un réseau social proche)

Certains territoires sont désavantagés et notamment les territoires ruraux et péri-urbains. Ils connaissent une forte dépendance à la voiture. Les distances de trajets sont plus longues, la quantité de carburant nécessaire est donc plus importante. Aujourd'hui Le coût d'un déplacement domicile-travail de 20km aller équivaut à 25% du SMIC.

Face aux nombreux éléments validant le lien entre mobilité et emploi, Wimoov se mobilise pour développer des plateformes de mobilité en France. Aujourd'hui, 17 plateformes Wimoov sont implantées (<http://www.wimoov.org/implantation/>). Demain 20 nouvelles plateformes ouvriront sur les territoires. Chaque plateforme accompagne environ 1000 personnes par an.

5.3 Une plateforme mobilité sur le territoire Lannion-Trégor Communauté ?

A partir de la plateforme de mobilité telle que Wimoov l'envisage et des freins d'accès à la mobilité identifiés par les acteurs sociaux et de l'emploi du territoire LTC, voici les différents services qui pourraient être proposés via une plateforme de mobilité sur le territoire Lannion-Trégor Communauté :

Projet de Plateforme de mobilité LTC	
Point information	Informar sur les possibilités de déplacements, les tarifs, la mobilisation des aides à la mobilité ou au micro-crédit.
Formation mobilité	Une formation pour développer des capacités se déplacer (utilisation des nouvelles technologies pour la recherche d'informations, utilisation de nouveaux moyens de transports).
Location de voitures	Le service qui a été expérimenté pourrait être utilisé
Location de scooters	Un service de scooters à disposition des personnes inscrites dans le cadre d'un parcours d'insertion sociale et professionnelle pourrait être développé en partant du service déjà mis en place par la Mission Locale des Côtes d'Armor.
Réparation de véhicules	Il existe un garage Renault solidaire sur Lannion. Un garage Renault solidaire, c'est un agent ou concessionnaire du réseau Renault qui se porte volontaire pour offrir des services d'entretien et de réparation à prix coûtant, accessibles à tous les bénéficiaires identifiés préalablement par les plateformes de mobilité et les services sociaux compétents.
Aide à l'achat de véhicule	Des professionnels de l'automobile partenaires pourraient aider à l'achat d'un véhicule pour les personnes inscrites passant par la plateforme mobilité et souhaitant investir dans un véhicule.
Auto-école sociale	Une auto-école sociale a fonctionné sur le territoire Lannion-Trégor Communauté de 2007 à 2011. Elle a fermé ses portes pour des questions de manque de financements. Toutes les compétences liées au fonctionnement et à la gestion de cette structure existent.

L'auto-école sociale qui était en service il y a quelques années sur le territoire LTC via la Mission Locale a montré que les publics jeunes et moins jeunes avaient des difficultés pour obtenir le permis de conduire (difficultés cognitives, d'apprentissage, de concentration...). Ces difficultés se retrouvent chez les personnes salariées dans les chantiers d'insertion. Cela amène à ce que le projet de passation du permis soit assez long (un an à plein temps, parfois plus). Le Pôle Emploi de Lannion constate un nombre d'échecs important pour les demandeurs d'emploi ayant bénéficié d'une aide pour passer le permis. Aujourd'hui le Pôle Emploi est en réflexion sur une opération locale visant à favoriser l'apprentissage du code de la route (par ex : tests d'évaluation avant de s'engager sur le code). Ce constat est le même pour tous les publics demandeurs d'emploi quel que soit leur âge. Le travail d'accompagnement effectué par un ESAT sur le territoire et l'auto-école sociale développée par la Mission Locale sont des expériences à capitaliser et à valoriser dans le sens du développement d'une plateforme de mobilité.

5.4 Le positionnement de LTC face au développement d'une plateforme de mobilité

Pour Lannion-Trégor Communauté, un projet de plateforme de mobilité n'est pas à l'ordre du jour. Pour la communauté d'agglomération, une plateforme de ce type relèverait idéalement du secteur privé, voire du secteur associatif (cas de la mobilité solidaire). Si une association devait porter un tel projet, une intervention de LTC serait à envisager au cas par cas.

