

Février 2019

## L'Autopartage

*Cette fiche n'a pas vocation à être exhaustive. Elle a pour but de contribuer à la connaissance du sujet et à questionner son lecteur.*

Bouleversement majeur dans l'usage de l'automobile, l'autopartage connaît un succès grandissant en se développant notamment **depuis 10 ans** et en devenant accessible au **grand public** voire aux **entreprises**. La valeur de l'automobile n'est plus liée à l'objet mais au service qu'elle rend. S'étant d'abord développé via des associations d'usagers souhaitant faire du partage de véhicules (avec des plateformes de partage entre particuliers), l'autopartage a vu intervenir des acteurs de location traditionnels, et jouit aujourd'hui en France d'une visibilité en grande partie due aux **collectivités** mais également à des start-up ayant connu ces dernières années un essor considérable.

### Définition du concept : une définition à partager en différents types de service

Élément de l'économie du partage, laquelle connaît un développement important au 21<sup>e</sup> siècle, l'autopartage est en fait déjà ancien, une coopérative de Zurichois ayant mené dès 1948 une expérience pour permettre à ceux ne pouvant s'acheter une voiture de s'en partager une. Montpellier connaît une première expérimentation de libre-service en 1971, et l'autopartage se développe en Allemagne et en Suisse dans les années 1980, puis dans les années 2000 notamment aux États-Unis et en France où l'on expérimente le libre-service avec véhicules électriques rechargeables par induction.

La définition du concept d'autopartage regroupe donc plusieurs types de services. Pour autant, une définition commune peut émerger :

- Le code des transports (article L1231-14) relie l'activité à "**la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules. Chaque abonné ou utilisateur habilité peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée**".
- Le Cerema propose de compléter cette définition par le fait que l'accès au véhicule ne soit pas limité par des horaires ou une formalité préalable, par opposition au concept de la location de véhicule, même si la distinction peut par ailleurs se faire au niveau de la durée "limitée" de l'autopartage, généralement facturé à l'heure, quand la location de courte durée va d'une demi-journée à plusieurs mois, et la location de longue durée, généralement de 12 à 72 mois.

À l'étranger, les définitions peuvent être différentes et refléter des différences de culture ou autre.

En France, les *autorités organisatrices de la mobilité (AOM)* peuvent organiser l'autopartage institutionnel, en labellisant "autopartage" les véhicules exclusivement affectés à ce service ou en créant un service en propre si l'offre privée ne convient pas. Les municipalités peuvent intervenir via la réservation d'emplacements, mais toute structure peut au final en favoriser le développement : en **informant** les usagers sur les dispositifs, par **l'accompagnement** de la population, voire en favorisant une **continuité du déplacement** (permettre que l'utilisation de véhicules en autopartage constitue le maillon d'une chaîne de déplacements). Le projet de la LOM (**Loi d'Orientation des Mobilités**), actuellement en discussion, vise à des conditions favorables à son développement.

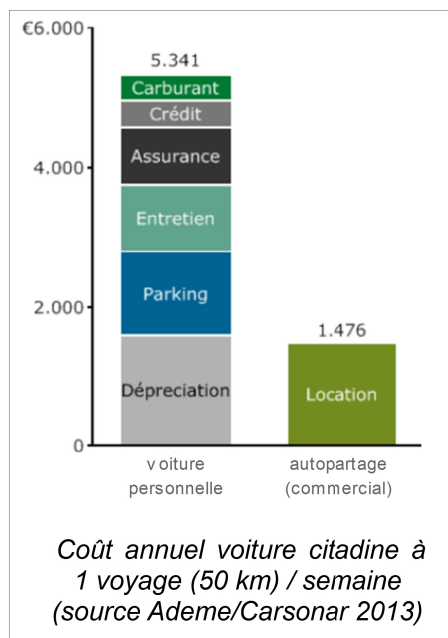
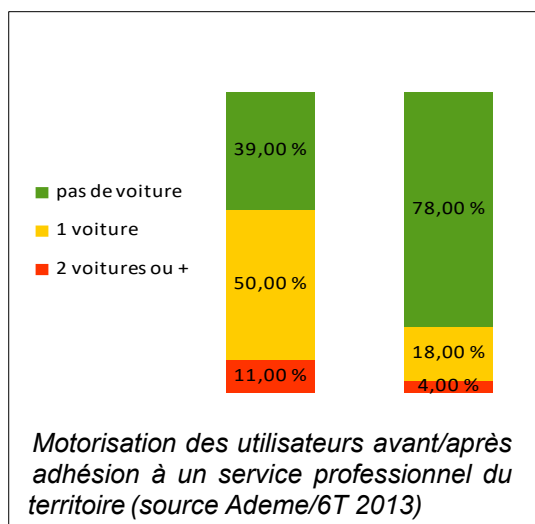


