

ENQUÊTE NATIONALE AUTOPARTAGE 2022

Enquête sur l'impact de l'autopartage
sur les pratiques de mobilité et la
motorisation

RAPPORT FINAL

Septembre
2022



FAITS & CHIFFRES

REMERCIEMENTS

Association des Acteurs de l'Autopartage
Nicolas Frasier (Communauto)
Jean-Baptiste Schmider (Citiz)
Simon Baldeyrou (Getarcound Connect)
Alexandra Caubet (Zity)
Diego Isaac (Shaary)
Céline Mouvet (DGITM)
Julie Gozlan (DGITM)

CITATION DE CE RAPPORT

TRAUCHESSEC Elodie, ADEME, WESTER Léa, LOUVET Nicolas, COGNEZ Alice, 6t. 2022. Enquête Nationale sur l'Autopartage 2022. 165 pages.

Cet ouvrage est disponible en ligne <https://librairie.ademe.fr/>

Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause est illicite selon le Code de la propriété intellectuelle (art. L 122-4) et constitue une contrefaçon réprimée par le Code pénal. Seules sont autorisées (art. 122-5) les copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé de copiste et non destinées à une utilisation collective, ainsi que les analyses et courtes citations justifiées par le caractère critique, pédagogique ou d'information de l'oeuvre à laquelle elles sont incorporées, sous réserve, toutefois, du respect des dispositions des articles L 122-10 à L 122-12 du même Code, relatives à la reproduction par reprographie.

Ce document est diffusé par l'ADEME

ADEME

20, avenue du Grésillé
BP 90 406 | 49004 Angers Cedex 01

Numéro de contrat : 2022002446

Étude réalisée pour le compte de l'ADEME par : 6t BUREAU DE RECHERCHE

Coordination technique - ADEME : Elodie Barbier Trauchessec

Direction/Service : DVTD/STM

SOMMAIRE

RÉSUMÉ	8
ABSTRACT	9
1. INTRODUCTION ET METHODOLOGIE	10
1.1. Contexte et objectifs de l'étude.....	10
1.2. Méthodologie	10
1.2.1. État des lieux	10
1.2.2. Enquête quantitative	11
1.2.2.1. Description de l'échantillon	11
1.2.2.1.1. Composition de l'échantillon	11
1.2.2.1.2. Répartition de l'échantillon par opérateurs d'autopartage	12
1.2.2.1.3. Répartition régionale de l'échantillon.....	13
1.2.2.2. Collecte, contrôle et nettoyage des données	13
1.2.2.3. Une analyse par type de service	14
1.2.2.3.1. La typologie des services d'autopartage	14
1.2.2.3.2. Différencier les services d'autopartage en boucle et les services d'autopartage en free-floating ?.....	15
1.2.2.3.3. Différencier les services d'autopartage en boucle de Getaround Connect ? ..15	
2. LES DYNAMIQUES DU SECTEUR DE L'AUTOPARTAGE	17
2.1. Une légère évolution des acteurs de l'autopartage.....	17
2.1.1. Les services d'autopartage en 2019 et en 2022.....	17
2.1.2. Évolution et répartition de l'offre	20
2.1.2.1. Les opérateurs	20
2.2. L'autopartage dans la LOM.....	21
2.2.1. Le projet de loi de la LOM, un espoir pour une inscription de l'autopartage comme mode de déplacement structurant.....	21
2.2.1.1. Le contexte pré-LOM : des prémisses d'encadrement de l'autopartage	21
2.2.1.2. Le contexte du projet de loi et sa promulgation	22
2.2.2. Une place peu importante de l'autopartage dans la LOM.....	22
2.2.2.1. Définition de l'autopartage et établissement d'un cadre juridique.....	23
2.2.2.2. Une place finalement peu importante	23
2.2.3. L'importance des acteurs nationaux pour favoriser le développement de l'autopartage.....	24
3. CARACTERISTIQUES DES OFFRES D'AUTOPARTAGE	25
3.1. Analyse des tarifs de l'autopartage	25
3.1.1. Les données collectées.....	25
3.1.2. Prix de base à la minute.....	26
3.1.3. Prix de base à l'heure	27
3.1.4. Prix de base à la journée.....	29
3.1.5. Analyse d'autres critères de tarification	30
3.1.5.1. Le carburant dans le contrat de location	30
3.1.5.2. La distance parcourue	30
3.2. Cartographie du secteur de l'autopartage	31
4. L'AUTOPARTAGE EN BOUCLE	32

4.1.	Composition de l'échantillon.....	32
4.1.1.	Composition par opérateurs.....	32
4.1.2.	Composition par type d'utilisateurs.....	32
4.1.3.	Typologie des usagers de l'autopartage en boucle.....	34
4.2.	Caractéristiques sociodémographiques des usagers de l'autopartage en boucle ..	35
4.3.	Inscription à l'autopartage	40
4.3.1.	Ancienneté	40
4.3.2.	Projection d'utilisation du service dans les années à venir	41
4.3.3.	Multi-inscription des usagers de la boucle	42
4.3.4.	Motivation et déclencheur	43
4.4.	Les usages de l'autopartage en boucle	46
4.4.1.	Les non-utilisateurs.....	46
4.4.2.	Les usages de l'autopartage en boucle	48
4.4.2.1.	Un usage de l'autopartage régulier	48
4.4.2.2.	Nombre de location par mois	48
4.4.2.3.	Utilisation dans d'autres villes.....	49
4.4.3.	Cas d'usage	50
4.4.3.1.	Durées de location	50
4.4.3.2.	Lieux de destination.....	50
4.4.3.3.	Motifs de location	51
4.4.4.	La dernière location	53
4.4.4.1.	Caractéristiques de la dernière location.....	53
4.4.4.1.1.	Durée	53
4.4.4.1.2.	Distance	55
4.4.4.1.3.	Coût	55
4.4.4.2.	Contexte	56
4.4.4.2.1.	Contexte temporel	56
4.4.4.2.2.	Contexte spatial	57
4.4.4.2.3.	Déterminant du choix de la station.....	59
4.4.4.2.4.	Type de véhicule	59
4.4.4.3.	Motifs et destinations.....	60
4.4.4.3.1.	Motif principal de la location.....	60
4.4.4.3.2.	Destination de la dernière location.....	61
4.4.4.3.3.	Des motifs et des destinations intrinsèquement liés.....	61
4.4.4.3.4.	Occupation du véhicule.....	62
4.4.4.4.	Alternative à l'autopartage.....	62

5. IMPACTS DE L'AUTOPARTAGE EN BOUCLE SUR LES COMPORTEMENTS DE MOBILITE.....64

5.1.	Impact sur les comportements de mobilité.....	64
5.1.1.	Impacts sur les fréquences d'usage des modes	64
5.1.1.1.	Les modes qui évoluent.....	64
5.1.1.2.	Sens des évolutions	65
5.1.1.3.	Destinations des évolutions.....	66
5.1.2.	Estimations du nombre de kilomètres	67
5.2.	Impact sur la démotorisation de l'autopartage en boucle.....	69
5.2.1.	Démotorisation.....	69
5.2.1.1.	Démotorisation brute.....	69
5.2.2.	Raisons conduisant à la démotorisation	71
5.2.2.1.	Les raisons contextuelles liées à des facteurs personnels	71

5.2.2.2.	Raisons liées aux conditions d'usage de l'automobile ainsi qu'à sa perception..	72
5.2.2.3.	Raisons liées à l'usage des modes alternatifs aux modes motorisés individuels..	73
5.2.3.	Rôle de l'autopartage en boucle dans la démotorisation	74
5.2.3.1.	Utilisateurs concernés.....	74
5.2.3.2.	Nombre de voitures concernées	75
5.2.4.	Le bilan de l'autopartage en boucle	76
5.2.4.1.	Une voiture en autopartage remplace 5 à 8 voitures personnelles.....	76
5.2.4.2.	Une voiture en autopartage libère jusqu'à 3 places de stationnement en voirie	78
5.2.4.3.	Une voiture en autopartage en boucle évite entre 10 000 et 19 000 kilomètres par an en voiture personnelle	80
5.2.4.4.	Généralisation à l'échelle nationale du bilan de l'autopartage en boucle	83
5.2.5.	Évolution future de l'équipement automobile.....	84