En effet, LTC se lance aujourd'hui dans une réflexion relative aux associations, notamment relatives à l'économie et l'emploi. Il existe actuellement un nombre important d'associations sur le territoire dont les activités sont parfois similaires ou connexes. LTC engage actuellement une démarche afin de mieux comprendre les activités de chacune des associations. A terme, dans un contexte de projet de création de la maison de l'Entreprise, des mutualisations de services pourraient par exemple être envisagées pour certaines d'entre elles.

En tout état de cause, toute association souhaitant créer une action de ce type devra être amenée à présenter ce projet dans le cadre de son programme global d'activités auprès de l'ensemble de ses financeurs (dont LTC).

6 Préconisations en vue d'un développement de ce service sur un autre territoire

Au regard des éléments cités ci-dessus, un service de location de voitures ne prendra sens que s'il s'inscrit dans un parcours d'insertion sociale et ou professionnelle et que d'autres services et/ou formations sont proposés en parallèle.

6.1 Engagement des acteurs

Une volonté politique ainsi qu'un engagement des acteurs sociaux (structure d'action sociale départementale, CCAS, associations intermédiaires) et de l'emploi (Mission Locale, Pôle Emploi, Agences d'intérim) sur la thématique « mobilité-emploi » sont deux éléments indispensables pour qu'un projet de mobilité solidaire puisse se développer. Le rôle du politique permet d'officialiser la démarche au travers de sa communication, d'apporter un soutien financier et moral aux acteurs sociaux ayant des missions d'insertion sociale et professionnelle. Il serait par exemple envisageable qu'une communauté de communes délègue à une association la mission de développer un ensemble d'outils visant à faciliter la mobilité des personnes les plus vulnérables socialement, financièrement et professionnellement. Les acteurs sociaux sont la ressource permettant de diagnostiquer les besoins de mobilité des personnes vulnérables sur un territoire et le relais lorsqu'un service se met en place. Pour qu'un diagnostic puisse être pertinent il faut pouvoir s'appuyer sur un collectif d'acteurs sociaux et de l'emploi existant ou à créer (par l'intermédiaire de l'ADESS si cette structure existe).

Les acteurs dont le nombre de personnes prises en charge est le plus important (structure d'action sociale départementale, Pôle Emploi) sont les premiers acteurs à solliciter en raison du processus d'engagement dans un projet souvent beaucoup plus long que pour les autres acteurs sociaux.

6.2 Diagnostic de mobilité

Concernant la mise en œuvre d'un ou plusieurs services et/ou formations, un diagnostic mobilité doit être réalisé pour confirmer :

- des besoins de déplacements (courte, moyenne, longue durée) non pris en charge par l'offre de transports existante
- un besoin d'accompagnement renforcé pour obtenir le permis de conduire
- Un besoin de formation pour organiser ses déplacements en fonction de ses activités quotidiennes
- Un manque de connaissance sur les aides de mobilité, les transports existants
- Un besoin de mise à disposition de moyens de transports

6.3 Développement d'une plateforme de mobilité

C'est aussi la volonté de gérer les questions d'accès à l'emploi via l'autonomie des personnes dans leurs déplacements de manière transversale qui aura le plus de chance d'aboutir à des résultats. Intégrer à l'accompagnement professionnel différents outils facilitant la mobilité (services de transport et formations à mobilité) est l'objectif à atteindre sur le long terme. Cela permet de donner du sens aux actions liées à la mobilité et d'instaurer la confiance lorsqu'un véhicule est loué (en raison du suivi effectué en parallèle).

Le développement d'une plateforme de mobilité pris en charge par un des acteurs sociaux ou de l'emploi existant dans l'optique décrite ci-dessus ou le développement d'une nouvelle structure par l'intermédiaire de l'association Wimoov sont deux pistes à envisager. Les professionnels de l'automobile peuvent être impliqués pour la mise à disposition de véhicules, la maintenance de véhicules ou la réparation de véhicule à partir du moment où une collectivité territoriale ou une communauté de communes s'engage financièrement.

Une autre porte d'entrée peut venir de la volonté d'un acteur social dont l'activité est l'insertion par la réparation mécanique de véhicules, la location ou la vente de ces véhicules (ex : garage solidaire). Cette volonté viserait à développer un ou des services facilitant les déplacements sur un territoire (ex : location de scooter, accompagnement pour la passation du code de la route...). Cette association devra alors obtenir le soutien d'une instance politique, d'autres acteurs sociaux, de mécènes (par l'intermédiaire d'appel à projets) afin de financer le projet. La démarche décrite dans ce paragraphe aurait moins d'impact que le développement d'une plateforme de mobilité sur un territoire mais elle peut-être une étape décisive pour que celle-ci se développe.

