

L'autopartage en trace directe : quelle alternative à la voiture particulière ?



Résultats de la première enquête sur l'impact d'un service d'autopartage en trace directe (le cas d'Autolib')



Cette étude réalisée par le bureau de recherche 6t a bénéficié d'un soutien financier de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME).



On observe une inflexion dans l'usage de la voiture particulière en France : **la baisse de la mobilité en voiture et la hausse de la mobilité en transport collectif urbain dans les grandes agglomérations**. Cette tendance profite d'une dissociation croissante entre la possession et l'usage de la voiture particulière.

A ce titre, l'autopartage est un système qui permet **d'utiliser ponctuellement une voiture sans subir les inconvénients liés à sa possession**. Il est relativement marginal (environ 200 000 usagers en France début 2014), mais il connaît depuis quelques années une croissance exponentielle et dispose d'un potentiel de développement très important.

Avec l'augmentation des prix du pétrole, les politiques de limitation de la voiture individuelle dans les villes et l'attrait croissant d'autres

moyens de transports, **l'autopartage est amené à se développer en France**.

En 2013, 6t bureau de recherche a réalisé la première enquête¹ nationale sur l'autopartage en boucle (retour du véhicule à la station de départ et réservation obligatoire) afin de mesurer et de comprendre son impact sur la mobilité urbaine. Les résultats ont été éloquentes :

- une très forte diminution de la possession et de l'usage de la voiture personnelle ;
- une augmentation importante de l'ensemble des moyens de transports alternatifs à la voiture particulière ;
- une alternative jugée plus économique et pratique que la voiture particulière ;
- un complément évident aux politiques d'écomobilité.

Évaluer l'impact de l'autopartage en trace directe

Si l'essentiel des offres d'autopartage propose un service en boucle, de nombreuses collectivités s'interrogent aujourd'hui sur l'intérêt et l'impact d'une **offre en libre-service** (sans obligation de réserver une voiture ni de prévoir le temps de la location) et **en trace directe** (sans obligation de remettre le véhicule à la station de départ ni de payer le temps de stationnement).

Constatant qu'il n'existait aucune étude portant sur les usages et les impacts d'un système d'autopartage en trace directe, 6t a décidé de réaliser la **première enquête** afin d'évaluer son intérêt à la lumière d'éléments objectifs de mesure.

Le rapport d'analyse complet est disponible sur www.6t.fr

1. Enquête nationale sur l'autopartage (2013), réalisée par 6t en partenariat avec Citiz (ancien France Autopartage) avec le soutien de l'ADEME dans le cadre du PREDIT.



Comprendre le phénomène de la voiture partagée en trace directe

Autopartage :

Système de location de voitures généralement en milieu urbain, qui permet d'utiliser les véhicules avec ou sans réservation et de façon ponctuelle.



Système «en boucle» ou «classique»

Le véhicule est rendu dans la station de départ. Il est possible de le réserver plusieurs heures à l'avance et il faut préciser le temps de la location. Sa location moyenne constatée est de 5 heures pour 40 kilomètres avec des déplacements notamment périurbains ou du moins qui permettent de sortir de la ville centre.



Système «en trace directe»

Le véhicule peut être rendu dans une autre station que la station de départ. Il n'est pas possible de le réserver plusieurs heures à l'avance et il ne faut pas préciser le temps de la location. Sa location moyenne constatée est de 40 minutes pour 9 kilomètres avec des déplacements qui s'effectuent sur un périmètre restreint : principalement celui de la ville centre.



Système «entre particuliers»

Réalisée entre des particuliers, la location s'effectue par le biais d'opérateurs qui s'occupent de la facturation ainsi que de l'assurance et qui prennent une commission sur chaque transaction. Il faut généralement prévoir sa location au moins 24 heures à l'avance et il faut préciser la durée. La location moyenne constatée est d'au moins une journée et dépasse la centaine de kilomètres avec des déplacements au moins périurbains.

Fort de ses 43 000 abonnés actifs², le service Autolib' constitue aujourd'hui le plus grand service d'autopartage en trace directe au monde. À ce titre, il représente le terrain d'étude idéal pour comprendre les pratiques relatives à ce type d'autopartage.

L'enjeu de l'étude n'est pas de faire une simple analyse des « autolibéurs franciliens », mais de mieux **comprendre le phénomène de la voiture partagée en trace directe et en libre service.**

L'ENQUÊTE EN CHIFFRES :

1 enquête en ligne menée de novembre 2013 à janvier 2014.