6. COMPARAISON DES DIFFERENTS SERVICES D'AUTOPARTAGE 87

6.1.	Comparaison des usagers et usages des services de l'autopartage en boucle et de Getaround Connect.....	87
6.1.1.	Caractéristiques des usagers.....	87
6.1.1.1.	Caractéristiques des ménages	87
6.1.1.1.1.	La localisation résidentielle	87
6.1.1.1.2.	Nombre de voitures à disposition du ménage	87
6.1.1.1.3.	Type de ménage.....	88
6.1.1.1.4.	Revenus mensuels	88
6.1.1.2.	Caractéristiques des individus	88
6.1.1.2.1.	Caractéristiques démographiques.....	88
6.1.1.2.2.	Caractéristiques socioprofessionnelles	89
6.1.1.2.3.	Statut d'inscription et typologie d'usagers	90
6.1.2.	Caractéristiques de l'usage.....	91
6.1.2.1.	Fréquences d'utilisation du service.....	91
6.1.2.1.1.	Utilisations habituelles.....	93
6.1.2.2.	La dernière location	95
6.1.2.2.1.	Les caractéristiques de la dernière location	96
6.1.2.2.2.	Le contexte de la location	98
6.1.2.2.3.	Motifs et destinations de la dernière location.....	100
6.1.2.2.4.	Occupation du véhicule.....	102
6.1.2.2.5.	Alternatives à l'autopartage	102
6.1.3.	Impacts sur les pratiques de mobilité.....	104
6.1.3.1.	Fréquences d'usage des modes	104
6.1.3.2.	Démotorisation	107
6.2.	Comparaison des usages, usagers des services de l'autopartage en boucle et de du free-floating	111
6.2.1.	Caractéristiques des usagers.....	111
6.2.1.1.	Caractéristiques des ménages	111
6.2.1.1.1.	La localisation résidentielle	111
6.2.1.1.2.	Nombre de voitures à disposition du ménage	112
6.2.1.1.3.	Type de ménage.....	112
6.2.1.1.4.	Revenus mensuels	112
6.2.1.2.	Caractéristiques des individus	113
6.2.1.2.1.	Caractéristiques démographiques.....	113
6.2.1.2.2.	Caractéristiques socioprofessionnelles	114
6.2.2.	Caractéristiques de l'usage.....	116
6.2.2.1.	Fréquences d'utilisation du service.....	116
6.2.2.1.1.	Utilisations habituelles.....	118

6.2.2.2.	La dernière location	121
6.2.2.2.1.	Les caractéristiques de la dernière location	121
6.2.2.2.2.	Le contexte de la location	122
6.2.3.	Motifs et destinations de la dernière location	126
6.2.3.1.1.	Motif principal.....	126
6.2.3.1.2.	Occupation du véhicule.....	127
6.2.3.1.3.	Alternatives à l'autopartage	127
7.	COMPARAISON ENTRE LES DIFFERENTS SERVICES D'AUTOPARTAGE ET LA LOCATION TRADITIONNELLE	129
7.1.	Comparaison des usagers et usages des services d'autopartage et des services de location traditionnelle	129
7.1.1.	Des usages.....	129
7.1.2.	Utilisations habituelles.....	130
7.1.2.1.	Durée de location	131
7.1.2.2.	Destination type	131
7.1.2.3.	Motif type.....	132
7.2.	Comparer les atouts et limites des services pour mieux comprendre leur complémentarité	135
7.3.	Les atouts et les limites des services d'autopartage et de la location traditionnelle	135
7.3.1.1.	Atouts et limites des durées de location	135
7.3.1.1.1.	Des loueurs traditionnels	136
7.3.1.1.2.	Des services d'autopartage	136
7.3.1.2.	Les horaires de location	137
7.3.1.2.1.	Des loueurs traditionnels	137
7.3.1.2.2.	Des services d'autopartage	137
7.3.1.3.	Les lieux où les véhicules sont disponibles à la location	137
7.3.1.3.1.	Des loueurs traditionnels	137
7.3.1.3.2.	Des services d'autopartage	138
7.3.1.4.	L'anticipation de la tarification.....	138
7.3.1.4.1.	Des loueurs traditionnels	138
7.3.1.4.2.	Des services d'autopartage	139
7.3.1.5.	La tarification.....	139
7.3.1.5.1.	Des loueurs traditionnels	139
7.3.1.5.2.	Des services d'autopartage	140
7.3.1.6.	Les démarches administratives.....	140
7.3.1.6.1.	Des loueurs traditionnels	140
7.3.1.6.2.	Des services d'autopartage	141
7.3.1.7.	La gestion du carburant	141
7.3.1.7.1.	Des loueurs traditionnels	141
7.3.1.7.2.	Des services d'autopartage	142
7.3.1.8.	Les disponibilités des véhicules	142
7.3.1.8.1.	Des loueurs traditionnels	142
7.3.1.8.2.	Des services d'autopartage	143
7.4.	Comment sont perçus les services de location traditionnelle au regard de la perception des services d'autopartage ?	143
7.4.1.	L'autopartage	143
7.4.2.	La location traditionnelle.....	144
7.4.3.	Vers une complémentarité d'usage des services ?	144

8. ENQUETE LONGITUDINALE : SUIVI DE L'USAGE DE L'AUTOPARTAGE EN BOUCLE 2019-2022	145
8.1. Méthodologie	145
8.1.1. Recueil des données	145
8.2. Composition de l'échantillon longitudinal	146
8.2.1. Caractéristiques des ménages	146
8.2.2. Caractéristiques des individus	146
8.3. Évolution de l'usage de l'autopartage	148
8.3.1. Évolution de la fréquence d'utilisation de l'autopartage	148
8.3.2. Facteurs explicatifs de l'arrêt de l'autopartage	149
8.4. Évolution des comportements de mobilité des autopartageurs	150
8.4.1. Évolution de la motorisation	150
8.4.1.1. Évolution de l'utilisation des autres modes	152
9. CONCLUSIONS ET PERSPECTIVES	154
9.1. L'autopartage, un levier pour la mobilité durable	154
9.2. ... dont il faut diversifier et généraliser l'usage	154
9.3. ... en se basant sur la richesse et la complémentarité des offres de services d'autopartage ?	154
9.3.1. L'autopartage en boucle	155
9.3.2. Getaround Connect	155
9.3.3. Le free-floating	155
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES	156
INDEX DES TABLEAUX ET FIGURES	157
SIGLES ET ACRONYMES	164

RÉSUMÉ

Les enquêtes nationale autopartage (menées en 2012, 2016, 2019 et 2022) ont permis d'analyser l'évolution de la situation de l'autopartage en France ces dix dernières années à travers des enquêtes quantitatives auprès d'usagers et de non-usagers de l'autopartage. Ces éditions successives ont mis en évidence l'effet « déclencheur de multimodalité » de l'autopartage, entraînant des changements de comportements de mobilité à l'échelle individuelle.

L'objectif de cette nouvelle édition est de d'actualiser, compléter et analyser les dynamiques du secteur tout en s'inscrivant dans la continuité des enquêtes précédentes, afin d'analyser si, en 2022, l'usage et l'offre d'autopartage se sont suffisamment développés pour faire de l'autopartage un levier de mobilité durable à l'échelle nationale. Par ailleurs, elle vise à analyser les usages et usagers des différents types de services d'autopartage afin de comprendre l'ensemble des dynamiques du secteur.

Cette étude s'articule autour de changements récents : depuis 2019, la mobilité a évolué avec la publication de la LOM, la diffusion des services de micromobilité en free-floating (vélos et trottinettes) ainsi que la crise du coronavirus.

L'autopartage continue d'avoir un impact important sur la mobilité à l'échelle individuelle motorisée, mais cet impact reste marginal à l'échelle de la mobilité nationale, notamment en raison du faible volume de véhicules que représentent ces services.