6.4 Mise à disposition de véhicules

L'enjeu économique pour les professionnels de l'automobile concernant la mise à disposition de véhicules dans le cadre d'un service de location solidaire n'est pas un élément majeur. L'accompagnement étant l'enjeu central, deux solutions de mise à disposition de véhicule s'offrent à la structure accompagnatrice qui souhaiterait intégrer un service de location solidaire à son dispositif d'accompagnement :

- La mise à disposition de véhicules par des garages partenaires et la gestion logistique et financière par un prestataire d'autopartage (fonctionnement adopté lors de l'expérimentation).
- L'achat de véhicules et la gestion de la location par la structure prescrivant le service (entretien des véhicules par un garage partenaire) ce qui semble la solution logistique la plus simple. Certains acteurs sociaux font appel aux collectivités territoriales ou à de grandes entreprises (La poste, EDF...) pour récupérer des véhicules de service usagés à moindre coût.

6.5 Assurance des véhicules

Deux solutions de couverture assurantielle lors de la location existent en fonction de la solution de mise à disposition choisie :

- La prise en charge de la couverture assurantielle par un prestataire d'autopartage dans le cas d'une mise à disposition de véhicules par des garagistes partenaires.
- La prise en charge de la couverture assurantielle par l'assurance de la structure prescrivant le service dans le cas où cette dernière est propriétaire des véhicules. La couverture assurantielle des véhicules loués est souvent une extension de l'assurance que la structure possède déjà.

6.5 Communication

La communication reste un enjeu majeur pour que le public cible soit informé de l'existence du ou des services mis en place. Le rôle des acteurs sociaux et de l'emploi sur ce point est central. La diffusion de l'information sur les services dépendra de l'intérêt des acteurs pour les services, de leur engagement, de celui des collectivités territoriales et/ ou communauté de communes ainsi que du diagnostic de mobilité effectué au départ (potentiel de personnes susceptibles d'utiliser le ou les services). La presse doit être sollicitée lors du lancement du ou des services puis lors de l'utilisation de ces derniers, la communication la meilleure étant celle réalisée par les utilisateurs eux-mêmes.

Partie 3 : Expérimentation d'un service de location de véhicules électriques sur le territoire de Lannion-Trégor Communauté

L'expérimentation d'un nouveau service de location de véhicules électriques, géré par les professionnels de l'automobile s'est déroulée sur le territoire Lannion-Trégor Communauté (LTC). L'objectif était de faciliter le déplacement de la clientèle touristique sur le territoire avec des véhicules décarbonés.

Le service articule le tourisme et l'économie : la clientèle touristique bénéficie de véhicules électriques à moindre coût et les professionnels de l'automobile diminuent les frais d'immobilisation de leur stock. L'expérimentation du service a été rendu possible via Drivy, un service de location entre particuliers avec échange de clé. Le service facilite la mise en relation des propriétaires de véhicules avec les personnes souhaitant louer des véhicules. Drivy sécurise la location en gérant les transactions financières. La couverture assurantielle lors de la location est comprise dans le prix de location (partenariat avec Allianz).

L'expérimentation s'est déroulée de mai 2014 au novembre 2015.

1 Déroulement du projet

1.1 Co-construction du service

Les échanges avec l'Office du Tourisme Communautaire (OTC) de Lannion-Trégor Communauté ont amené à la conclusion qu'un service de location de véhicules électrique viendrait compléter le service Vélek'tro. Vélek'tro est un service de location de vélos électriques proposé par l'OTC. Son objectif est de proposer un moyen de déplacements sur le territoire dans le cadre du développement de la mobilité alternative dite "verte". Ce projet a mis trois ans à se structurer. Il existe aujourd'hui 22 points relais et 70 vélos répartis sur l'ensemble du territoire (offices du tourisme, campings...).