La notion d'autopartage recouvre plusieurs types de services différenciables :

- selon la *propriété de la flotte* : flotte de *professionnels de l'autopartage*, autopartage entre *particuliers*, autopartage sur une *flotte d'entreprise* ;
- selon le *type de trajet* : autopartage **en boucle** (restitution du véhicule à la station de départ) ou autopartage **en trace directe** (restitution du véhicule à une autre station), **free-floating** (trace directe sans station : restitution sur un emplacement banalisé).

### Intérêt de l'autopartage : quels avantages, pour qui, selon les types de services ?

**Pour l'utilisateur**, l'avantage principal qui ressort est **économique**. Dès lors qu'il n'a pas besoin d'une utilisation intensive de voiture, le particulier y gagne en effet par **réduction de sa motorisation** et des coûts liés : il peut se séparer de son véhicule, d'un véhicule secondaire de son ménage, ne pas renouveler tel ou tel véhicule, ou renoncer à acquérir un véhicule ou un véhicule supplémentaire...



Selon l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) et le bureau d'études 6T (2013), un véhicule d'autopartage peut remplacer jusqu'à neuf voitures non partagées (étude à partir des services d'autopartage commerciaux français).

L'utilisateur d'un tel véhicule a tendance à **réduire ses déplacements en voiture**, avec notamment une plus forte utilisation de **modes alternatifs** à la voiture (multimodalité, intermodalité), ce qui au final réduit son budget déplacements.

En réalité, la réduction de la motorisation des ménages et la rationalisation de l'utilisation de la voiture dépendent du type de service. Sur **'l'autopartage "professionnel"'** (flotte de professionnels de l'autopartage), le service en trace directe et celui en boucle ne répondent effectivement pas aux mêmes besoins et n'impliquent donc pas les mêmes effets au départ :

- le **service en boucle** répond plutôt à un **besoin ponctuel de voiture** et représente une alternative à la possession favorisant la démotorisation et le report modal ;
- le **service en trace directe** correspond en revanche davantage à des **déplacements intra-urbains**, en combinaison éventuelle avec des Transports Collectifs (TC) ou inscrits dans une chaîne de mobilité : l'effet sur le report modal est moins avéré, avec même un service potentiellement utilisé en substitution des TC et réhabilitant l'usage de la voiture en ville. On peut également citer le **free-floating** où le véhicule pas besoin d'être replacé à une station.

Une étude de 6T de 2014 pour l'Ademe compare l'actuel Communauto (service en boucle parisien) à Autolib' (trace directe à Paris, arrêté en 2018) et estime que le premier remplace 7 voitures particulières non partagées lorsque le second n'en remplaçait que 3. La même étude montre une diminution de 45% des déplacements en véhicule routier pour les utilisateurs de Communauto contre une réduction de seulement 11% pour les utilisateurs d'Autolib'.

Enfin, en plus de l'aspect environnemental vertueux et d'une offre supplémentaire, l'autopartage entre particuliers permet au propriétaire du véhicule partagé de **rentabiliser ses temps d'inutilisation** et de renforcer le **lien social** et l'entraide.

**Pour l'employeur**, passer à l'autopartage permet de **réduire le parc** interne de véhicules (nombre, taille) et les coûts (avec la réduction des besoins en termes de places pour le stationnement des véhicules, et de temps de gestion de la flotte...), d'en **optimiser l'utilisation**. Les collaborateurs ont alors en effet naturellement tendance à davantage **rationaliser leurs déplacements** et les utilisations des véhicules à titre privé sont réduites (moins d'abus qu'avec des voitures attitrées). Le partage des véhicules permet également de réduire le recours aux taxis et locations de courte durée d'une partie du personnel donc globalement les **frais de transport**. Au-delà de l'aspect économique, la solution peut s'avérer meilleure, plus pratique pour les salariés.

