

Enquête Nationale sur l'Autopartage

- Edition 2016 -



Mise à jour et approfondissement de la première Enquête Nationale sur l'Autopartage (2012)



Cette recherche a été réalisée sur fonds propres par le bureau de recherche 6t, avec le soutien financier de l'ADEME.



Menée en 2012, la première édition de l'Enquête Nationale sur l'Autopartage¹ constituait la première enquête d'envergure sur les usagers, usages et impacts de l'autopartage en France.

Menée auprès de 2 090 usagers abonnés à 20 services d'autopartage différents, elle montrait l'effet « déclencheur de multimodalité » de l'autopartage en boucle : l'autopartage permettait aux habitants des villes de s'affranchir de la voiture individuelle, de découvrir et de s'approprier d'autres modes de déplacement.


Quatre ans après, l'autopartage joue-t-il encore le même rôle dans la mobilité urbaine ? Ses usagers sont-ils restés les mêmes ? Ses usages, ses impacts ont-ils évolué ?

Tout comme en 2012², **l'édition 2016** porte principalement sur l'autopartage en boucle. Elle vise **deux objectifs** :

- **mettre à jour les résultats de la première édition** : les usagers, usages et impacts de l'autopartage ont-ils évolué entre 2012 et 2016 ?
- **affiner la compréhension des usagers, usages et impacts de l'autopartage** : notamment, qui sont les usagers de l'autopartage ? Une fois abonnés à l'autopartage, leurs pratiques de déplacements évoluent-elles de la même manière ? Quels sont les usages et les impacts de l'autopartage entre particuliers et de l'autopartage en contexte professionnel ?


Les rapports complets sont téléchargeables ici :
6t.fr/enquete-nationale-autopartage-edition-2016
ademe.fr/Enquete-nationale-lautopartage-edition-2016

Les différentes formes d'autopartage

 **Autopartage en boucle : l'objet principal de l'étude**

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.

 **Autopartage en trace directe**

Avec stations : le véhicule peut être rendu dans une autre station que la station de départ.

Sans stations : le véhicule peut être pris et rendu n'importe où dans un périmètre donné.

Il ne faut pas préciser le temps de la location.

 **Autopartage 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.

1 - 6t-bureau de recherche, 2013, Enquête Nationale sur l'Autopartage - L'autopartage comme déclencheur d'une mobilité alternative à la voiture particulière. Rapport et synthèse disponibles à l'adresse <http://www.ademe.fr/enquete-nationale-lautopartage>

2 - La méthodologie est décrite en page 6.



L'autopartage : une diversité de parcours...

➤ Comment devient-on usager de l'autopartage ?

La première Enquête Nationale sur l'Autopartage a décrit de manière globale le profil des usagers et l'impact de l'autopartage sur leurs pratiques modales. La présente enquête permet de décrire les parcours des usagers dans leur diversité. On peut distinguer quatre types de parcours¹ :

L'autopartage comme cause de la démotorisation : l'autopartage, couplé aux autres modes alternatifs, permet à l'utilisateur d'apprendre progressivement à se passer de la voiture personnelle.

« Aujourd'hui on fait tout à vélo. L'autopartage a été un des événements déclencheurs, parmi d'autres choses, ça a commencé avec le Vélo', puis il y a eu les pistes cyclables et l'autopartage. »

(René, 47 ans, en couple avec 2 enfants, Lyon)

L'autopartage comme alternative à la motorisation : l'autopartage est choisi comme alternative à l'achat d'une (première) voiture personnelle.

« Alors que j'avais déménagé à Strasbourg et que j'hésitais à m'acheter une voiture, j'ai fait un trajet en autopartage avec un collègue. Ça collait exactement au besoin que j'avais de l'automobile. »

(Louis, 28 ans, en couple sans enfant, Strasbourg)

21 %
des usagers



L'autopartage comme conséquence de la démotorisation : l'autopartage constitue un choix consécutif à la décision de se passer de voiture personnelle et de changer ses pratiques de déplacement.

« J'ai visité une usine de voitures avec mon frère et quand j'ai vu la débauche d'énergie pour fabriquer les bagnoles j'ai décidé de me séparer de la mienne. Je l'ai vendue et j'ai immédiatement commencé à chercher des solutions de remplacement. »

(Pierric, 42, célibataire, Strasbourg)

L'autopartage comme moyen d'accès à l'automobilité : l'autopartage ne se substitue pas à la voiture personnelle, mais il permet à l'utilisateur de réaliser des activités difficilement accessibles sans voiture.