Cette démarche s'inscrit dans la politique de développement de l'électromobilité menée par Lannion-Trégor Communauté. La communauté d'agglomérations a également investi dans des véhicules électriques pour son personnel et maillé son territoire d'une vingtaine de bornes de recharges.

Une partie des professionnels de l'automobile disposaient de véhicules électriques très peu utilisés qu'ils souhaitaient faire essayer aux personnes intéressées par ce mode de transport. L'idée a donc été dans un premier temps de construire une offre de location de véhicules électriques disponibles dans les garages et concessions du territoire LTC pour l'été 2014. Un prolongement de cette offre consistait à proposer une prestation touristique (parcours découverte du territoire, les plus beaux points de vue) ou le véhicule électrique permettrait de se déplacer sur le territoire (avec carnet de bord, circuit GPS. ...).

Avec zéro émission de gaz à effet de serre, l'usage du véhicule électrique est un mode de déplacement qui tend à se développer. Le véhicule électrique est très apprécié pour son silence et sa conduite relaxante. Son utilisation normalement contrainte par l'autonomie de sa batterie ne l'était plus sur ce territoire ou des cartes pour accéder aux bornes de recharges de la Communauté d'Agglomérations pouvaient être mises à disposition au début de la location du véhicule.

Lors de la co-construction du service les points suivants ont été discutés avec les professionnels de l'automobile :

- Modèle technique (statut du véhicule et assurance)
- Modèle économique (basé sur les coûts des véhicules immobilisés sur les parcs automobile)

1.2 Les acteurs

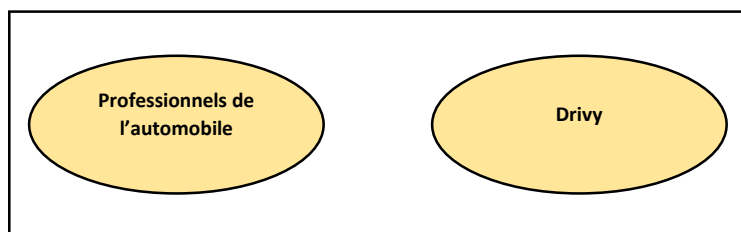
Les professionnels de l'automobile ont mis à disposition 4 véhicules électriques sur le territoire Lannion-Trégor Communauté :

- 1 sur Perros-Guirec par le garage Renault (Twizy)
- 1 sur Lannion par la concession Peugeot Courtois Automobile (Peugeot ion)
- 1 sur Plouaret par le garage Renault (Zoé)
- 1 sur Plestin-Les-Grèves par le garage Renault (Zoé)

Le prestataire de location entre particuliers Drivy a été utilisé pour mettre à disposition les véhicules auprès de la clientèle touristique permettant ainsi de bénéficier d'une gestion de la location (réservation, paiement, assurance) moyennant un prélèvement de 30% sur le coût total de la location. Les conditions d'accès au service sont :

- Avoir plus de 21 ans
- Être en possession d'un permis de conduire valable depuis plus de 2 ans
- Pouvoir payer la location sur le site Drivy par carte bancaire

Les professionnels de l'automobile étant propriétaires des véhicules électriques, il n'y eu aucunes difficultés à mettre en location les véhicules électriques sur le site Drivy. Cependant l'un des véhicules électriques ne fut pas accepté sur le site (le Twizy) car l'assurance ne prenait pas en charge ce type de véhicule.



1.3 Communication

L'information sur le service a été diffusée avec des flyers et affiches (Cf. annexe 2) et valorisée au sein de la plaquette touristique de l'office de tourisme communautaire. Les supports ont été distribués aux offices du tourisme du territoire Lannion-Trégor Communauté, dans les campings municipaux et autres lieux touristiques (hôtels, gare) ainsi que dans les garages proposant ce service.

La communication a été réalisée durant le mois de juin 2014 vers la clientèle touristique.

2 résultats

Ce sont une dizaine de locations qui ont eu lieu sur le territoire Lannion-Trégor Communauté lors des premiers mois d'expérimentation. Elles ont été réalisées par une clientèle touristique résidant en camping ou en gîte. Les locations allaient d'une journée à une semaine. Les retours d'expériences ont été positifs tant du côté des clients (service, véhicule électrique, accompagnement par les professionnels lors de la location) que du côté des professionnels (utilisation du service Drivy, contact avec les clients avant et lors de la location).