L'économie et l'utilité de l'autopartage peuvent aller encore plus loin si les véhicules peuvent être proposés à la location des salariés en dehors des heures de travail par exemple. Enfin, l'entreprise qui réduit son empreinte carbone peut en faire un axe de communication et ainsi gagner en **image**.

**Pour la collectivité**, il découle de la baisse des déplacements en voiture et du report modal des particuliers (pour l'autopartage "en boucle") une **réduction des coûts et externalités négatives** : émissions de gaz à effet de serre (**GES**), **pression du stationnement** des résidents pour partie démotorisés, entretien d'infrastructures, etc. L'attractivité du territoire est globalement améliorée et les résidents non motorisés conservent un moyen d'accéder à une mobilité motorisée si besoin.

opérateurs	France hors Ile de France			Paris			Ile de France		
	multiples			Mobizen (aujourd'hui Communauto)			Autolib'		
types de service	boucle			boucle			trace directe		
	part usagers avant	part usagers après	évolution part usagers	part usagers avant	part usagers après	évolution part usagers	part usagers avant	part usagers après	évolution part usagers
voit. personnelle	15%	4%	-76%	9%	1%	-93%	13%	5%	-63%
TC	40%	45%	+14%	64%	65%	+2%	61%	50%	-18%
vélo	29%	35%	+20%	11%	10%	-6%	3%	2%	-25%
vélo libre-service				5%	7%	+30%	4%	4%	0%
marche	36%	38%	+6%	35%	36%	+4%	25%	23%	-7%
2 roues motorisé	4%	4%	0%	8%	8%	0%	9%	5%	-42%
autopartage		1%			0%			16%	

*Évolution des parts d'usagers utilisant quotidiennement ces modes de déplacement, sur une population adhérant à un service d'autopartage, entre avant et après l'adhésion (source Ademe/6T 2013)*

## Freins et leviers : quels difficultés et moyens de développement ?

Le développement de l'autopartage à destination des particuliers suppose d'abord que la pratique soit adaptée à leur comportement. Or, le taux de **motorisation des ménages** est important voire très important, notamment dans le périurbain et le rural où le besoin d'un véhicule de façon continue est élevé. A titre d'exemple, il était de 85% et plus dans les quatre départements bretons en 2015 (source Insee). Il existe également de possibles **freins psychologiques ou culturels** vis à vis de la voiture, "bien de propriété privée", du partage, etc.

Pour être efficace, le particulier doit pouvoir accéder à un véhicule rapidement, donc les véhicules doivent être proches des usagers. **L'étalement urbain** et **le mitage** en périurbain et rural constituent ainsi un frein supplémentaire. En effet, l'offre de particuliers proposant un véhicule n'est pas extensible à souhait, et la question de la **rentabilité** se pose pour la mise en place de flottes de véhicules.

Pour l'autopartage entre particuliers, la complexité de **l'appariement entre offreurs et demandeurs** constitue un réel frein. En effet, il faut que les deux parties puissent se trouver, avec confiance et proximité, ce qui n'est pas nécessairement simple à organiser.

Enfin, toujours entre particuliers, la question de **l'assurance** du véhicule se pose vis-à-vis des conducteurs potentiels et de l'imputation du malus en cas d'accident. Même cas entre plusieurs entreprises où un tiers organisateur semble nécessaire (gestion du paiement des utilisations, etc.).

En revanche, différents leviers peuvent être évoqués, selon les acteurs, pour faciliter le développement de la pratique :