« J'ai tendance à partir plus en vacances, et j'ai davantage le réflexe de réfléchir à des week-ends dans l'agglomération parce que je sais qu'il y a l'autopartage. »

(Fabien, 33, en couple sans enfant, Bordeaux)

22 %
des usagers



Trois grandes trajectoires dans l'évolution des comportements

Tous les usagers n'évoluent pas de manière homogène dans leurs comportements après s'être inscrits à l'autopartage. **Les changements de pratiques de mobilité observés à l'échelle globale sont plutôt le fait d'une minorité d'usagers dont les comportements évoluent fortement.**

Profil 1 : faible évolution des comportements



> Pas d'évolution notable des pratiques de déplacement

81 %
des usagers de l'autopartage

Profil 2 : adeptes du vélo



> Hausse de l'usage du vélo
> Baisse de l'usage de la voiture personnelle et forte baisse de l'usage des transports en commun

10 %
des usagers de l'autopartage

Profil 3 : ex-automobilistes devenus multimodaux



> Hausse de l'usage des transports en commun, de la marche à pied et du vélo
> Forte baisse de l'usage de la voiture

9 %
des usagers de l'autopartage

... mais un profil socioéconomique encore très homogène

➤ Des usagers plus âgés et aisés en 2016 qu'en 2012

Si les parcours des usagers et leurs comportements de mobilité diffèrent, leur profil socioéconomique montre que l'autopartage reste un marché de niche, avec une large surreprésentation de personnes plutôt âgées, financièrement aisées et fortement diplômées par rapport à la population des grandes villes françaises dans lesquelles ils résident (les services d'autopartage sont principalement disponibles dans les grandes agglomérations). De plus, la spécificité des usagers de l'autopartage tend à s'accroître, dans la mesure où leur âge moyen et leur niveau de revenu a augmenté depuis 2012.

➤ Une nécessité de communiquer pour démocratiser l'autopartage

Il est donc nécessaire de poursuivre la réflexion sur les moyens à mettre en œuvre pour démocratiser l'autopartage et encourager son adoption par des personnes aux profils socioéconomiques moins favorisés. Les usagers de l'autopartage le découvrent plus souvent par des moyens « informels » (voir une station dans la rue, le bouche-à-oreille) que par des mesures de communication qui visent directement à

faire découvrir l'autopartage. L'autopartage pourrait vraisemblablement se démocratiser s'il occupait davantage de place dans les médias, qu'il s'agisse de la presse en ligne, de la presse papier, de supports publicitaires ou encore de la communication des collectivités.

➤ Communiquer sur les avantages économiques de l'autopartage

Les usagers de l'autopartage y viennent avant tout par souhait de réaliser des économies. Afin de diffuser la pratique de l'autopartage mais aussi de convaincre une population plus jeune et/ou moins favorisée, accentuer l'effort de communication sur les avantages financiers de l'autopartage face à la possession d'une voiture personnelle semble pertinent.

➤ Un mode de transport adapté aux familles avec enfants

Si l'autopartage reste aujourd'hui cantonné à un public de niche, notons toutefois la forte représentation des ménages avec enfants. De plus, ces usagers utilisent davantage l'autopartage que les usagers appartenant à des ménages d'une seule personne et à des ménages sans enfants.

Profil des usagers de l'autopartage en 2016

73 % de titulaires d'un bac +3 ou supérieur (71 % en 2012)

54 % d'hommes (53 % en 2012)

45 ans d'âge moyen (42 ans en 2012)

57 % de cadres et professions intellectuelles supérieures

3 691 € revenu mensuel net du foyer d'un usager de l'autopartage, en moyenne (3 375 € en 2012)



Les locations d'autopartage en 2016



13 heures / 4 heures durée moyenne et médiane des locations



78 km / 35 km distance moyenne et médiane parcourues lors d'une location



56 € / 30 € coût moyen et médian d'une location



2,2 nombre moyen de locations par usager et par mois

L'autopartage déclencheur de multimodalité à long terme ?

