

# ENA.4

## Enquête nationale sur l'autopartage entre particuliers

Septembre 2015

Étude réalisée pour le compte de l'ADEME par : *6t-bureau de recherche*  
N° de contrat : **1466C0031**

**Coordination technique :** *CHASSIGNET Mathieu - Service Transports et Mobilité*



**SYNTHESE**

## La première étude sur l'impact de l'autopartage entre particuliers

Les services d'autopartage entre particuliers bénéficient d'une popularité croissante en France. Pourtant, il n'existe pas d'étude permettant de comprendre la manière dont ces services s'insèrent dans l'offre de transports existante et influencent les comportements de mobilité.

Dans la continuité de deux études portant sur l'autopartage en boucle et l'autopartage en trace directe<sup>1</sup>, l'ADEME a confié à *6t-bureau de recherche* la réalisation d'une enquête visant à mieux identifier les usagers et leurs usages de l'autopartage entre particuliers, ainsi que d'en mesurer les éventuels impacts de celui-ci sur leur mobilité.

Les objectifs de cette étude sont :

- d'obtenir des connaissances sur les usagers de l'autopartage entre particuliers : leur profil, leurs comportements de mobilité, leurs usages de l'autopartage entre particuliers ;
- de mesurer l'évolution de l'équipement en véhicules et des comportements de mobilité des usagers, de déterminer si cette forme d'autopartage entraîne un gain environnemental et le cas échéant de le quantifier ;
- de mettre en lumière les freins et leviers pour le développement des services d'autopartage entre particuliers.

## Glossaire de l'autopartage

Le terme « autopartage » désigne les systèmes de location de voitures, généralement situés en milieu urbain, qui permettent d'utiliser des voitures avec ou sans réservation et de façon ponctuelle. L'autopartage se décline en différentes formes :

- **L'autopartage entre particuliers**, aussi appelé location de voiture entre particuliers, consiste en l'usage non simultané par plusieurs personnes d'un véhicule qui appartient à l'une de ces personnes. L'autopartage entre particuliers peut s'effectuer à titre onéreux ou gratuit, de manière informelle ou par l'intermédiaire d'un service d'autopartage entre particuliers. L'enquête se concentre sur l'autopartage entre particuliers à titre onéreux par l'intermédiaire d'un opérateur.
- **L'autopartage en boucle**, aussi appelé autopartage classique, est dimensionné pour des locations courtes (de quelques heures à une journée), avec un système permettant l'accès aux véhicules sans passage de clés du loueur au conducteur (généralement l'accès au véhicule est permis par une carte magnétique). Les véhicules peuvent être empruntés dans des stations qui sont disséminées dans l'espace urbain. La voiture louée doit être rendue dans la station où elle a été prise.
- **L'autopartage en trace directe**, aussi appelé autopartage *one way*, se différencie de l'autopartage en boucle par le fait qu'il permet au locataire de restituer le véhicule loué dans une autre station que celle de départ. Les véhicules sont généralement utilisés pour une durée inférieure à une heure et pour une dizaine de kilomètres.

---

<sup>1</sup> 6t-bureau de recherche, « Enquête nationale sur l'autopartage : l'autopartage comme déclencheur d'une mobilité alternative à la voiture particulière », 2013 ; 6t-bureau de recherche, « L'autopartage en trace directe : quelle alternative à la voiture particulière ? », 2014. Ces deux études ont été menées avec le soutien financier de l'ADEME. L'acronyme ENA, utilisé dans le présent document, est la contraction d' « Enquête Nationale sur l'Autopartage ». ENA.1 désigne donc l'étude de 2013 sur l'autopartage en boucle et ENA.3 désigne l'étude de 2014 sur l'autopartage en trace directe.

## L'enquête en chiffres

Une enquête en ligne menée de novembre 2014 à janvier 2015 et diffusée à des personnes inscrites auprès de 3 services d'autopartage entre particuliers français.