- **les particuliers** : potentiels utilisateurs mais également offreurs, le succès de l'autopartage dépend de leur comportement et de la manière dont ils peuvent faire évoluer ce dernier,
- **les associations ou coopératives** : elles peuvent organiser de l'autopartage entre particuliers ou proposer un service d'autopartage à partir d'une flotte,
- **les collectivités** : les AOM peuvent l'organiser, les municipalités réserver les emplacements nécessaires ; toute structure peut à son niveau le promouvoir, reconnaître les services existants et les promouvoir, diffuser les informations, orienter les populations, voire le favoriser en l'intégrant à ses actions,
- **l'État** : il peut favoriser et cadrer la pratique par les outils législatifs et réglementaires, ce qui est l'ambition du projet de **Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)** actuellement en examen,
- **les entreprises et administrations** : elles peuvent, que ce soit en interne ou avec d'autres structures, mettre en place des véhicules en autopartage pour les déplacements professionnels voire extra-professionnels de leurs salariés (ou même les proposer à une échelle plus large) ou décider d'utiliser une flotte autopartagée existante,
- **les opérateurs de service d'appariement ou d'un service pour la gestion de flotte** : ils peuvent proposer un service d'appariement entre offreurs et demandeurs particuliers (l'opérateur est alors rétribué en prenant une commission sur la transaction) avec également un boîtier électronique mis sur les voitures pour pouvoir accéder aux véhicules directement sans démarche de remise de clés (à l'inverse de la simple location) comme l'offre Koolicar (arrêté en 2018 pour raisons



Offres Koolicar de voiture particulière en région rennaise (source Koolicar)

financières) ou Drivy via drivy Open ; ils peuvent également, pour le compte d'entreprises, de collectivités, d'associations, de concessionnaires, etc., qui veulent mettre en place des véhicules en autopartage, apporter un service qui facilite la gestion de la flotte (à la technologie embarquée s'ajoutent des outils logiciels de gestion), ce qui est le cas avec les solutions Openfleet (marque de la start-up Koolicar) ou e-Colibri (solution de la société bretonne Mobility Tech Green),



- **les opérateurs privés** : ils peuvent proposer des flottes de véhicules en autopartage à leurs utilisateurs, éventuellement (encore rare) avec un partenariat de la collectivité. Le service peut également être restreint à des entreprises ou administrations. Leurs véhicules peuvent éventuellement être labellisés par la collectivité.

Dans les espaces urbains denses, le développement de l'autopartage paraît aisé compte-tenu de la possibilité de proposer une offre suffisamment resserrée de véhicules face à une demande densément répartie. Ce sont notamment les lieux où les opérateurs privés vont naturellement s'implanter.

**Les collectivités** peuvent cependant faciliter encore l'implantation d'un tel service, notamment :

- au travers des **emplacements de stationnement** autopartage dédiés sur voirie (et leur visibilité, jalonnement...),

- en favorisant **l'intermodalité** avec le service de TC lorsqu'il y en a,

- par l'intermédiaire des documents de **planification**, en y intégrant l'autopartage au cours de leur élaboration,

- via **l'appui aux plans de mobilité** des entreprises et administrations qui peuvent également l'intégrer,

- par l'utilisation du service pour les déplacements professionnels des salariés de la collectivité pour **montrer l'exemple**,

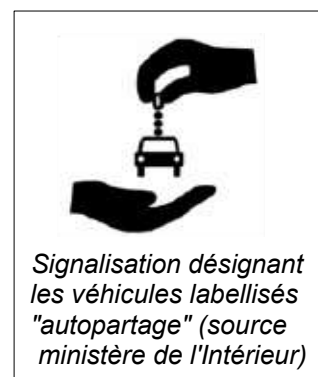
- par la **communication** sur le service (information, promotion, intégration dans les supports de communication).



Emplacement dédié autopartage à Rennes (source C-PARK)

Ces leviers sont également utilisables dans les espaces moins denses où ils s'avèrent même indispensables pour contrer les freins parfois présents, et où une **aide financière** au service peut être nécessaire pour qu'il s'y développe (il paraît peu probable que l'opérateur privé l'y développe seul).

Par le biais de la **labellisation** du service d'autopartage, les collectivités peuvent aller plus loin dans l'affichage de la reconnaissance de son intérêt, avec des **exigences** en retour. Ainsi, elles peuvent justifier une aide financière et travailler davantage en partenariat avec l'opérateur pour **optimiser le service** (stationnement réservé, prise en compte dans la planification, etc.), avec des exigences possibles sur les **conditions d'accès au service**, de **tarif et durée**, sur les **niveaux d'émissions** des véhicules (encadrés a minima pour l'autopartage par arrêté ministériel), sur le fait que l'opérateur



fournisse régulièrement les **données d'utilisation**, sur des **objectifs** de report modal, sur une **billettique intermodale** et une **communication commune** avec les différents modes alternatifs à l'autosolisme pour bien orienter les utilisateurs... Avec un usager qui peut plus facilement être séduit, cela permet de gagner en efficacité.