Afin de faire de l'autopartage un mode de déplacement du quotidien, son développement et sa démocratisation sont nécessaires. Par ailleurs, les services d'autopartage constituent un continuum d'offre de location de voiture partagée. L'analyse des usagers et des usages de ces services a démontré que ces services peuvent venir répondre à des besoins distincts de mobilité, et, combiné aux autres modes alternatifs à la voiture individuel (marche, vélo, transports en commun, covoiturage) accompagner la démotorisation d'un grand nombre de français.

ABSTRACT

The national carsharing survey (conducted in 2012, 2016 and 2019 and 2022) analyzed the evolution of the carsharing situation in France over the past ten years through quantitative surveys of carsharing users and non-users. They highlighted the "multimodality trigger effect of carsharing, leading to changes in mobility behaviors at the individual level.

The objective of this study is to update, complete and analyze the dynamics of the sector while following the continuity of previous surveys, in order to analyze whether in 2022 the use and supply of carsharing have developed sufficiently to make carsharing a lever for sustainable mobility on a national scale. In addition, it aims to analyze the uses and users of the various types of carsharing services in order to understand the overall dynamics of the sector.

This study is based on recent changes: since 2019, mobility has evolved with the publication of the LOM, the diffusion of free-floating micromobility services (bicycles and scooters) as well as the coronavirus crisis.

Carsharing continues to have a significant impact on mobility at the individual motorized level, but remains marginal at the national mobility level, particularly due to the low volume of these services.

In order to make carsharing an everyday mode of travel, its development and democratization are necessary. Moreover, carsharing services constitute a continuum of shared car rental services. The analysis of the users and uses of these services has shown that they can come to meet distinct mobility needs.

1. Introduction et méthodologie

1.1. Contexte et objectifs de l'étude

Selon le Ministère de la Transition Ecologique, l'autopartage est la mise à disposition de véhicules en libre-service, au profit d'usagers et pour la durée et la destination de leur choix.

L'autopartage se distingue de la location traditionnelle par une mise à disposition des véhicules en libre-service et disponibles en 24/7, avec des conditions d'utilisation qui permettent des trajets d'une heure ou moins, et sans remise des clés en main propre.

L'enquête nationale autopartage menée par 6t en partenariat avec l'ADEME en 2012, 2016 et 2019 a permis d'analyser l'évolution de la situation de l'autopartage en France ces dix dernières années.

Parmi les principaux résultats, nous avons constaté que l'autopartage en boucle est un déclencheur de multimodalité. Il permet aux utilisateurs de s'approprier différents modes de transport pour s'affranchir de la voiture individuelle. Ce phénomène est stable dans le temps comme l'ont montré les enquêtes successives.

En 2019, l'autopartage constituait un levier de changement de comportement des mobilités à l'échelle individuelle, mais son usage n'était pas encore assez développé pour constituer un levier pour une mobilité durable à l'échelle nationale. Cette dernière enquête a par ailleurs permis de mesurer l'impact de l'autopartage sur la motorisation et les kilomètres réalisés en voiture : une voiture en autopartage permettait alors de remplacer 5 à 8 voitures personnelles et un autopartageur réduisait sa mobilité automobile de 10 000 à 40 000 km par an.

Depuis 2019, la mobilité a évolué avec la publication de la LOM, la diffusion des services de micromobilité en free-floating (vélos et trottinettes) et la crise du coronavirus. **L'objectif de cette nouvelle étude, commanditée par l'ADEME, est de proposer une nouvelle actualisation de l'Enquête Nationale Autopartage**, en intégrant par ailleurs les points suivants :

- Les spécificités de l'autopartage vis-à-vis de la location de voiture traditionnelle
- L'analyse de tous les services d'autopartage : boucle, free floating, combiné, particulier à particulier

1.2. Méthodologie

1.2.1. État des lieux

Cet état des lieux est une mise à jour de l'état des lieux des services d'autopartage en France réalisé en 2019.

Entre 2016 et 2019, le secteur de l'autopartage en boucle a été le théâtre d'une diminution du nombre d'opérateurs en parallèle d'une extension du réseau Citiz, et ce malgré une certaine stabilité des monopoles locaux et une concurrence toujours accrue à Paris. L'autopartage en trace directe avec station est assez peu présent sur le territoire : Autolib a été abandonné à Paris, mais 3 services ont continué à Lyon, La Rochelle et Bordeaux. L'autopartage sans stations est en expansion avec des services portés par des constructeurs automobiles et passant de 2 villes en 2016 à 7 en 2019.

En 2022, cet état des lieux a pour objectif d'identifier les nouvelles dynamiques et celles qui ont perdué dans le monde de l'autopartage en France. Nous proposons donc à la fois une photographie de la situation de l'autopartage (en boucle et en trace directe, avec ou sans stations), une réflexion autour des évolutions récentes et une mise en perspective avec les trajectoires constatées depuis 2012 ainsi qu'un focus sur l'autopartage dans la LOM. Un état des lieux de l'autopartage a été réalisé sur la base d'une veille et l'analyse des conditions de tarification des différents opérateurs d'autopartage. Le baromètre des données de 2021 de l'Association des Acteurs de l'Autopartage (AAA, crée en 2019) a notamment alimenté ces données.

1.2.2. Enquête quantitative

Cette étude s'appuie sur une **enquête quantitative par questionnaire**, diffusée en ligne via plusieurs services d'autopartage en France entre le 11 mai 2022 et le 13 juin 2022. L'ensemble des opérateurs d'autopartage en France¹ a été contacté, cependant certains (11 opérateurs) n'ont pas donné suite.

Les opérateurs suivants ont participé à la diffusion de l'enquête :

- Les opérateurs membres du réseau Citiz : Alpes Loire, Provence, Occitanie, Bordeaux, Grand Est, Lille Arras, LPA Grand Lyon, Angers, Bourgogne Franche-Comté, Rennes Métropole, Nantes et Tours, Yélobile La Rochelle
- Zity
- Shaary
- Communauto
- Getaround

1.2.2.1. Description de l'échantillon

1.2.2.1.1. Composition de l'échantillon

A la suite de la dernière édition de l'Enquête Nationale sur l'Autopartage (ENA) réalisée en 2019, le rapport suivant présente **les résultats et analyses de l'ENA 2022**. Il s'agit d'une enquête quantitative menée auprès d'utilisateurs et non utilisateurs de l'autopartage, tous inscrits à un service d'autopartage. Elle a pour objectif **d'actualiser, compléter et analyser les dynamiques du secteur** tout en s'inscrivant dans la **continuité des enquêtes de 2012, 2016 et 2019**.