3 Retours d'expériences

3.1 Engagement des professionnels

Les véhicules électriques présents dans les garages ont été dans la majorité des cas imposés par le constructeur. Ces véhicules ne représentent pas un enjeu majeur pour les structures. Ils sont plutôt perçus comme une contrainte qui coûte que comme une ressource qui rapporte. L'expérimentation d'un nouveau service de mobilité utilisant le véhicule électrique est un levier face à des professionnels réticents à toute innovation. Ces professionnels participent ainsi à une démarche qui les engage peu. Celle-ci leur permet d'évaluer l'intérêt de développement de nouveaux services et peut les amener à s'investir davantage par la suite.

3.2 Locations et concessions

Seule une des locations s'est déroulée par l'intermédiaire d'une concession. Puis sans savoir pourquoi, la concession a retiré son véhicule du site Drivy. Un second concessionnaire avait exprimé ne pas souhaiter mettre en location son véhicule électrique. Celui-ci étant destiné à être vendu, la réalisation de locations pour une clientèle touristique, de passage, n'aboutirait jamais à une vente de véhicules électriques dans la concession. De plus un véhicule loué non présent à la concession était synonyme de perte d'opportunité de ventes à la clientèle habituelle.

3.3 Locations dans l'un des garages

En raison du grand nombre de locations du véhicule électrique, Le service a été intégré à l'activité du garage de Plouaret. Celui-ci se trouve à proximité d'une gare située sur la ligne

TGV Paris-Brest. Les locations présentées ci-dessous sont celles qui ont eu lieu dans ce garage pendant et à la suite de l'expérimentation.

Lieu de résidence du client	Durée (en jours)	Début de la location	Nombre de km effectué	Prix de la location (en €)	Objet de la location
Rennes	2	18 /07/14	200	43	Tourisme
Paris	7	26/12/14	800	138	Vacances familiales
Paris	2	27/08/14	200	45	Tourisme
Paris	2	19/12/14	100	36	Résidence secondaire
Paris	4	08/11/14	200	65	
Pologne	3	27/01/15	400	68	Vacances familiales
Paris	4	15/01/15	200	65	Tourisme
Pologne	5	27/01/15	200	68	Vacances familiales
Plouaret	2	21/03/15	176	43	Déplacements quotidiens en complément du vélo électrique, train et covoiturage
Plouaret	1/2	28/03/15	115	17,50	
Paris	3	08/04/15	74	42,70	Tourisme
Paris	4	16/04/15	133	56	Tourisme
La Rochelle	5	21/04/15	202	42,70	Tourisme
Plouaret	3	27/04/15	228	43,50	Déplacements quotidiens en complément du vélo électrique, train et covoiturage
Plouaret	1/2	11/06/15	89	17,50	
Paris	2	23/06/15	295	30,10	Tourisme
Plouaret	1/2	27/06/15	128	17,50	Déplacements quotidiens en complément du vélo électrique, train et covoiturage
Plouaret	10	13/07/15	521	139	

Sur 18 locations, 8 ont été réalisées par une clientèle parisienne et 6 par une clientèle locale. La durée moyenne est de trois jours (235 km en moyenne). Les raisons d'usage sont le tourisme, les vacances familiales et les déplacements quotidiens.

4 Prolongation de l'expérimentation : offre touristique écoresponsable ?

L'expérimentation du service de location de véhicules électriques a été présentée aux professionnels du tourisme breton en décembre 2014 lors d'une journée dédiée à l'innovation environnementale. Un appel a été lancé pour développer une offre touristique qui intégrerait un service proposé par les professionnels de l'automobile. Voici ce qui a été mis en avant concernant cette offre :

- Elle permet de fluidifier la mobilité touristique sur un territoire
- Les véhicules sont adaptés aux usages de la clientèle (trajets courts, agréable sans bruit)
- L'offre est gérée par des acteurs de terrain, réactifs, au plus proche des besoins quotidiens de mobilité
- Il est possible d'adapter l'offre en fonction du contexte local
- Le service vient compléter l'offre multimodale proposée
- C'est une opportunité de faire vivre l'économie locale