1 020 répondants :

- 717 locataires (qui louent les voitures appartenant à d'autres particuliers) ;
- 303 propriétaires (qui proposent leur propre voiture à la location).

200 questions pour caractériser l'usage et l'intérêt de l'autopartage entre particuliers et des autres modes de transport.

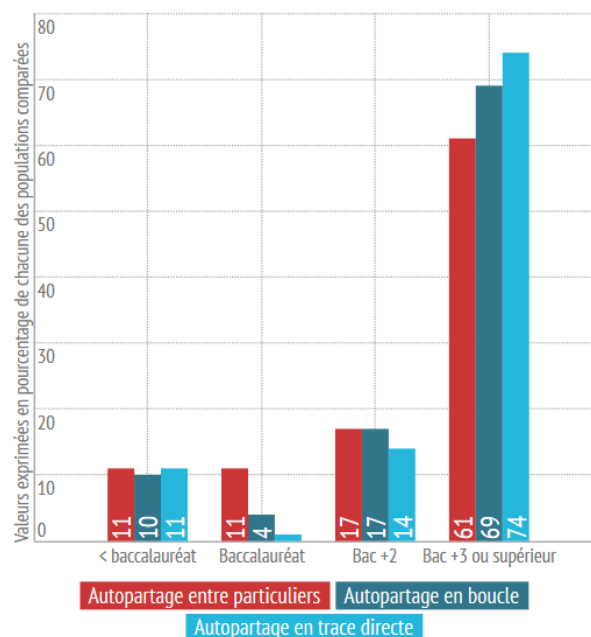
Des résultats comparés avec :

- les données d'un échantillon de 2001 usagers de l'autopartage en boucle (enquête ENA.1 de 2013) ;
- les données d'un échantillon de 507 usagers du service d'autopartage en trace directe Autolib' (enquête ENA.3 de 2014).

## Le type d'autopartage le plus accessible

Les personnes qui pratiquent l'autopartage entre particuliers ont des profils assez spécifiques par rapport au reste de la population française. Ces tendances sont encore plus marquées chez les utilisateurs d'autres formes d'autopartage. A l'instar des usagers de la voiture, partagée ou non, les autopartageurs entre particuliers comptent une forte proportion d'hommes. Ils se distinguent par leur âge peu élevé (38 ans en moyenne) et par une surreprésentation des personnes vivant en couple. Bien qu'ils soient globalement plus nombreux à occuper des postes de cadres et plus diplômés que le reste de la population française, ils comptent une plus large part de personnes sans emploi, n'ayant pas fait d'études supérieures, ou ayant un revenu modeste, que les usagers des autres formes d'autopartage.

## Niveau de diplôme selon le type d'autopartage



Alors que les usagers de l'autopartage en boucle habitent principalement l'urbain dense, l'autopartage entre particuliers n'attire pas seulement des locataires vivant dans des grandes métropoles, et le cas échéant, ils ne vivent pas nécessairement dans la ville-centre.

Les locataires de voitures sont généralement des personnes qui utilisent différents modes de transport, ce qui reflète l'appartenance d'une majorité d'entre eux à des agglomérations urbaines où l'offre de transports est diversifiée.

Toutefois, l'autopartage entre particuliers n'est pas réservé aux personnes sans voiture : 49 % des locataires en possèdent au moins une dans leur foyer.

**L'autopartage entre particuliers semble donc apte à s'adresser à des profils et des territoires plus variés que les autres formes d'autopartage.**

Les propriétaires de voitures ont tendance à être plus âgés et plus aisés que les locataires. Ils ont aussi tendance à résider dans des aires urbaines de taille inférieure à celles où résident les locataires.

## **Un mode de transport polyvalent, mais cantonné à un usage occasionnel**

Locataires et propriétaires de voitures recourent avant tout, mais pas uniquement, à l'autopartage entre particuliers pour des raisons financières.