1 169 répondants :

- 644 usagers d'un service francilien d'autopartage en trace directe (Autolib') ;
- 525 usagers d'un service francilien d'autopartage en boucle (Mobizen).

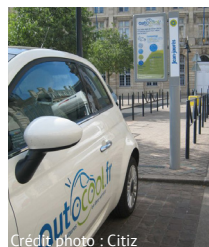


Recrutés via deux canaux :

- directement dans les stations Autolib' en les invitant à se connecter à l'enquête ;
- diffusion du questionnaire par la société Mobizen auprès de ses abonnés.

200 questions pour caractériser l'usage et l'intérêt de l'autopartage et des autres modes de transports.

Des résultats comparés avec ceux obtenus lors de l'enquête nationale sur l'autopartage menée en 2013 par 6t, auprès d'un échantillon de **1940 inscrits à des services d'autopartage en boucle situés en-dehors de l'Île-de-France.**



Crédit photo : Citiz



Crédit photo : 6t-bureau de recherche



Crédit photo : Mobizen

Ainsi deux comparaisons ont été réalisées :

- une première avec un échantillon d'usagers³ d'autopartage francilien en boucle (Mobizen), afin de neutraliser les effets de contexte liés aux spécificités parisiennes (notamment densité de l'offre des transports en commun et de l'ensemble des modes alternatifs à la voiture, faible taux de motorisation, faible usage de la voiture particulière) ;
- une deuxième avec un échantillon d'usagers⁴ de services d'autopartage en boucle situés en-dehors de l'Île-de-France afin de mettre en regard les comportements franciliens avec ceux des autres régions françaises.

2. Chiffres à fin janvier 2014.

3. Interrogés dans le cadre de cette recherche.

4. Interrogés lors de l'enquête nationale sur l'autopartage (2013), réalisée par 6t en partenariat avec Citiz (ancien France Autopartage) avec le soutien de l'ADEME dans le cadre du PREDIT.

Autolib' compte surtout des cadres supérieurs, mais il attire aussi des étudiants

Les inscrits à Autolib' sont plus diplômés que la moyenne : 72 % ont au moins un niveau bac+4 contre seulement 13% des français et 23% des franciliens. Ils occupent en majorité des emplois de cadres (pour 64 % d'entre eux) et **ont des revenus supérieurs à la moyenne des franciliens**. On retrouve des caractéristiques semblables chez les usagers de Mobizen et, dans une moindre mesure, chez les inscrits à des services d'autopartage en province.

En revanche, les revenus mensuels nets inférieurs à 1 500 euros sont trois fois plus nombreux chez Autolib' que chez Mobizen (7% contre 2%). Ce constat s'explique, d'une part, par le fait qu'**Autolib' attire des étudiants** (8% contre 1% chez Mobizen) et, d'autre part, par la très forte visibilité du service Autolib' qui le fait connaître au plus grand nombre (sur 869 stations Autolib', 840 sont en voirie alors que sur 115 stations Mobizen, seulement 26 sont en voirie).

Autolib': un substitut à la voiture personnelle sans la contrainte du stationnement

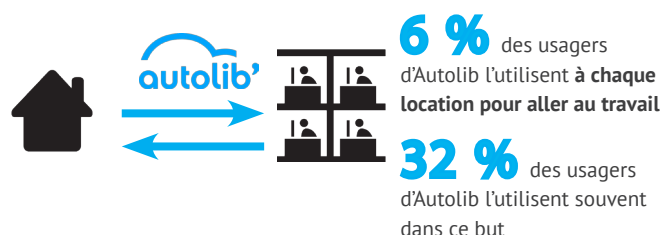
Comme pour les autres services d'autopartage, Autolib' permet d'abord d'utiliser une voiture ponctuellement. Pour autant, cette motivation principale est moins forte que pour les usagers de Mobizen (33% contre 50%).

D'ailleurs, les fréquences d'usages d'Autolib' sont beaucoup plus élevées : **57% des autolibeurs l'utilisent plus de 2 fois par semaine quand l'essentiel des autres autopartageurs (plus de 80%) utilisent leur service moins de 3 fois par mois**.

Corrélée à la forte fréquence d'usage, **l'utilisation d'Autolib' pour se rendre au travail s'avère importante**. 62% des autolibeurs l'ont déjà utilisé à cet effet dont 6% qui l'utilisent à chaque location pour ce motif et 32% qui l'utilisent souvent dans ce but. Il s'agit d'une spécificité

du service Autolib' : en effet, l'autopartage en boucle n'est à priori pas intéressant pour des trajets domicile-travail, et il n'est quasiment pas utilisé comme tel. Ainsi, seulement 12% des inscrits à Mobizen ont déjà utilisé leur service pour un trajet domicile-travail.