*L'accès aux voitures de City Roul' peut être chargé sur une carte Korrigo (support interopérable breton pour charger des titres de transport et certains services) (source Rennes Métropole)*

Côté opérateurs, un certain nombre d'éléments doivent garantir le service, tels que :

- en trace directe, des mesures de **rééquilibrage** de flux par rapport au positionnement de stations par exemple (conducteurs dits "jockeys" de rééquilibrage, mesures incitatives pour que les usagers ramènent les véhicules aux endroits stratégiques, pénalités afin d'éviter des retours mal faits),
- la neutralisation des véhicules électriques, pas assez chargés pour garantir une certaine **autonomie** à l'utilisateur, ou des mesures rigoureuses en termes de **maintenance** pour assurer un matériel performant et en bon état (avec bouton assistance pour que l'utilisateur puisse contacter le centre opérationnel, et des incitations au rechargement).



*Stations Autolib' (voitures Bluecar électriques) (source Enderi)*

Enfin, s'il est clair que la **technologie** (téléphones mobiles NFC sans contact, applications Smartphone dédiées, véhicules électriques avec alimentation automatique en station une fois branchés, éventuellement véhicules autonomes) peut faciliter l'autopartage, celui-ci peut également bénéficier de **partenariats** entre les opérateurs et les autres acteurs du transport. La mise en place d'offres groupées peut en effet inciter à intégrer l'autopartage dans l'offre intermodale.



**LE vélo STAR  
LIBRE SERVICE**  
UN SERVICE DE RENNES MÉTROPOLE

**City Roul' et LE vélo STAR s'associent pour vous offrir plus de mobilité.**  
LE vélo STAR et City Roul' sont complémentaires : utilisez les vélos en libre-service pour rejoindre nos stations (elles sont toutes à proximité d'une station LE vélo STAR).

**AVANTAGES CITY ROUL'EURS**

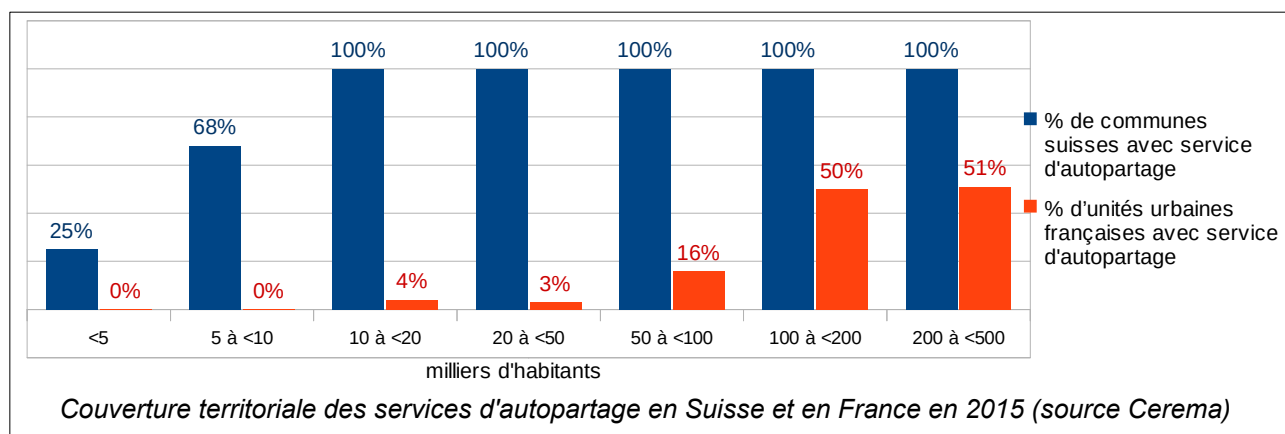
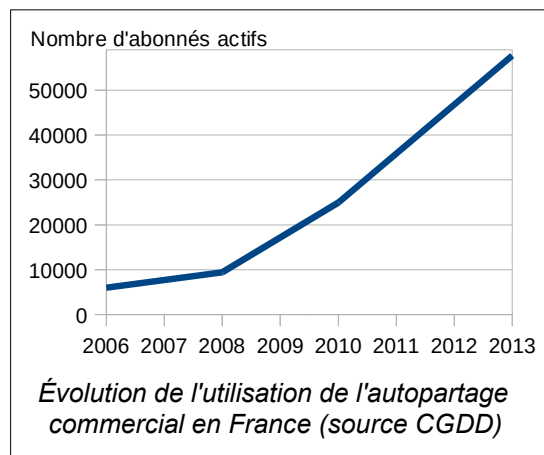
Abonnés City Roul', vous pouvez profiter de l'adhésion annuelle au service LE vélo STAR à **22€ au lieu de 33€**. Vous possédez déjà un abonnement LE vélo STAR ? Bénéficiez d'un tarif préférentiel à 8€ au lieu de 12€ pour l'abonnement City Roul' ! [Voir nos formules d'abonnement City Roul'](#).