Pour 41 % des locataires et 58 % des propriétaires de voitures, l'argent n'est pas la principale raison de recourir à l'autopartage entre particuliers. Pour les locataires, la flexibilité de l'usage (possibilité de s'arranger directement avec les propriétaires) et la proximité des véhicules par rapport au domicile entrent également en ligne de compte.

Les propriétaires de voiture mettent en avant leur volonté de partager un véhicule peu utilisé avec d'autres personnes, par souci d'écologie et pour rendre service.

L'autopartage entre particuliers apparaît comme un mode de transport polyvalent que l'on peut utiliser pour partir en vacances ou pour se déplacer sur son lieu de vacances après s'y être rendu en train ou en avion, mais aussi pour faire de petits trajets autour de chez soi ou pour des événements particuliers (déménagements, mariages, etc.). Les locations d'autopartage entre particuliers s'étalent fréquemment sur plusieurs jours et les locataires parcourent fréquemment plusieurs dizaines, voire centaines de kilomètres en une location. En dépit de sa polyvalence, l'autopartage entre particuliers reste cantonné à une utilisation occasionnelle : les usagers l'ont utilisé en moyenne trois fois depuis leur inscription.

## L'autopartage entre particuliers a peu d'impact sur l'utilisation de la voiture par ses usagers

Ni l'équipement automobile des locataires de voitures ni celui des propriétaires n'évoluent significativement suite à leur inscription à l'autopartage entre particuliers. L'autopartage entre particuliers permettrait plutôt le statu quo en matière d'équipement automobile : 21 % des locataires affirment que l'autopartage entre particuliers leur a permis d'éviter l'achat d'une voiture personnelle et 34 % des propriétaires déclarent que l'autopartage entre particuliers leur a permis de conserver une voiture au lieu de la vendre.

Le nombre de kilomètres parcourus en voiture (personnelle, louée auprès d'un loueur traditionnelle et louée via l'autopartage entre particuliers) n'évolue ni pour les locataires, ni pour les propriétaires suite à leur inscription à l'autopartage entre particuliers.

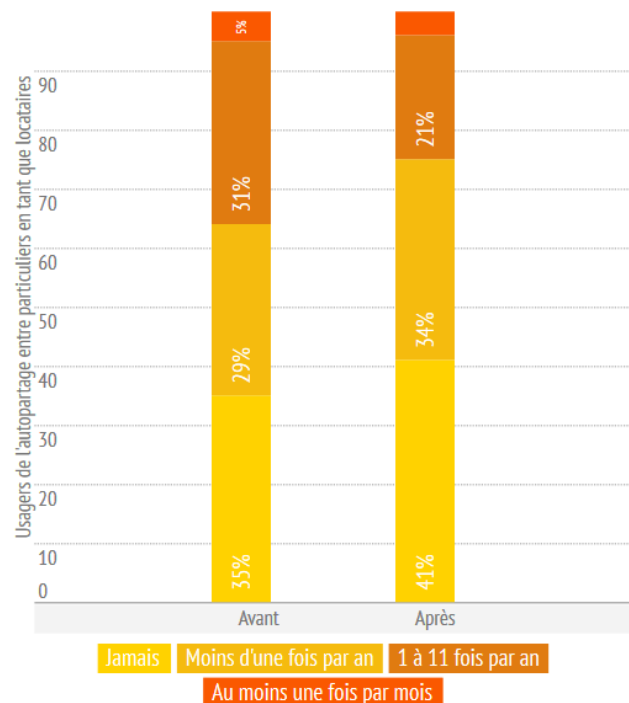
### Evolution des kilomètres parcourus en voiture par mois... ... par les locataires      ... par les propriétaires



## La location de voiture traditionnelle est la seule pratique dont l'usage évolue significativement

La location traditionnelle de voiture est le seul mode dont la fréquence d'usage évolue significativement : les locataires l'utilisent moins souvent suite à leur inscription à l'autopartage entre particuliers. Ni la fréquence d'usage des modes de transports du quotidien (transports collectifs urbains, vélo, marche, etc.) ni celle des modes de transport de longue distance (train, covoiturage interurbain, avion) n'évoluent significativement suite à l'adoption de l'autopartage entre particuliers.