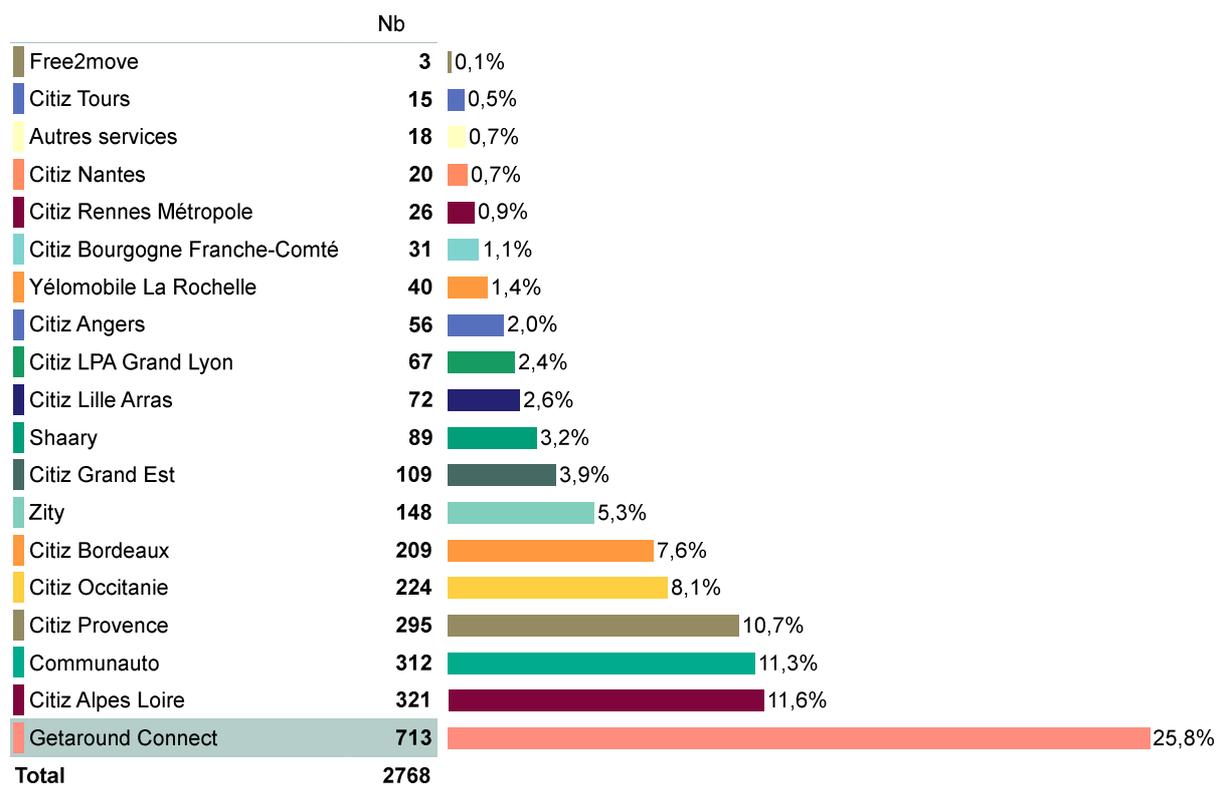
L'enquête a été menée au moyen de **questionnaires autoadministrés** en ligne. **2 768 personnes** ont participé à l'enquête. L'analyse de cet échantillon vise à fournir une « photographie » de l'autopartage en France en 2022.

Parmi les 2 768 enquêtés :

- **256 enquêtés** ont été identifiés comme ayant répondu à l'édition de 2019 de l'enquête. Leurs réponses au questionnaire de 2022 pouvant être comparées à celles apportées au questionnaire de 2019, ils constituent alors un **échantillon longitudinal** permettant d'évaluer l'évolution de leurs comportements de mobilité sur les trois dernières années,
- **660 enquêtés** ont déclaré utiliser deux services d'autopartage. Au cours de cette étude, nous analyserons leurs profils, usages ainsi que l'impact de cette bi-utilisation sur leurs pratiques de mobilité.

¹ Les opérateurs suivants ont été contactés : Les opérateurs membres du réseau Citiz : Alpes Loire, Provence, Occitanie, Bordeaux, Grand Est, Lille Arras, LPA Grand Lyon, Angers, Bourgogne Franche-Comté, Rennes Métropole, Nantes et Tours, Otolis Poitiers Yélobile La Rochelle ; Getaround ; Communauto ; Zity ; Shaary ; Marguerite ; UbeeGo ; Optymo ; Iodines ; Modulauto ; Clem ; Mobilize Share ; ShareNow ; Free2Move ; Leo&Go ;

1.2.2.1.2. Répartition de l'échantillon par opérateurs d'autopartage



$p = 0,00$; $\text{Khi}2 = 3741,60$; $\text{ddl} = 18$ (TS)

Figure 1 : Répartition des enquêtés par service d'autopartage utilisé (n=2768) NB : le groupe "Autres services" (représentant 0,7 % de l'échantillon) regroupe les services d'autopartage Citiz Ile-de-France, Sharenow, Iodines, Ubeequo, Leo&Go, Clem et Modulauto

La distribution par opérateurs ne reflète pas nécessairement le poids des opérateurs parmi les usages de l'autopartage en France en 2022. En effet, une distribution inégale entre opérateurs liée à la collecte des données (basée sur la diffusion de l'enquête par les opérateurs sur une période donnée) est à prendre en compte. Par ailleurs, la composition du panel d'enquêtés diffère des éditions précédentes : Ubeequo, Modulauto et Clem n'ont pas diffusé l'enquête alors qu'ils l'avaient fait en 2019.

L'opérateur Getaround Connect représente 25,8 % de l'échantillon, suivi de l'opérateur Communauto, représentant 11,3 % de l'échantillon. Ce dernier est apparu dans le paysage français (et notamment francilien) au printemps 2018, à la suite du départ d'Autolib de la capitale française.

Le **réseau Citiz**, présent à l'échelle nationale en France, représente plus de la moitié des enquêtés puisque 52,3 % des répondants sont inscrits au réseau. Citiz Alpes Loire, Provence, Occitanie et Bordeaux constituent la part la plus importante de ce sous-échantillon. Citiz est un réseau coopératif d'autopartage, composé de différents opérateurs d'autopartage. Il s'est renforcé ces dernières années en se structurant par région (6t bureau de recherche, 2019). Cette présence à l'échelle nationale et régionale permet au réseau d'être davantage connu des usagers et potentiels utilisateurs que des opérateurs présents uniquement à l'échelle d'une ville.

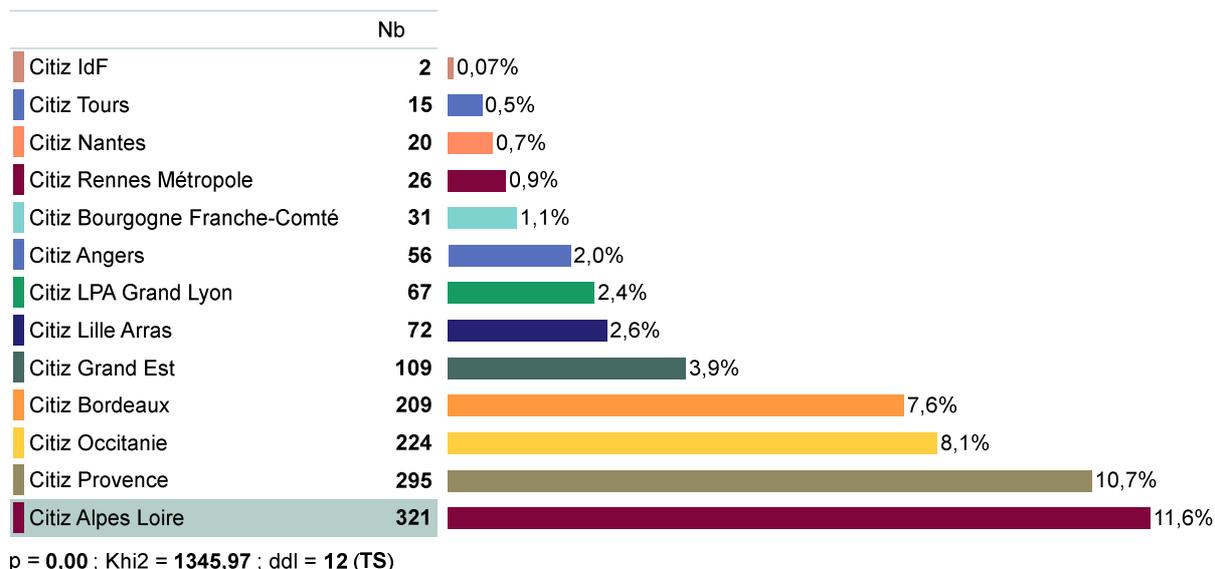


Figure 2 : Répartition des enquêtés utilisant les services d'autopartage Citiz au sein du réseau national Citiz (sous échantillon de 1 447 enquêtés)

1.2.2.1.3. Répartition régionale de l'échantillon

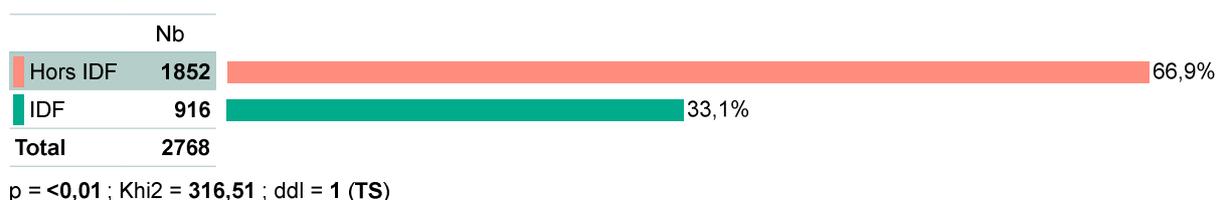


Figure 3: Répartition de l'échantillon en fonction de l'ancrage du service en région Île-de-France ou hors région Île-de-France (n=2768)

Parmi les usagers ayant participé à l'enquête, nous pouvons constater une prédominance des usagers vivant hors de la région Île-de-France (66,9 % des enquêtés). La prédominance d'enquêtés vivant en Île-de-France a considérablement baissé comparativement à l'ENA 2019 (elle représentait alors 75 % de l'échantillon, contre 33,1% en 2022). Cette baisse est notamment liée à la répartition des opérateurs participant à l'enquête, certains opérateurs d'autopartage parisiens n'ayant pas répondu à l'enquête. Rappelons que la région Île-de-France abrite 19 % de la population de France Métropolitaine², ainsi qu'un grand nombre des services d'autopartage.