*Promotion partenariat City Roul' - système vélos en libre service rennais (source City Roul')*

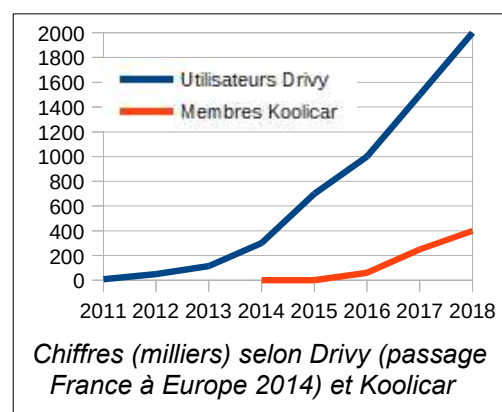
## Le niveau de pratique actuel et les prévisions

L'autopartage représentait en 2010 environ 1,25 million d'abonnés dans le monde pour près de 32 000 véhicules (selon Shaheen&Cohen<sup>1</sup>). En 2015, ce sont environ 5,8 millions d'utilisateurs, dont 2,1 millions en Europe, pour 86 000 véhicules qui sont recensés (d'après le Boston Consulting Group<sup>2</sup>). Berg Insight<sup>3</sup> voyait quant à lui 23,8 millions d'utilisateurs dans le monde fin 2017 (pour 214 000 véhicules), en s'attendant à 60,8 millions fin 2022 (+20,6%/an) pour 705 000 véhicules. En Europe, Frost&Sullivan<sup>4</sup> estime qu'il y avait 700 000 utilisateurs en 2013 et en prévoyait 15 millions en 2020.

En France, **l'autopartage commercial**, faiblement développé jusqu'en 2010 par rapport à d'autres pays européens, connaît une croissance **accélérée** faisant passer le nombre d'abonnés actifs de 6 000 en 2006 à plus de 50 000 en 2013, et d'à peine 1 300 véhicules en 2010 à près de 4 000 en 2013, selon le Commissariat général au développement durable (CGDD)<sup>5</sup> (moins de 3 000 selon Carsonar). Des **marges de développement** importantes semblent pour autant subsister.



Pour l'autopartage via un site Web de location **entre particuliers**, on recense en France des dizaines de milliers de véhicules en 2013 (plus de 38 000 selon le CGDD ; Carsonar en compte plutôt 24 000), et une estimation de 100 à 150 000 usagers de l'autopartage entre particuliers (200 000 usagers début 2014 entre services commerciaux et autopartage entre particuliers selon 6T ; 153 000 en 2014 pour le Pipame<sup>6</sup> qui table sur 50 000 véhicules en location). Un secteur qui serait en croissance particulièrement forte si l'on en croit les **chiffres exponentiels des start-up leaders**. En fait, si ce type d'autopartage peut a priori s'étendre sur tout le territoire, il n'est pas toujours facile d'atteindre une **masse critique** et de faire se rencontrer l'offre et la demande.