### Evolution de la fréquence d'usage de la location traditionnelle



En outre, bien que l'enquête n'ait pas permis de démontrer une évolution significative de la fréquence d'usage<sup>2</sup> du covoiturage suite à l'adoption de l'autopartage entre particuliers, il semble quand même qu'une complémentarité existe entre ces deux modes de transport. En effet, 20 % des locataires inscrits sur un site de covoiturage déclarent utiliser plus fréquemment le covoiturage depuis leur inscription à l'autopartage entre particuliers.

<sup>2</sup> Le sondage comportait deux types de questions visant à mesurer l'évolution des pratiques de déplacement. Le premier type de questions invitait les répondants à indiquer s'ils estiment utiliser « davantage », « autant » ou « moins » les différents modes de transport considérés dans l'étude. Le second type de questions invitait les répondants à préciser la fréquence à laquelle ils utilisaient les différents modes de transport avant leur inscription à l'autopartage entre particuliers, ainsi que la fréquence à laquelle ils utilisaient ces mêmes modes au moment de l'enquête. Les résultats obtenus via ces deux méthodes de mesure peuvent diverger selon les répondants ; cependant, nous considérons que seule une évolution significative des fréquences d'usage agrégées entre le moment de l'inscription et le moment de l'enquête constitue une mesure entièrement fiable de l'évolution de l'usage d'un mode.

## Comment exploiter le potentiel de l'autopartage entre particuliers ?

L'autopartage semble ne pas produire d'effets notables sur la mobilité de ses usagers. Ni leur équipement automobile, ni leur pratique de la voiture ne diminuent de manière significative. Un effet bénéfique pourrait cependant venir du fait que l'autopartage entre particuliers amène certains utilisateurs à renoncer à l'achat d'une voiture. C'est le cas de 21 % des locataires qui ont répondu à l'enquête. Ces personnes utilisent plutôt les modes alternatifs à la voiture (seules 29 % d'entre elles ont une ou plusieurs voitures dans leur ménage) ; l'autopartage entre particuliers pourrait leur permettre de consolider ce comportement multimodal et leur éviter de basculer dans une mobilité centrée sur la possession d'une voiture.

Au-delà de la dimension environnementale, l'autopartage entre particuliers se révèle accessible à une plus grande variété de profils socioéconomiques et de territoires que l'autopartage en boucle et l'autopartage en trace directe. Le développement de l'autopartage entre particuliers constitue une opportunité de démocratiser l'accès à la voiture partagée.

L'un des atouts de l'autopartage entre particuliers est sa complémentarité par rapport aux autres formes d'autopartage. En effet, tandis que l'autopartage en boucle et l'autopartage en trace directe sont plutôt déployés en milieu urbain et conçus pour des locations courtes, l'autopartage entre particuliers ouvre l'accès à la voiture partagée dans des zones peu denses et pour des locations de plus longue durée (plusieurs jours, voire plusieurs semaines).

Un usager pourrait donc passer d'une forme d'autopartage à une autre en fonction de ses besoins. L'accès à différentes formes d'autopartage pourrait permettre plus facilement à certaines personnes de se séparer d'une voiture et de rationaliser leur mobilité. Les opérateurs d'autopartage pourraient donc travailler ensemble à mettre en place des passerelles facilitant le passage d'un service à l'autre.