1.2.2.2. Collecte, contrôle et nettoyage des données

Le questionnaire a été diffusé à des usagers et non usagers de l'autopartage par l'intermédiaire de 12 opérateurs du réseau Citiz, de Getaround Connect, Communauto, Shaary et Zity. Les participants ont ouvert le lien qui leur a été envoyé par mail et ont rempli un questionnaire d'une douzaine de minutes.

L'enquête se compose d'un échantillon de taille importante et offre des données précises sur l'autopartage en 2022.

Si on estime la population des utilisateurs actifs de l'autopartage à un peu moins de 300 000 personnes (source : AAA), un échantillon supérieur à 1 000 répondants nous permet d'avoir une marge d'erreur inférieure à 3%. Les résultats de cette enquête et l'ensemble des analyses effectuées ont donc tous une marge d'erreur inférieure ou égale à 3%.

Par ailleurs, 6t a interrogé des participants de l'enquête menée en 2019. Ces enquêtés avaient donné leur accord pour être recontacté dans le cadre d'une enquête de suivi. Ces répondants ont pu compléter le questionnaire à travers une invitation ayant été envoyée directement sur leur mail. Ils ont répondu au

² Insee 2018 (<https://www.insee.fr/fr/statistiques/5002478>, consulté le 17/06/2022)

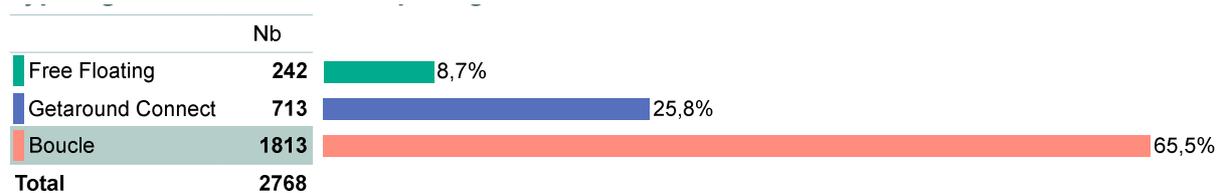
même questionnaire en ligne que celui diffusé par les opérateurs. Ensuite, les réponses ont été intégrées à l'échantillon.

1.2.2.3. Une analyse par type de service

Au sein de l'échantillon de 2 768 enquêtés, une distinction par **type de service**, basée sur l'offre proposée par les opérateurs, les usagers ainsi que leurs usages de ce service a été réalisée.

Ainsi, l'échantillon se compose de trois types de services d'autopartage distincts :

- Les services d'autopartage en boucle,
- Les services d'autopartage en free-floating,
- Le service Getaround Connect.



p = 0,00 ; Khi2 = 1408,92 ; ddl = 2 (TS)

Figure 4 : Répartition de l'échantillon par typologie de services (n=2768)

1.2.2.3.1. La typologie des services d'autopartage

LES SERVICES D'AUTOPARTAGE EN BOUCLE

Un service d'autopartage **en boucle** correspond à un service où le véhicule loué est **pris et rendu dans une même station d'autopartage**. Une **diversité de type de station** existe en fonction des opérateurs d'autopartage. Il peut s'agir de « places de parking » sur la voirie ou au sein de parking en ouvrage. Elles sont toutefois **clairement identifiées** par rapport au reste de l'espace public et notamment des autres places de stationnement. Il s'agit par ailleurs d'un moyen de communication et de différenciation des opérateurs les uns et des autres. Selon Perboli et al. (2018), les opérateurs, privés (et publics dans une moindre mesure), doivent négocier l'utilisation d'emplacements de parkings publics avec les autorités. Afin de réserver un véhicule, l'utilisateur peut réserver le service plusieurs heures à l'avance en précisant son temps de location.

LE SERVICE GETAROUND CONNECT

Au sein de notre échantillon, **713 enquêtés** utilisent le service Getaround Connect, représentant une part importante de celui-ci. Lors de l'enquête nationale sur l'autopartage menée en 2019, une distinction avait été faite entre services en free-floating, autopartage en boucle et Getaround Connect. Ce service avait donc été étudié dans le cadre d'un module séparé, de manière à permettre sa mise en regard avec les services plus anciens. Au sein de l'édition 2022, il sera traité comme un **type de service d'autopartage particulier**. S'agissant d'un service relativement récent, évolutif, il génère des **usages et conséquences sur les comportements de mobilité distincts** de ceux observés parmi les services d'autopartage en boucle et en free-floating.

LES SERVICES D'AUTOPARTAGE EN FREE-FLOATING

Un service d'autopartage en **free-floating** (c'est-à-dire en trace directe sans station – l'autopartage en trace directe avec station ayant disparu) diffère de l'autopartage en boucle, car le véhicule loué peut être **pris et restitué dans deux lieux distincts**. Toutefois, ces deux moments de la location sont réalisés dans un **périmètre géographique donné et défini** par l'opérateur, sur la base d'une négociation avec la

collectivité locale où le service est offert. La réservation plusieurs heures à l'avance n'est pas possible et il n'est pas nécessaire d'indiquer le temps de location du véhicule (6t bureau de recherche, 2019).

1.2.2.3.2. Différencier les services d'autopartage en boucle et les services d'autopartage en free-floating ?

Cette typologie est basée sur une **analyse** de ces **services** et de **leurs poids** au sein de notre échantillon.

Comme expliqué précédemment, les services de free-floating offrent des conditions de location distinctes des services d'autopartage en boucle. Ainsi, ils peuvent **répondre à des besoins de mobilité différents**, et **attirer des utilisateurs ayant des caractéristiques sociodémographiques propres**.

Au sein de notre échantillon, les utilisateurs d'autopartage en free-floating sont principalement inscrits au sein des services Zity et Shaary. Afin de différencier les usages, usagers et analyses des conséquences en termes de comportements de mobilité, ils ne seront pas intégrés à notre analyse générale de l'usage de l'autopartage (réalisée sur la base de l'échantillon Boucle).

Cependant, le volume de l'échantillon n'est pas suffisant (242 usagers) pour qu'une analyse aussi détaillée que celle réalisée pour l'autopartage en boucle puisse être réalisée. Un focus spécifique sur ces services est toutefois réalisé en partie 6 mais il ne comporte pas d'analyse sur l'évolution de la motorisation et des pratiques de mobilité.

1.2.2.3.3. Différencier les services d'autopartage en boucle de Getaround Connect ?

713 enquêtés utilisant Getaround Connect ont répondu au questionnaire. Nous nous sommes interrogées sur la manière de prendre en compte cet opérateur dans l'analyse de l'enquête.

D'un point de vue de l'offre, Getaround Connect **est un service d'autopartage en boucle** : digitalisation, disponibilité 24/7 et locations à l'heure, les véhicules sont loués et rendus au même endroit. Du point de vue de l'utilisateur, il permet un accès à un service comparable au reste de l'autopartage en boucle tout en s'en différenciant sur de nombreux points (6t bureau de recherche, 2019).