L'expérimentation est venue s'intégrer à une démarche plus globale lancée par IDDIL Bretagne (Innovation & design durables dans l'industrie et les loisirs). IDDIL Bretagne est un organisme rattaché à la CCI de Rennes. Sa principale mission est l'accompagnement à l'innovation dans le domaine touristique. En janvier 2015 IDDIL Bretagne a convié les acteurs du transport et du tourisme à se rencontrer dans le but de commercialiser des offres touristiques écoresponsable dès l'été 2015. Ces offres touristiques se présentent sous forme de packages comprenant le transport (train + véhicule électrique), l'hébergement (labellisé éco-responsable) et les activités (découverte du territoire en utilisant des modes de transports doux ou décarbonés). Dans le cadre du projet Bretagne Mobilité Augmentée, l'intérêt d'une mobilité partagée et éco-responsable avait été démontré lors de l'expérimentation d'une offre touristique écoresponsable auprès de quatre familles. Cette offre incluait :

- Le voyage en train et activités lors du trajet
- La mise à disposition d'un véhicule électrique à la sortie du train
- L'hébergement à proximité
- Les activités sur place (visite d'un parc animalier et autres activités au choix pour découvrir le territoire)

Une première étape vers une offre touristique éco-responsable a été mise en œuvre sur le territoire LTC en rapprochant un loueur professionnel et le gérant d'un hôtel Sur Perros-Guirec. L'offre consiste à mettre à disposition un véhicule électrique pour la clientèle professionnelle et touristique de l'hôtel.

Des partenariats sont en cours de consolidation (SNCF, Renault, des agences de tourisme bretonnes) pour structurer la commercialisation des offres. Les contacts des hébergeurs intéressés par la mise à disposition d'un véhicule électrique ont été transmis à IDDIL Bretagne.

Afin d'accompagner cette commercialisation, IDDIL Bretagne a développé le Breizh Trotter Game (BTG). BTG est un outil d'animation dont l'objectif est une meilleure prise en compte

des contraintes inhérentes à la réalisation d'une offre de séjour tout compris (typologie des touristes, budget, envies/objectifs, déplacements). Destiné aux professionnels du tourisme, ce jeu de plateau permet de mettre en scène un territoire et ses mobilités et de réfléchir collectivement à des scénarii possibles, à la manière d'un serious game. Le BTG vient renforcer et outiller une réflexion menée dans le cadre du programme ADEME «Voyager en Bretagne sans ma voiture » qui a pour objectif de co-construire avec des hébergeurs bretons des séjours tout compris alliant découverte du territoire et solutions de mobilités durables.

Des services de locations de véhicules électriques sur mesure proposés par des professionnels de l'automobile ont toute leur place dans de futures offres touristiques écoresponsable. Néanmoins pour que l'introduction de véhicules électriques fonctionne (mise à disposition, information sur la localisation de bornes de recharge), il est nécessaire de clarifier le rôle de chaque partenaire dans ces offres. Le BTG est un moyen d'y aboutir en permettant la rencontre de différents acteurs sur un territoire. L'office du tourisme communautaire de Lannion-Trégor Communauté ainsi que celui de la baie de Saint-Brieuc ont été informées de l'initiative lancée par IDDIL Bretagne. Les premières réunions en rapport avec cette démarche devraient avoir lieu d'ici la fin de l'année 2015.

Eléments de Conclusion

Tout au long du projet BMA, les professionnels de l'automobile ayant participé aux expérimentations se sont engagés dans une réflexion visant à développer de nouvelles offres (quels publics cibler, quels véhicules mobiliser, quelles actions de communication mener). Cet engagement reste à nuancer. Les agents sont les plus ouverts à l'innovation et à la possibilité de tester à petite échelle de nouvelles offres. Les concessions sont davantage orientées vers la vente de véhicules et sont contraintes pour certaines par les constructeurs. Parmi les trois objectifs du démonstrateur formulés au départ du projet, deux ont été atteints.

1. Les professionnels de l'automobile ont été amenés à travailler avec de nouveaux acteurs :

- Partenariat avec Koolicar et Drivy
- Collaboration avec les acteurs de l'économie sociale et solidaire
- Rapprochement du secteur touristique et commercialisation d'offres en cours

2. Ils ont utilisé de nouvelles technologies visant à mieux gérer leur parc (Utilisation de services internet pour la location, d'une technologie embarquée pour le service solidaire).