Les usagers de 2016 semblent avoir moins changé de comportements de mobilité suite à l'adoption de l'autopartage que ceux interrogés lors de l'enquête de 2012. Il serait tentant d'en déduire que l'autopartage ne joue plus autant, en 2016, le rôle de « déclencheur de mobilité alternative » qu'en 2012. Toutefois, les différences constatées entre les enquêtes de 2012

et 2016 peuvent être dues à de multiples facteurs : essor des modes basés sur la voiture partagée (VTC, covoiturage) au détriment des alternatives « classiques » à la voiture (transports collectifs, vélo), retour partiel à la voiture personnelle, oubli des pratiques antérieures à l'autopartage aboutissant à une sous-évaluation de l'évolution des comportements.

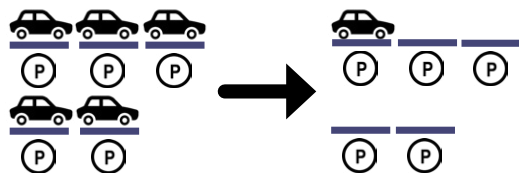
Comparaison 2016/2012 – nombre moyen de jours d'utilisation déclarés des différents modes, par usager et par mois, avant et après l'inscription à l'autopartage

	2016			2012		
	Nb de jours d'utilisation avant	Nb de jours d'utilisation après	Evolution	Nb de jours d'utilisation avant	Nb de jours d'utilisation après	Evolution
Modes motorisés individuels						
Voiture personnelle	5,8	2,4	-3,4	5,9	1,3	-4,6
Deux-roues motorisé	0,9	0,7	-0,2	0,9	0,9	0
Modes alternatifs à la voiture personnelle et au deux-roues motorisé						
Transports en commun	12,6	12,8	0,2	12	13,4	1,4
Vélo	10,1	10,3	0,2	9,5	11	1,5
Marche (déplacements complets)	12,2	12,5	0,3	11,1	11,6	0,5
Autopartage	/	2,2	/	/	2,4	/

NB : les chiffres en gris signalent des évolutions non significatives sur le plan statistique.

De plus, l'autopartage engendre en 2016 la même diminution de l'équipement automobile qu'en 2012. Sa pertinence sur le plan environnemental et pour la diminution de la place occupée par la voiture en ville reste donc forte. En 2016, une voiture d'autopartage remplace :

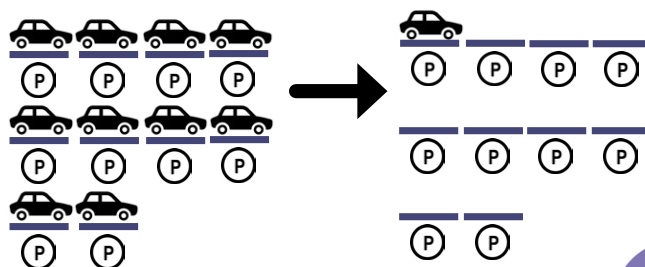
- 5 voitures personnelles, si l'on ne prend en compte que les voitures dont les répondants déclarent s'être séparés grâce à l'autopartage ;
- 10 voitures personnelles, si l'on prend en compte l'ensemble des voitures dont les usagers se sont séparés après leur inscription à l'autopartage.



En prenant en compte les voitures dont les répondants déclarent s'être séparés grâce à l'autopartage : en 2016, chaque voiture d'autopartage remplace 5 voitures particulières et libère 4 places de stationnement¹.

A partir des données de l'enquête de 2012, nous avons calculé qu'une voiture d'autopartage remplaçait à l'époque 6 voitures personnelles, en prenant en compte l'ensemble des voitures dont les usagers se sont séparés après leur inscription à l'autopartage². Entre 2012 et 2016, le nombre d'usagers par voiture d'autopartage a augmenté, tandis que le pourcentage d'usagers s'étant séparés de leur voiture est resté le même : il est donc logique que chaque voiture d'autopartage remplace davantage de voitures personnelles.

En prenant en compte toutes les voitures dont les répondants se sont séparés après leur inscription à l'autopartage : en 2016, chaque voiture d'autopartage remplace 10 voitures particulières et libère 9 places de stationnement¹.



1 - En 2012, nous avons seulement interrogé les usagers sur leur taux d'équipement avant et après leur abonnement à un service d'autopartage. En 2016, nous avons également demandé aux usagers si l'autopartage était le principal déclencheur de démotorisation, ou si un autre événement (déménagement, changement d'emploi) avait encouragé leur démotorisation.