En effet, les caractéristiques des usagers et des usages de Getaround Connect se distinguent des services d'autopartage en boucle traditionnels, notamment pour les motifs, durée et fréquence de location.

Les analyses du service en 2019 et en 2022 ont mis en avant des différences en termes de durée de location – souvent plus importantes chez les clients de Getaround Connect (liées à une offre tarifaire distincte). Les clients de Getaround Connect (alors Drivy Open) utilisent plus souvent que les autres l'autopartage pour des déplacements interurbains de moyenne à longue distance, et ont moins fréquemment recours à l'autopartage pour satisfaire des besoins de mobilité locale que les usagers de la boucle.

Ces différences ne permettent pas d'analyser de façon conjointe l'autopartage en boucle et le service Getaround Connect. Par ailleurs il convient de souligner que le reste des services d'autopartage en boucle ont des résultats similaires en termes d'usagers et d'usages. Bien que Getaround Connect offre un service d'autopartage en boucle, il constitue un segment spécifique, nécessitant de l'analyser de façon indépendante du reste des services d'autopartage en boucle.

Ainsi, ce service est présenté et analysé à part des résultats de l'autopartage en boucle afin d'étudier son évolution depuis 2019. L'ensemble de ces points sont détaillés en partie 6 et 7 du présent rapport.

PLAN DU RAPPORT

Ce rapport est structuré en 7 parties qui font suite à cette partie introductive :

- Les deux parties suivantes s'intéressent aux dynamiques du secteur de l'autopartage depuis 2019 et à la définition du secteur
- Les parties 4 et 5 analysent l'autopartage en boucle
- Les parties 6 et 7 interrogent les usages des autres services (free-floating et Getaround Connect)
- La partie 8 est consacrée à l'échantillon longitudinal

2. Les dynamiques du secteur de l'autopartage

2.1. Une légère évolution des acteurs de l'autopartage

2.1.1. Les services d'autopartage en 2019 et en 2022

L'offre a peu évolué entre 2019 et 2022, certains opérateurs se sont retirés du marché (tels que Bluecub, Bluely), et d'autres ont fait leur apparition, tels que Zity et Shaary. On comptait 16 opérateurs en 2019 et 15 en 2022.

SERVICES	2019	2022	TYPOLOGIE	PRÉSENCE EN FRANCE
Bluecub			Trace directe avec station	Anciennement à Bordeaux
Bluely			Trace directe avec station	Anciennement à Lyon
Citiz			Boucle	Réseau d'autopartage dans 170 villes françaises
Clem			Boucle	Dans de nombreuses villes françaises
Communauto			Boucle	Paris
Free2move			Free-floating	Paris
Getaround Connect			Getaround Connect	Dans de nombreuses villes françaises
Iodines			Free-floating	Toulouse Métropole
Leo&Go			Free-floating	Lyon
Marguerite			Boucle	Nantes
Mobilize Share (Renault Mobility)			Boucle	Nombreuses villes françaises, anciennement Renault Mobility
Modulauto			Boucle	Montpellier Méditerranée Métropole et département de l'Hérault
Moov'in			Free-floating	Anciennement à Paris
Optymo			Boucle	Territoire de Belfort
Shaary			Free-Floating	Marseille, Strasbourg et Nice
Sharenow (anciennement Car2Go)			Free-floating	Paris
Totem Mobi			Free-floating	Anciennement à Marseille
Ubeeqo			Boucle	Paris
Zity			Free-floating	Paris, Lyon



Figure 5 : L'offre d'autopartage en boucle en 2022 (Source : Association des Acteurs de l'autopartage (2021) et mise à jour 6-t bureau de recherche (2022))

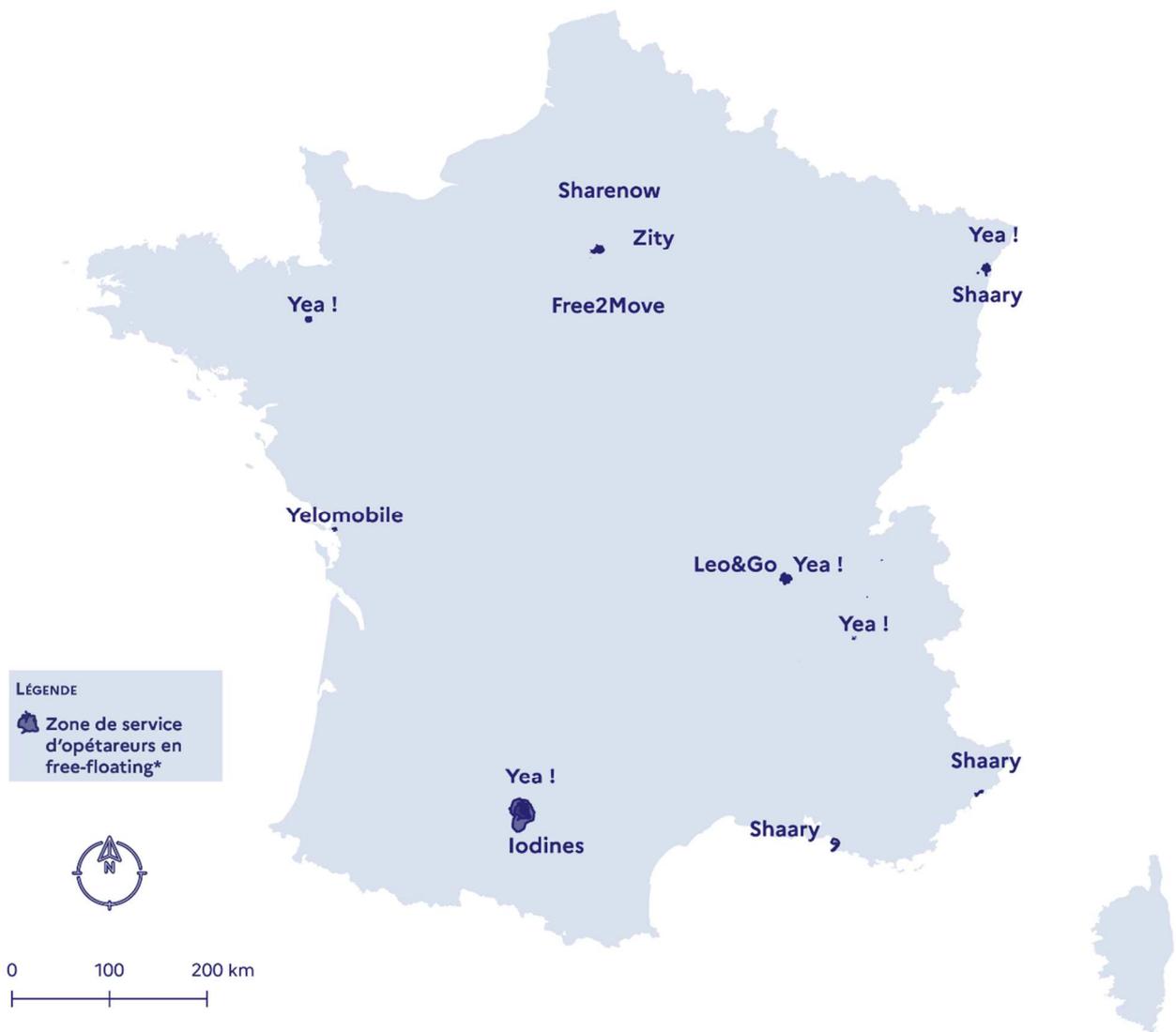


Figure 6 : L'offre d'autopartage en free-floating (Source : Association des Acteurs de l'autopartage (2021) et mise à jour 6-t bureau de recherche (2022))