3. Cependant le développement d'un service d'autopartage consistant à travailler de manière collective en vue de proposer un service réactif et de proximité sur le territoire n'a pas vu le jour. Les actions des professionnels sont restées individuelles. Deux éléments peuvent expliquer ce constat :

- Le premier est lié aux pratiques de mobilités encore peu développées sur le territoire. Ces pratiques restent très centrées sur la possession d'un véhicule permettant d'effectuer l'ensemble de ses déplacements. Un travail est donc à réaliser en lien direct avec les résidents du territoire.
- Le second est l'hypothèse qu'un service d'autopartage n'est envisageable que si une organisation ayant des moyens financiers structure ce service puis propose ensuite aux professionnels de l'automobile de l'intégrer dans leur activité. Le montage d'un tel service par les professionnels semble représenter un investissement trop important. Le développement de services dans les garages de manière individuelle reste néanmoins une transition vers le développement d'un service géré collectivement.

Dans le cadre de l'expérimentation sur LTC, les services et le développement de nouveaux usages se sont développés plutôt au tour de la ville-centre (Lannion) et par l'intermédiaire d'une clientèle touristique extérieure (Paris). La possibilité de développer l'autopartage sur l'ensemble du territoire est en lien direct avec une évolution de la manière dont celui-ci est structuré. Des habitations davantage concentrées, des commerces et services de proximités, des services accessibles à distances via internet sont autant d'éléments en faveur du développement de l'autopartage.

Les expérimentations menées dans le cadre du démonstrateur « professionnels de l'automobile » sont une première étape, une phase de sensibilisation permettant de mieux cerner les tenants et aboutissants du développement de nouvelles activités chez les professionnels de l'automobile dans le contexte actuel. L'intérêt était mettre en avant les volontés et capacités des professionnels de l'automobile à expérimenter et développer de nouveaux services facilitant la mobilité sur un territoire. L'objectif était aussi d'apporter de nouveaux éléments aux organismes représentant les professionnels de l'automobile afin qu'ils puissent se positionner sur la mise en œuvre de programmes visant à développer au niveau national de nouveaux services automobile.

Au regard des éléments développés dans ce document, Il semblerait pertinent d'accompagner le développement de services de locations en prenant appui sur deux ressources :

- Les véhicules d'occasions destinés à être vendus

Afin de diminuer le coût d'immobilisation des véhicules d'occasion, les professionnels les loueraient un temps donné. Le temps donné serait calculé en fonction d'un nombre de kilomètres et d'une durée de location n'ayant pas d'impact significatif sur la valeur du véhicule lors de sa revente. Le développement de ce service est en lien direct avec la question de la mise à disposition de véhicules en déclaration d'achat soulevé lors du projet. La modification du statut de ces véhicules afin qu'ils puissent rouler serait un levier pour le développement du service.

- Les véhicules dédiés à l'autopartage

Face au développement de nouveaux usages (location courte et moyenne durée) les professionnels de l'automobile pourraient proposer un véhicule sur place (au garage) ou dans un tiers lieu (véhicule équipé d'un boîtier électronique pour ouvrir le véhicule avec une carte). Cela permettrait de répondre à des besoins immédiats en complément à d'autres moyens de transports.

Voici plusieurs exemples de besoins auxquels les professionnels pourraient répondre :

- Véhicule électrique en complément du train dans le cadre d'une offre touristique écoresponsable.
- Solution de remplacement le temps de réfléchir à l'achat d'un véhicule (expérimentation solidaire sur Lannion).
- Besoins occasionnels de véhicules (partir en vacances, effectuer un trajet long...). Un garage se trouvant dans le Puy en Velay en zone péri-urbaine voir rurale met à disposition des véhicules via Drivy pour répondre à ce type de besoins.

Il est important de noter que la présence de grandes enseignes à proximité d'un garage proposant de la location de véhicules est un frein majeur au développement de ce service chez les professionnels de l'automobile.

ANNEXE N°1 : Support de communication du service de location solidaire

LE PROJET DE BRETAGNE MOBILITÉ AUGMENTÉE EST UN PROJET FINANCÉ PAR L'ADEME.

L'objectif est d'expérimenter de nouvelles solutions de mobilités sur le territoire Breton.