2 - Estimation sur le réseau d'autopartage en boucle Citiz, réalisée à titre comparatif dans le cadre de l'étude menée par 6t sur l'autopartage en trace directe avec le soutien de l'ADEME. Rapport et synthèse en libre accès sur <http://www.ademe.fr/enquete-lautopartage-trace-directe>

Les facteurs de succès pour un système d'autopartage

➤ Implanter les stations là où les alternatives à la voiture sont nombreuses

Les usagers de l'autopartage sont des personnes qui n'ont pas besoin d'utiliser la voiture quotidiennement : seuls 5 % l'utilisent tous les jours. Il s'agit typiquement de personnes qui peuvent se rendre sur leur lieu de travail autrement qu'en voiture, notamment en transports collectifs ou à vélo.

➤ Créer un réseau de stations dense

Sur leur dernière location d'autopartage, 63% des usagers déclarent qu'ils ont privilégié la proximité de la station par rapport au choix du modèle de voiture. C'est pourquoi il paraît pertinent de privilégier la proximité en développant un réseau de stations dense, quitte à ne proposer qu'un à deux véhicules dans la plupart des stations.

➤ Proposer des véhicules diversifiés, à moteur thermique ou hybride

Les usagers apprécient de pouvoir ponctuellement

utiliser un utilitaire, une familiale ou encore un véhicule accessible PMR. Par ailleurs, leur temps de recharge est un obstacle à l'enchaînement des locations et donc à la rentabilité. Il est donc recommandé de proposer des véhicules thermiques ou hybrides plutôt que des véhicules 100% électriques à l'autonomie limitée.

➤ Faciliter l'accès au service

Les opérateurs peuvent faciliter l'inscription et l'accès à l'autopartage en proposant :

- une inscription entièrement par internet ;
- l'accès au véhicule via le pass transports de l'agglomération ou un smartphone ;
- plusieurs formules tarifaires, dont une sans abonnement.

➤ Promouvoir l'autopartage auprès des entreprises et collectivités

Les personnes qui utilisent l'autopartage pour des déplacements professionnels en ont besoin en journée la semaine, tandis que les particuliers l'utilisent avant tout en soirée et le week-end. Ces deux publics sont donc complémentaires.

Comment les collectivités peuvent soutenir l'autopartage

➤ Mettre à disposition des espaces de stationnement

Les stations en voirie sont à privilégier largement, dans la mesure où elles constituent le principal moyen de faire découvrir l'autopartage : 30 % des usagers actuels ont découvert l'autopartage en passant devant une station.

➤ Mettre en place des politiques de restriction du stationnement

43 % des usagers déclarent que les contraintes de stationnement automobile ont joué un rôle dans leur décision de s'abonner à l'autopartage. Plus les politiques de restriction du stationnement automobile sont volontaristes, plus l'avantage comparatif de l'autopartage en termes de stationnement devient important.

➤ Assurer un soutien financier

Les collectivités qui le souhaitent peuvent assurer un soutien financier aux opérateurs d'autopartage, notamment pour les accompagner vers la rentabilité dans la première phase de leur développement. Une collectivité peut aussi promouvoir l'utilisation de l'autopartage par ses agents pour leurs déplacements professionnels ou personnels, ceci afin de fournir une base d'utilisateurs réguliers à l'opérateur.

➤ Développer une communication institutionnelle

Les opérateurs sont demandeurs d'une communication qui passe par le soutien actif de la collectivité à travers les différents espaces de communication dont elle dispose : espaces d'affichage, salons, bulletins municipaux, etc.

Méthodologie de l'Enquête Nationale sur l'Autopartage, édition 2016

➤ 5 enquêtes pour comprendre les différentes facettes de l'autopartage

Pour cette édition 2016, 4 enquêtes quantitatives par internet ont été menées :

- une grande enquête auprès de 2 061 usagers de l'autopartage en boucle ;
- une enquête de suivi auprès de 276 personnes qui avaient déjà répondu à l'enquête de 2012 ;
- une enquête auprès de 158 gestionnaires de flottes de véhicules travaillant au sein d'entreprises, de collectivités ou d'associations ;
- une enquête auprès de 83 usagers du service d'autopartage entre particuliers Koolicar.
- Les enquêtes quantitatives ont été complétées par une enquête qualitative par entretiens auprès de 25 usagers et anciens usagers de l'autopartage, afin de comprendre finement comment l'usage de l'autopartage intervient dans les parcours de vie et par quels biais il encourage l'évolution des pratiques de déplacement.