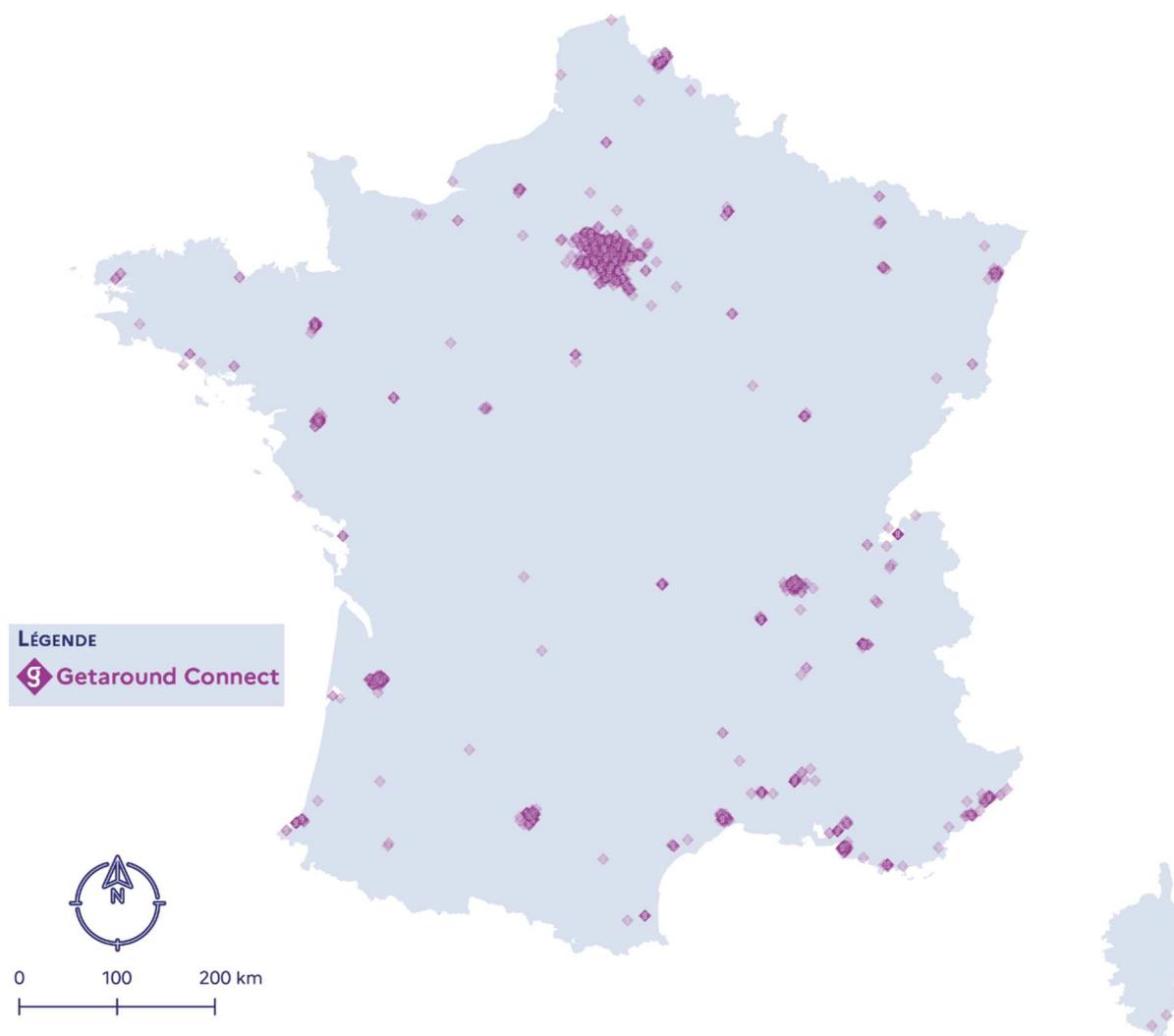


Figure 7 : L'offre d'autopartage du service Getaround Connect (Source : Association des Acteurs de l'autopartage (2021))

2.1.2. Évolution et répartition de l'offre

2.1.2.1. Les opérateurs

L'offre d'autopartage a peu évolué entre 2019 et 2022. On recense le départ de 4 services d'autopartage entre 2019 et 2022, et l'arrivée de 2 nouveaux services, soit un total de 15 opérateurs à l'heure actuelle. Le retrait de certains opérateurs s'explique de façon diverse : la cessation d'activités pour certains opérateurs ou la modification de l'offre de l'opérateur (par exemple Mobilize Share s'est retiré de nombreux territoires). Par ailleurs, certains opérateurs sont apparus entre 2019 et 2022, tels que Zity, présents à Lyon et à Paris.

Par ailleurs, entre 2019 et 2022, le réseau Citiz a continué de s'étendre à l'échelle nationale, avec l'apparition de Citiz Ile-de-France. C'est notamment cette présence au niveau national qui permet au réseau de se faire connaître plus facilement que des opérateurs uniquement présents à l'échelle d'une ville (6t bureau de recherche, 2019). L'importance de la communication auprès du grand public est en effet un enjeu majeur pour qu'un service d'autopartage persiste. Cette extension du réseau offre par ailleurs la possibilité d'utiliser l'autopartage en dehors de son agglomération de résidence (6t bureau de recherche, 2019). En étant inscrit chez un opérateur local Citiz, les clients peuvent accéder aux voitures partagées dans l'ensemble des villes où Citiz est présent. Cette utilisation ne demande pas de coût supplémentaire mais pour l'activer l'utilisateur doit faire une demande à son opérateur local.

Pour activer cette possibilité, il suffit d'en faire la demande à votre service local, en précisant la ville de destination.

2.1.2.2. Les véhicules en partage et leur répartition

L'Association des Acteurs de l'Autopartage (AAA) recensait 11 500 véhicules en autopartage en 2021 et 294 000 usagers actifs ayant utilisé une fois leur service au cours de l'année 2020 (Laboratoire Ville Mobilités Transport et Association des Acteurs de l'Autopartage, 2021).

Ce palmarès décompte 9 312 véhicules en stations (soit en autopartage en boucle), pour 2 234 véhicules en free-floating.

L'AAA a réalisé un palmarès des agglomérations autopartageuses en 2021. 701 communes disposent d'un service d'autopartage. Cette analyse au 1er janvier 2021 montre que l'autopartage est présent dans la plupart des territoires denses (100% des métropoles et 83% des communes entre 50 000 et 250 000 habitants), mais que seules 2% des communes de moins de 50 000 habitants sont desservies par un service³. La Métropole du Grand Paris dispose de la plus grande offre par km² (7,30 voiture autopartagée par km²), suivi par la métropole de Lyon (1,11) et de l'Eurométropole de Strasbourg (0,88)⁴. En termes de véhicules par millier d'habitants la communauté de communes du Territoires de Lunéville à Bacarrat propose 1,01 véhicule par millier d'habitants, suivi de la Métropole du Grand Paris, qui propose 0,85 véhicules par millier d'habitants.

L'usage de l'autopartage avait diminué de 13 % en 2020 lors de la crise sanitaire, mais cela ne semble pas avoir impacté l'offre d'autopartage sur le long terme. À titre d'exemple, l'opérateur Citiz Grand Est a agrandi sa flotte de véhicules dans la métropole strasbourgeoise et projette de se développer dans des communes de la région⁵.

A RETENIR

- 15 opérateurs d'autopartage en France en 2022 : 8 opérateurs d'autopartage en boucle, 6 opérateurs en free-floating et Getaround Connect
- 11 500 véhicules en partage
- Dans les territoires desservis, l'offre d'autopartage ne dépasse pas 1 véhicule pour 1 000 habitants.

2.2. L'autopartage dans la LOM

La promulgation de la loi d'orientations des mobilités (LOM) en décembre 2019 a redessiné l'usage de l'autopartage en formalisant son encadrement.

2.2.1. Le projet de loi de la LOM, un espoir pour une inscription de l'autopartage comme mode de déplacement structurant

2.2.1.1. Le contexte pré-LOM : des prémisses d'encadrement de l'autopartage

Avant la promulgation de la LOM en 2019, l'autopartage était encadré par différentes législations (6t bureau de recherche, 2019).

³ <https://www.asso-autopartage.fr/carte-interactive/> (consulté le 18/07/2022)

⁴ Ibid.