Dans la perspective de diffuser l'autopartage entre particuliers, il est également nécessaire de considérer l'intérêt des boîtiers qui permettent un accès automatisé aux véhicules de particuliers, via une carte magnétique ou un smartphone. En évitant le passage des clés entre locataires et propriétaires, ceux-ci accroissent la disponibilité des voitures (accès la nuit, le week-end) et facilitent les démarches de réservation. De plus, dans les territoires peu denses, les véhicules sous-utilisés sont avant tout ceux des entreprises et des administrations. En équipant ces véhicules de boîtiers permettant l'accès automatisé, il serait possible de les proposer à la location. Cependant, l'accès automatisé demande aux propriétaires une confiance plus grande envers les locataires que les systèmes où propriétaires et locataires se rencontrent pour le passage des clés. Les systèmes d'autopartage entre particuliers avec et sans accès automatisé semblent donc voués à coexister pour répondre à des attentes différentes de la part des usagers.

Par ailleurs, des mesures incitatives pourraient être envisagées pour que davantage de propriétaires proposent leur véhicule à la location. Ceux qui font la démarche pourraient par exemple bénéficier d'un tarif de stationnement résidentiel réduit. Une réflexion reste toutefois à mener sur la manière de s'assurer que les propriétaires mettent effectivement en œuvre les moyens nécessaires à ce que leur voiture soit louée par d'autres particuliers.

L'autopartage entre particuliers ne bénéficie pas de l'« effet visibilité » lié au design des stations et des véhicules d'autopartage en boucle ou en trace directe. Certains opérateurs (Drivy, Ouicar) parviennent à gagner en visibilité grâce à des campagnes de publicité et à leur référencement sur les moteurs de recherche internet. Cependant, d'autres services plus confidentiels (autopartage avec accès automatisé, autopartage aux aéroports) risquent de rester cantonnés à un public d'initiés. Afin de gagner en visibilité, ces services pourraient proposer aux propriétaires un signe distinctif (autocollant à apposer sur la voiture, affichettes dans le parking, etc.) indiquant que leur voiture est à louer.

## Recommandations pour de futures recherches

Deux axes de travail ont été identifiés pour des recherches ultérieures.

Il semble, d'une part, nécessaire de mener à l'avenir d'autres études sur l'impact environnemental et les reports modaux engendrés par l'autopartage entre particuliers. En effet, l'autopartage entre particuliers est une offre récente qui n'a peut-être pas encore produit tous ses effets sur la mobilité de ses usagers. De plus, avec l'augmentation du nombre de véhicules disponibles et le perfectionnement des services, les usages de l'autopartage entre particuliers pourraient être amenés à évoluer. A l'heure actuelle, l'étude montre que le parc de véhicules mis à la location par des particuliers se distingue peu du parc moyen français. Il serait opportun d'analyser l'évolution de ce parc dans le futur, en particulier d'un point de vue environnemental.

D'autre part, il serait opportun d'étudier les freins et les leviers à l'adoption de solutions d'autopartage multiples par les usagers. Une enquête portant spécifiquement sur les usagers qui utilisent effectivement plusieurs formes d'autopartage différentes serait instructive : qui sont ces usagers ? Où habitent-ils ? Quelle est l'articulation entre leurs comportements de mobilité et leur parcours de vie ? Répondre à ces questions permettrait d'évaluer dans quel mesure ce public de « multi-abonnés » peut être étendu et d'orienter les politiques de partenariat des opérateurs d'autopartage en ce sens.



## L'ADEME EN BREF

L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) participe à la mise en œuvre des politiques publiques dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et du développement durable. Afin de leur permettre de progresser dans leur démarche environnementale, l'agence met à disposition des entreprises, des collectivités locales, des pouvoirs publics et du grand public, ses capacités d'expertise et de conseil. Elle aide en outre au financement de projets, de la recherche à la mise en œuvre et ce, dans les domaines suivants : la gestion des déchets, la préservation des sols, l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables, la qualité de l'air et la lutte contre le bruit.

L'ADEME est un établissement public sous la tutelle conjointe du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie et du ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche.

(6-t)



ADEME  
20, avenue du Grésillé  
BP 90406 | 49004 Angers Cedex 01

[www.ademe.fr](http://www.ademe.fr)