Caractéristique de cette facilité d'usage, **67% des autolibeurs qui trouvent Autolib' plus pratique qu'une voiture personnelle considèrent que c'est grâce aux places de stationnement réservées**.



Autolib': une solution jugée plus pratique que les transports en commun



25% des usagers d'Autolib' déclarent que le service est plus pratique que les transports en commun

Les autolibeurs ont **une préférence marquée pour la voiture avec une image des transports en commun moins bonne que les autres autopartageurs**.



18% des usagers d'Autolib' déclarent que le service est moins cher qu'une voiture personnelle

Pour 1/4 de ses usagers, Autolib' est d'abord un service plus pratique ou plus confortable que les transports en commun alors que seulement 1% des inscrits à Mobizen l'utilisent par préférence aux transports en commun.

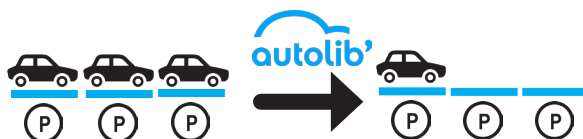
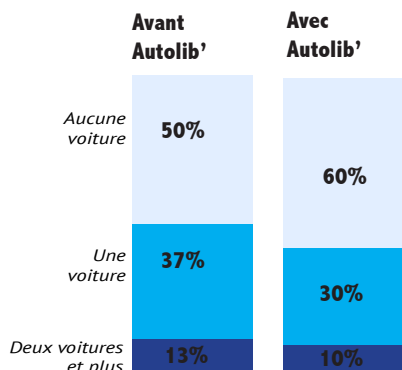


6% des usagers d'Autolib' se sont inscrits au service pour des raisons écologiques

Les motivations économiques n'interviennent qu'au second plan : seulement 18 % se sont inscrits au service parce qu'il leur revient moins cher qu'une voiture personnelle, contre 31 % des inscrits à Mobizen. Comme chez tous les autopartageurs, **les valeurs écologiques ne jouent que très faiblement dans la motivation à utiliser Autolib'** : seulement 6 % des utilisateurs d'Autolib' disent avoir utilisé le système pour des considérations environnementales.

Les systèmes d'autopartage et la démotorisation

➤ Autolib' (Autopartage francilien en trace directe)



-43 km
par mois/ usager

- 1 849 000 km
par mois au total

Un véhicule Autolib' remplace 3 voitures particulières et libère 2 places de stationnement.

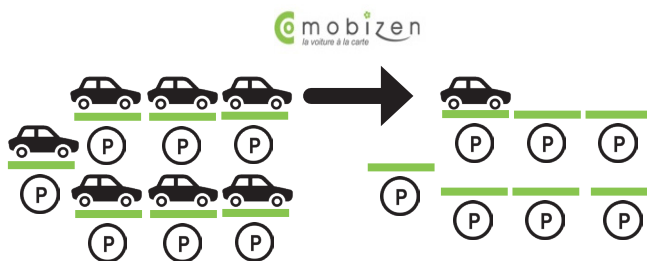
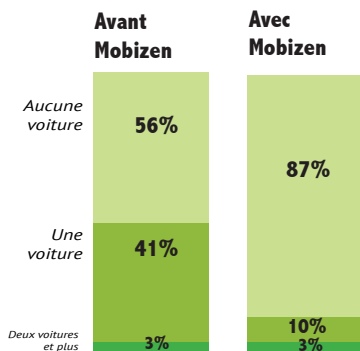
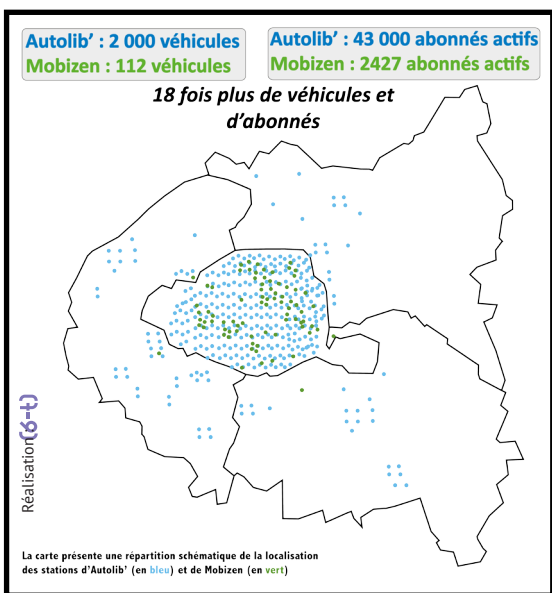
Une diminution déclarée de 11% des km parcourus en voiture (personnelle + Autolib').