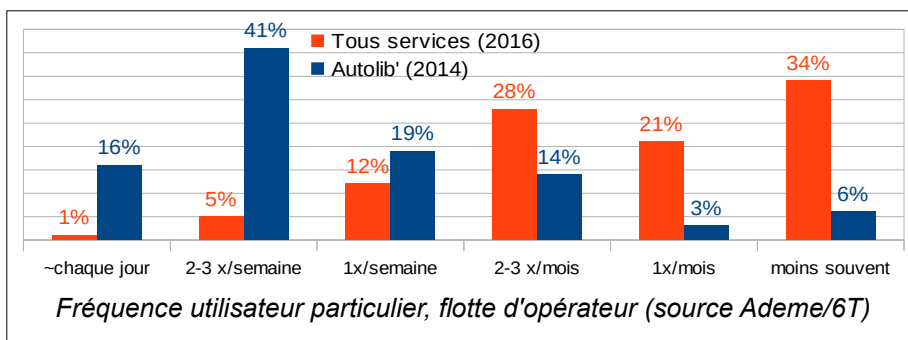


- 1 Carsharing and Personal Vehicle Services, 2012.
- 2 What's ahead for car sharing ?, 2016.
- 3 The Carsharing Telematics Market, 2nd Edition, 2018.
- 4 Future of Mobility: Corporate Carsharing, 2014.
- 5 Les comptes des transports en 2013, tome 2, 2015.
- 6 Pôle interministériel de Prospective et d'Anticipation des Mutations économiques.

Côté **entreprises**, les flottes autopartagées étaient quant à elles évaluées en Europe à 1 900 véhicules en 2013 d'après Frost&Sullivan, avec une **prévision de croissance extrêmement forte** à 84 000 d'ici 2020 (200 entreprises estimées avec cette pratique, 4 000 d'ici 2020).

Aujourd'hui, si l'autopartage en France reste assez concentré dans les **grandes agglomérations**, le profil des usagers semble se diversifier davantage par rapport à une concentration initiale de **catégories socio-professionnelles supérieures** et de **moins de 45 ans**. Les clients professionnels sont quant à eux plutôt soit des petites entreprises localisées dans un environnement de centre-ville contraint en stationnement, soit de grandes entreprises souhaitant optimiser la gestion de leur flotte, mais là encore on assiste à une diversification des clients.

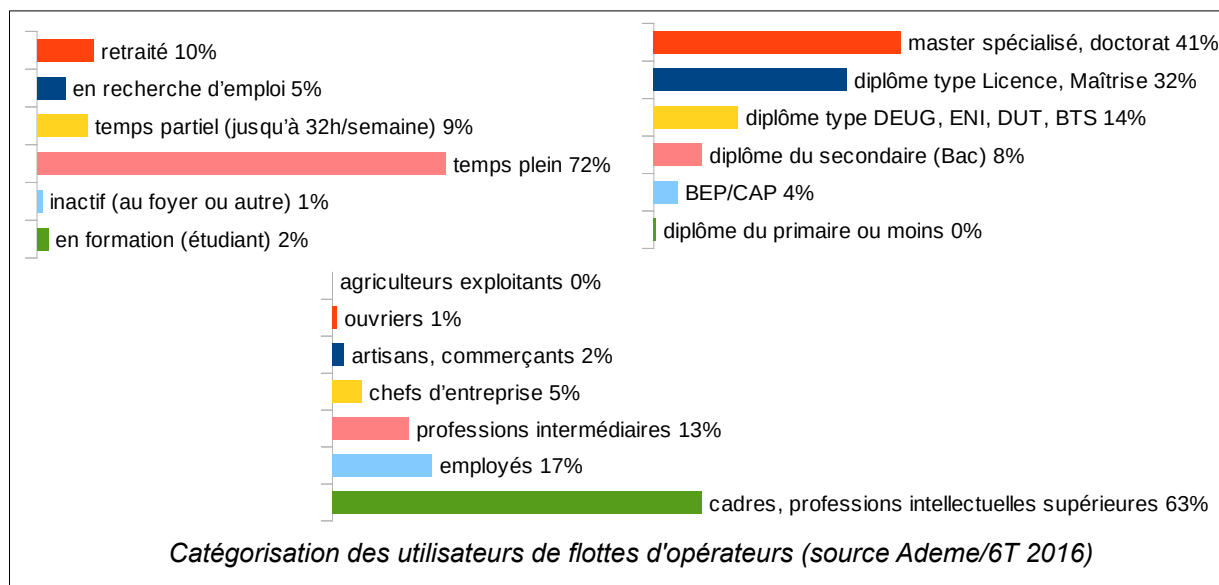
Pour l'autopartage via les **flottes d'opérateurs** pour particuliers (la plupart en boucle en France), on voit que l'usage des abonnés reste **très ponctuel** : un peu plus de 2 fois par mois en moyenne (plus de 80 % des abonnés utilisateurs y recourent 2-3 fois par mois ou moins en 2013 comme



en 2016 selon l'Ademe et 6T, avec même des fréquences plus faibles en 2016). On peut en revanche observer des **fréquences plus fortes** pour le service en trace directe **Autolib'** (3/4 d'utilisateurs à au moins 1 fois par semaine et plus de la moitié à au moins plusieurs fois par semaine selon 6T).