Le service expérimenté sur le territoire de Lannion-Trégor Communauté du 10/11/14 au 20/03/15 est un service de **location de voiture à la demande** destiné à améliorer l'accès et le maintien à l'emploi.

Les partenaires de cette expérimentation sont :





ACCÉDER À L'EMPLOI AVEC LE SERVICE DE LOCATION DE VOITURES

VOITURES DE 4 À 13 € PAR JOUR (CARBURANT INCLUS)

Projet soutenu par Lannion-Trégor Communauté

SERVICE DE LOCATION DE VOITURES

VOUS ÊTES :

- à la recherche d'un emploi
- inscrit dans un parcours d'insertion sociale et professionnelle

UN SERVICE DE LOCATION DE VOITURE EST DISPONIBLE POUR :

- réaliser vos démarches pour accéder à l'emploi
- se rendre sur un lieu de stage
- effectuer vos trajets professionnels

À QUI S'ADRESSER ?

Contactez le Pôle Emploi, la Mission Locale, les CCAS, les structures d'insertion sociale et professionnelle afin de pouvoir réserver une des voitures disponibles dans l'un des garages partenaires se situant sur :

LANNION PLOUARET PLESTIN-LES-GRÈVES

SUR LE TERRITOIRE DE LANNION-TRÉGOR COMMUNAUTÉ

EXEMPLES DE TARIFS

Le tarif varie en fonction de la durée de la location et du nombre de kilomètres effectué. Le carburant est inclus dans le prix.

DURÉE DE LOCATION	TARIF
Heure (1h, 20 km)	4 €
Journée (10h, 50 km)	13 €
Semaine (7 jours, 250 km)	50 €
Mois (26 jours, 1000 km)	200 €

PIÈCES À FOURNIR :

- Permis B (depuis plus d'un an)
- Justificatif d'hébergement
- Cheque de caution (600 €)

RENSEIGNEMENTS :

Contactez Clément Thiabaud, chargé de mission ANFA :

- 06 76 37 14 13
- locationsolairebma@gmail.com

ANNEXE N°2 : Supports de communication du service véhicule électrique

éco'auto un roadtrip écologique, économique et civique

Découvrez le Trégor en voiture électrique

PASSEZ AU VERT, CONTACTEZ NOS PARTENAIRES :

- Peugeot (Lannion, 22300) : 02 96 48 26 66
- Renault Lopez (Perros-Guirec, 22700) : 02 96 91 26 54
- Renault Rault (Plouaret, 22420) : 02 96 38 94 71
- Renault Quéré (Plestin-les-Grèves, 22310) : 02 96 35 61 98

10€
La demi-journée

20€
La journée

ANPA - Avril 2014

Flyer service électrique

éco'auto

Un roadtrip écologique, économique et civique

10€
La demi-journée

20€
La journée

Découvrez le Trégor en voiture électrique

LOUEZ-EN UNE, CONTACTEZ NOTRE PARTENAIRE :

- Renault Rault (Plouaret, 22420) : 02 96 38 94 71

ANPA

Renault Rault (Plouaret, 22420) : 02 96 38 94 71
Renault Rault (Plouaret, 22420) : 02 96 38 94 71
Renault Rault (Plouaret, 22420) : 02 96 38 94 71
Renault Rault (Plouaret, 22420) : 02 96 38 94 71
Renault Rault (Plouaret, 22420) : 02 96 38 94 71
Renault Rault (Plouaret, 22420) : 02 96 38 94 71
Renault Rault (Plouaret, 22420) : 02 96 38 94 71
Renault Rault (Plouaret, 22420) : 02 96 38 94 71
Renault Rault (Plouaret, 22420) : 02 96 38 94 71
Renault Rault (Plouaret, 22420) : 02 96 38 94 71
Renault Rault (Plouaret, 22420) : 02 96 38 94 71
Renault Rault (Plouaret, 22420) : 02 96 38 94 71
Renault Rault (Plouaret, 22420) : 02 96 38 94 71
Renault Rault (Plouaret, 22420) : 02 96 38 94 71
Renault Rault (Plouaret, 22420) : 02 96 38 94 71
Renault Rault (Plouaret, 22420) : 02 96 38 94 71
Renault Rault (Plouaret, 22420) : 02 96 38 94 71
Renault Rault (Plouaret, 22420) : 02 96 38 94 71

Affiche service électrique