Une diminution de 23% du parc automobile des inscrits à Autolib' suite à leur abonnement.

- Autolib' est un mode majoritairement utilisé par des Parisiens se déplaçant dans Paris. Cependant, la disponibilité de l'offre en banlieue permet d'avoir des abonnés résidants en périphérie ainsi que des locations de et vers la banlieue. Les déplacements banlieue/banlieue restent minoritaires ;
- la location moyenne est de 40 minutes pour 9 km avec une pointe de locations le weekend (23% en plus un jour de weekend par rapport à un jour de semaine) ;
- bien que les principaux motifs d'utilisation soient les visites à la famille ou à des amis, suivi de près par les sorties (sport, culture, nature...), Autolib' est également utilisé pour des déplacements domicile-travail.

➤ Mobizen (Autopartage francilien en boucle)

- Mobizen est un mode majoritairement utilisé par des Parisiens pour se rendre à l'extérieur de Paris ;
- la location moyenne est de 5 heures pour 40 km avec une très forte pointe de locations le weekend (89% en plus un jour de weekend par rapport à un jour de semaine) ;
- les principaux motifs d'utilisation sont les visites à la famille ou à des amis, suivi de près par les sorties (sport, culture, nature...). Quant au motif de déplacements domicile-travail, il est quasi inexistant.



-127 km
par mois/ usager

- 308 229 km
par mois au total

Un véhicule Mobizen remplace 7 voitures particulières et libère 6 places de stationnement.

Une diminution déclarée de 45 % des km parcourus en voiture (personnelle + Mobizen).

Une diminution de 67% du parc automobile des inscrits à Mobizen suite à leur abonnement.

Autolib' concurrence la voiture personnelle, mais aussi tous les autres modes de transport

Suite à leur passage à Autolib', les inscrits au service tendent à moins utiliser la voiture, mais aussi les modes alternatifs à la voiture : le service Autolib' capte donc des déplacements qui étaient auparavant réalisés avec d'autres modes de transport.

À l'inverse, pour les inscrits à Mobizen et à un service d'autopartage hors Île-de-France, on constate une augmentation de l'utilisation quotidienne de l'ensemble des modes alternatifs à la voiture particulière.

Evolution de la part des usagers utilisant quotidiennement les différents modes de transport avant et après l'abonnement à un service d'autopartage

	Autopartage en trace directe IdF (Autolib')			Autopartage en boucle IdF (Mobizen)			Autopartage en boucle hors IdF		
	Part des usagers avant	Part des usagers après	Evolution	Part des usagers avant	Part des usagers après	Evolution	Part des usagers avant	Part des usagers après	Evolution
Voiture personnelle	13%	5%	-63%	9%	1%	-93%	15%	4%	-76%
Transport en commun	61%	50%	-18%	64%	65%	+2%	40%	45%	+14%
Vélo	3%	2%	-25%	11%	10%	-6%	29%	35%	+20%
Vélo en libre-service	4%	4%	0%	5%	7%	+30%			
Marche à pied	25%	23%	-7%	35%	36%	+4%	36%	38%	+6%
Deux-roues motorisés	9%	5%	-42%	8%	8%	0%	4%	4%	0%
Autopartage	/	16%	/	/	0,2%	/	/	0,5%	/

➤➤ Autolib' se substitue également aux deux roues motorisés ...

D'une part, le parc de deux-roues motorisés des inscrits à Autolib' diminue de 15 % alors qu'il stagne chez Mobizen. D'autre part, la fréquence d'usage quotidienne des deux roues motorisés baisse de 42% chez les usagers d'Autolib', alors qu'elle ne change pas pour les usagers des autres services d'autopartage.

Ce phénomène s'explique par **la souplesse offerte par la trace directe qui répond à l'attente de flexibilité des utilisateurs de deux-roues motorisés** : la possibilité de faire « du porte à porte » sans subir les contraintes de stationnement liées à la voiture particulière et tout en gardant les avantages en matière de sécurité (accidentalité, vol, etc.).

➤➤ ... et contribue à une forte diminution des usages du taxi.