Pour l'ensemble des services, les motifs pour lesquels l'usage est le plus fréquent sont les **visites à des proches**, les **loisirs** et les **achats** (se réalisent davantage le "weekend"), mais aussi les déplacements vers le lieu de travail en trace directe (davantage la semaine). Une trace directe avec des locations plus courtes (moyenne de 40 km contre 80 en boucle, médianes à 19 et 35, coût moyen de la location de 13 € en trace directe et 60 € en boucle, médianes à 5 et 30, selon 6T), et des taux d'occupation inférieurs (1,7 occupant contre 1,9 en boucle en moyenne).

Enfin, on peut dire que les abonnés des services sont en majorité **résidents des villes** où le service est principalement déployé, proches d'une station d'autopartage, a priori un peu plus des hommes que des femmes, majoritairement en emploi, relativement **diplômés et aisés** par rapport à la moyenne, bien qu'Autolib' révèle davantage d'écart entre des populations plus aisées et une attractivité pour les étudiants.





Pour l'autopartage **entre particuliers**, on retrouve une dominante de populations plus diplômées et aisées, notamment pour les propriétaires des voitures, et plus modestes pour les utilisateurs. Si le lieu de résidence des usagers reste en majorité une grande agglomération, **la pratique semble un peu plus ouverte** à des habitants d'autres lieux plus périphériques par rapport à l'autopartage via des flottes d'opérateurs.

Enfin, quel que soit le type d'autopartage, les marges de progression semblent extrêmement importantes par rapport au **potentiel** estimé, alors que la pratique semble aujourd'hui somme toute **confidentielle**. En imaginant une **évolution des mentalités** et la levée de certains freins, on peut en effet se dire que le phénomène pourrait se développer bien au-delà des seules catégories socio-professionnelles particulières qui paraissent aujourd'hui l'expérimenter.

## **Pour aller plus loin**

*L'autopartage entre particuliers – ADETEC, octobre 2009.*

*Carsharing and Personal Vehicle Services – Shaheen S. & Cohen A., juin 2012.*

*Enquête nationale sur l'autopartage : L'autopartage comme déclencheur d'une mobilité alternative à la voiture particulière – ADEME/6T, janvier 2013.*

*Future of Mobility: Corporate Carsharing – Frost&Sullivan, mars 2014.*

*Les solutions de mobilité soutenable en milieu rural et périurbain – Fondation Nicolas Hulot pour la Nature et l'Homme, Réseau Action Climat France, mars 2014.*

*Enquête sur l'autopartage en trace directe - L'autopartage en trace directe : quelle alternative à la voiture particulière? – ADEME/6T, mai 2014.*

*Enquête nationale sur l'autopartage entre particuliers – ADEME/6T, septembre 2015.*

*Les comptes des transports en 2013, Tome 2 – Commissariat Général au Développement Durable/ Direction Générale des Entreprises (Pipame), novembre 2015.*

*Usages novateurs de la voiture et nouvelles mobilités – Commissariat Général au Développement Durable/Direction Générale des Entreprises (Pipame), janvier 2016.*

*What's ahead for car sharing? – Boston Consulting Group, février 2016.*

*Nouveaux usages de la voiture, Quel avenir? Quels impacts? – Commissariat Général au Développement Durable, octobre 2016.*

*Enquête nationale sur l'autopartage - Edition 2016 – ADEME/6T, avril 2017.*

*The Carsharing Telematics Market - 2nd Edition – Berg Insight, avril 2018.*

*Autopartage et territoires – Cerema, septembre 2018.*

Contact : BOSSARD Mathieu  
CEREMA/DTerOuest/DMI/M  
Tél: 02 40 12 84 81  
mathieu.bossard@cerema.fr