Ces enquêtes ont été diffusées par les opérateurs d'autopartage Citiz, Communauto, Koolicar et Ubeeqo auprès de leurs usagers.



➤ Trois rapports de recherche

Cette recherche a abouti à la publication de trois rapports, tous téléchargeables gratuitement à l'adresse indiquée ci-dessous :

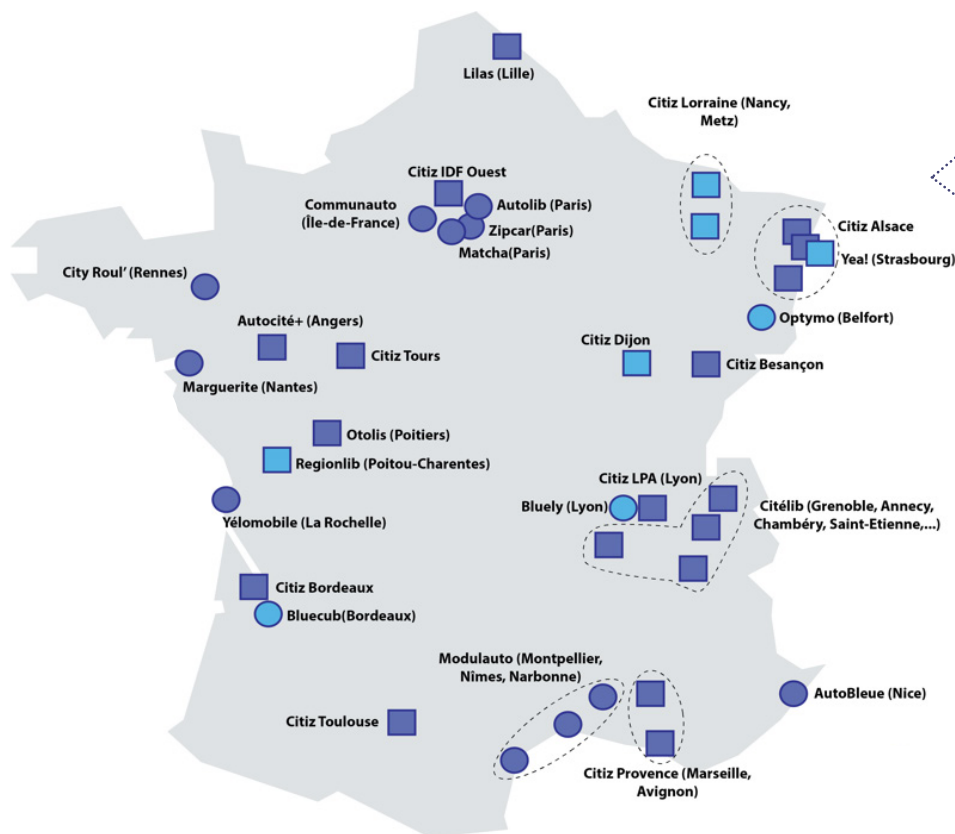
- un état des lieux sur les connaissances relatives aux usagers, usages et impacts de l'autopartage, ainsi que sur les méthodes de mesure de ces impacts ;
- un rapport d'analyse des enquêtes quantitatives et qualitative ;
- un livret de recommandations pour les collectivités qui souhaitent soutenir le développement de l'autopartage en boucle.

Les rapports complets sont téléchargeables ici :

6t.fr/enquete-nationale-autopartage-edition-2016

ademe.fr/Enquete-nationale-lautopartage-edition-2016

Enquête Nationale sur l'Autopartage - Edition 2016 - Principaux résultats



Carte de l'autopartage en "boucle" et "trace directe" en France (non-exhaustif)

- Service adhérent au réseau Citiz
- Autre service B2C
- ▬ Service antérieur à 2012
- Service postérieur à 2012

Nom (Agglomération/région)



Nicolas Louvet
6t-bureau de recherche
01 53 09 26 36

info@6t.fr
www.6t.fr

www.6t.fr/blog
@6tRecherche