Avant qu'ils ne soient abonnés à Autolib', de nombreux usagers utilisaient le taxi chaque semaine. Leur nombre se divise par 3 après adhésion (19 % contre 6 %). Par ailleurs, **le nombre d'usagers qui n'utilisent jamais le taxi double après l'inscription à Autolib'**, passant de 11 % à 20 %. Cette forte baisse est spécifique à Autolib' puisque 69 % de ses usagers déclarent moins utiliser le taxi contre seulement 22 % des abonnés à Mobizen et 9 % des abonnés à un service d'autopartage hors Ile-de-France.

On peut penser que l'offre **Autolib' prend des parts de marché au taxi** car elle permet de répondre à certains besoins similaires tout en offrant un service plus économique et plus accessible (densité des stations, disponibilité 24h/24).

Comment profiter de l'autopartage en trace directe pour déclencher une mobilité alternative ?

A l'échelle d'un usager, Autolib' remplace moins de voitures et supprime moins de kilomètres que les services d'autopartage en boucle. Mais, d'une part, il y a un transfert de véhicules thermiques vers des véhicules électriques et, d'autre part, sa densité d'offre permet d'atteindre aujourd'hui un nombre d'utilisateurs bien supérieur à celui de tout autre service en France, voire dans le monde, et donc d'avoir un effet notable sur la mobilité.

Si la facilité d'usage s'avère être une des principales forces du système Autolib', elle semble également être son point faible en matière d'impacts sur les changements de comportement. Elle peut se traduire par un réflexe d'usage (tout en Autolib') qui n'incite pas suffisamment l'abonné à la multimodalité (savoir combiner l'ensemble des modes). Ainsi, la praticité du système fait que les fréquences d'utilisation de l'Autolib' sont globalement plus

fortes que celles de la voiture personnelle avant l'abonnement (16% contre 13% «tous les jours ou presque»).

C'est d'ailleurs une tendance inversée chez les abonnés des services d'autopartage en boucle qui utilisent beaucoup moins souvent l'autopartage qu'ils n'utilisaient une voiture personnelle. **La boucle, la réservation obligatoire, la plus faible densité de l'offre, sont en effet autant de conditions qui les obligent à apprendre à combiner quotidiennement avec les autres modes de transport alternatifs.**

L'efficacité du service Autolib' semble être très dépendante de la forte densité de l'offre : 5 stations et 11 véhicules par km² dans Paris. Ainsi, toutes les collectivités peuvent-elles proposer le même niveau d'offre en trace directe ? Dans le cas contraire, une densité inférieure aura-t-elle la même efficacité ?

LA COMPLEMENTARITE DE L'AUTOPARTAGE EN TRACE DIRECTE ET EN BOUCLE

Si les services en boucle et en trace directe se ressemblent, leurs impacts ne sont pas les mêmes : ce sont des offres de mobilité différentes qui peuvent être complémentaires. D'ailleurs, les personnes abonnées à la fois aux services Autolib' et Mobizen ont les pratiques les plus écomobiles : 87% d'entre elles n'ont pas de voiture (contre 60% des abonnés à Autolib' uniquement) et elles continuent d'utiliser l'ensemble des modes alternatifs (transports collectifs, vélo, marche, etc.). Toutefois, seulement 2% des abonnés à Autolib' sont également abonnés à Mobizen.

Le développement de l'autopartage passera certainement par une réflexion sur l'hybridation de ses différents systèmes et leur complémentarité avec les autres modes de transport (transports collectifs, vélo, ...) :

- une intégration tarifaire entre les systèmes d'autopartage en boucle, en trace directe, entre particuliers, ainsi qu'avec les autres modes ;
- un système en trace directe qui ne serait pas en libre-service, mais avec une réservation préalable obligatoire (de la station de départ,

de la durée de la location, de la station de destination) ;

- un système en boucle qui autoriserait ponctuellement (selon le moment et la destination) de faire des déplacements en trace directe.

Autant de combinaisons qui accompagneraient l'utilisateur dans des comportements écomobiles et qui seraient des pistes pour optimiser la régulation des services.

UN PANEL DE SUIVI

La pratique de l'autopartage peut mettre un certain temps à produire des effets sur la mobilité des usagers, à mesure que ceux-ci gagnent en expérience du service et donc en compétence pour son utilisation. Parmi les services d'autopartage analysés dans le cadre de notre enquête, Autolib' est le plus récent (2 ans), voilà pourquoi 6t a constitué un panel de suivi qu'il réinterrogera à l'automne 2014 pour analyser l'évolution des comportements de mobilité induits par l'autopartage en trace directe.

+
infos

Nicolas Louvet
6t-bureau de recherche
01 53 09 26 36
info@6t.fr

Le rapport d'analyse complet est disponible sur www.6t.fr