⁵ <https://www.francebleu.fr/emissions/la-nouvelle-eco-en-alsace/alsace/jean-francois-virot-daub-directeur-regional-de-citiz-l-autopartage-a-le-vent-en-poupe> (consulté le 18/07/2022)

- L'article 54 de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (Grenelle 2) a introduit le label « autopartage ». Les véhicules bénéficiant de ce label disposent de places de stationnement réservées et de tarifs de stationnement avantageux.
- La loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et l'affirmation des métropoles (MAPTAM) permet aux autorités organisatrices de transports (AOT, désormais devenues AOM) de délivrer le label « autopartage ». Elles peuvent également organiser un service public d'autopartage si l'offre privée s'avère insuffisante, notamment grâce au **versement transport**. Les conditions d'attribution du label « autopartage » sont légalement encadrées par les dispositions de l'article L. 1231-14 du code des transports.
- La loi n°2015-992 du 17 août 2015 relative à la **transition énergétique pour la croissance verte (TECV)** favorise le développement de l'autopartage. Par exemple, l'article 40 définit une **stratégie étatique pour une mobilité propre** qui concerne notamment le développement des **modes de transport collaboratifs comme l'autopartage** et l'article 41 entend favoriser l'utilisation des **points de charge pour les véhicules rechargeables dans le cas de l'autopartage**.
- La loi SAPIN 2 du 9 décembre 2016, complétée par l'ordonnance n° 2017-562 du 19 avril 2017 impacte l'organisation de l'autopartage en boucle par l'obligation qu'elle implique de mise en concurrence pour l'occupation privée de l'espace public en vue d'une exploitation économique. Concrètement, cela signifie que la réservation et l'attribution des places à un ou plusieurs opérateurs d'autopartage en boucle (qui constitueront les stations auxquelles ces véhicules seront rattachés) doivent être soumises à une procédure de mise en concurrence (Association des Acteurs de l'Autopartage, 2021).

2.2.1.2. Le contexte du projet de loi et sa promulgation

Le projet de loi d'orientations des mobilités était particulièrement attendu parmi les opérateurs de transports, donc ceux de l'autopartage. Il venait répondre à un **besoin de structuration du secteur**, à la suite de la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) de 1982. La loi d'orientations des mobilités est l'aboutissement d'un long processus de concertation entre les parties prenantes et l'État, suivi d'un long travail parlementaire.

La LOM a été construite en s'appuyant sur trois piliers principaux (Ministère de la transition écologique, 2021b) :

- Investir **plus et mieux dans les transports du quotidien**,
- Faciliter et encourager le déploiement de **nouvelles solutions pour permettre à tous de se déplacer**,
- Engager la transition vers une **mobilité plus propre**.

La loi vise à répondre à quatre perspectives principales (Ministère de la transition écologique, 2021b) :

- Garantir le droit à la mobilité pour tous,
- **Réadapter la politique des transports et l'offre** à la réalité du pays et aux besoins et attentes des citoyens à toutes les échelles. Une attention particulière est portée au fait que ces mesures concernent autant les habitants des grandes métropoles que ceux des plus petites unités urbaines,
- Faire face à l'urgence environnementale et climatique qui appelle à **repenser nos manières de nous déplacer**,
- Intégrer les différentes évolutions récentes en matière d'**innovation technique**.

La Loi d'orientation des mobilités a été publiée au Journal Officiel du 26 Décembre 2019. Elle vise à encadrer les politiques de transports et de mobilité à l'échelle nationale, en mettant un accent particulier sur les transports du quotidien et en poursuivant l'objectif de les rendre « à la fois plus faciles, moins coûteux et plus propres » (Ministère de la transition écologique, 2021b).

2.2.2. Une place peu importante de l'autopartage dans la LOM

La LOM a apporté des perspectives nouvelles en matière d'action publique dans le champ des mobilités. Aménagements ou services en faveur des modes actifs, transports collectifs réguliers ou à la demande,

covoiturage, autopartage, transports solidaires... les autorités organisatrices de la mobilité ont désormais à leur disposition des leviers diversifiés pour améliorer les déplacements quotidiens sur leurs territoires et répondre à une grande diversité de besoins en la matière. L'autopartage, promouvant une utilisation plus raisonnée et durable de la voiture, peut, en combinaison avec d'autres modes, constituer une réponse pragmatique et opérationnelle à ces problématiques.

2.2.2.1. Définition de l'autopartage et établissement d'un cadre juridique

Ainsi, on trouve une définition de l'autopartage dans l'article L. 1231-14 du Code des transports : « la mise en commun d'un véhicule au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par la personne gestionnaire des véhicules » (Roussel Agathe, 2020).

Les mesures concernant l'autopartage dans la LOM sont principalement tournées vers la **définition d'un cadre juridique national**, jusqu'alors inexistant, qui permettra aux collectivités de réguler les modes de transports en libre-service sur leur territoire en adéquation avec un contexte local. La majorité d'entre elles est regroupée dans **l'article 41** de la LOM qui crée deux nouvelles dispositions au Code des transports, **l'Article L1231-17** et **l'Article L1231-18** :

La LOM fournit ce cadre juridique manquant en faisant de la pratique du free-floating une « **occupation du domaine public** » (Ministère chargé des transports, 2021), posant ainsi la question de ses principes de fonctionnement (notamment l'obtention par les opérateurs d'autopartage en free-floating d'un **titre, ou label d'autopartage**), de sa régulation et des autorités compétentes pour le faire. Celle-ci sera assurée par **l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation et du stationnement**, ainsi que par les **collectivités**, dont la compétence peut être déléguée par voie de convention à **l'Autorité organisatrice de la mobilité (AOM)**. On parle d'une régulation « a priori » et non « a posteriori » : elle ne peut être mise en place qu'avant l'implantation des services et non une fois le service implanté (*Loi d'orientation Des Mobilités : Décryptage Des Principales Dispositions Guide à l'attention Des Autorités Organisatrices de La Mobilité*, n.d.).

L'implantation de services de transport en libre-service modifie aussi l'espace urbain et ses modalités d'utilisation. Le label autopartage vient répondre à ce besoin. L'obtention du label d'autopartage permet de bénéficier de places de stationnement réservées. Il est affecté aux véhicules respectant certains principes fixés en amont par l'AOM, énoncés dans l'Article L1231-17 du Code des transports. L'obtention de ce titre dépend :

- De la bonne transmission des informations et des données de mobilité récoltées par l'opérateur à la collectivité et aux utilisateurs,
- Du nombre de véhicules déployés (dans un souci de bon dimensionnement de la flotte) qui peut être encadré ou non en fonction de la collectivité (à l'heure actuelle, les flottes « s'échelonnent entre la dizaine de véhicules dans les villes de plus petite taille jusqu'à 1500 véhicules pour Paris et sa première couronne » (Ministère chargé des transports, 2021)),
- Des conditions spatiales du déploiement des véhicules,
- Du respect des règles de circulation et de stationnement (autorisation d'occupation temporaire du domaine public),
- De prévoir les modalités du retrait des véhicules hors d'usage ou en fin de service (au travers par exemple de la mise en place d'un service de conciergerie automobile, ou « jockeyage », permettant aux opérateurs de déplacer les véhicules sous-utilisés),
- De la mise en place de mesures permettant le respect des plafonds d'émission polluantes et de gaz à effet de serre (la LOM encourage notamment à développer des services d'autopartage dans les territoires qui mettent en œuvre une zone à faibles émissions (ZFE) ou toute autre politique de réduction des émissions polluantes),
- De la mise en place et du respect des restrictions concernant l'apposition de publicités sur les véhicules, à la décision des collectivités,
- De la mise en place et du respect de mesures permettant le respect et la tranquillité du voisinage (les services d'autopartage présentant des risques de déclenchement d'alarmes).

2.2.2.2. Une place finalement peu importante

Dans la LOM, la question de l'autopartage est peu envisagée de manière autonome. L'autopartage est rapproché du covoiturage (Article 35) et est compris comme une innovation, traitée de manière communes avec les autres véhicules en libre-service (trottinettes, vélo, scooters). L'accent est presque exclusivement mis sur le modèle du free-floating (Article 41). On retrouve l'idée de véhicules en autopartage avec stations uniquement en filigrane dans des mesures sur la multiplication des bornes de recharges pour voitures électriques (Articles 64 à 69) ainsi que dans les mesures de mise en place d'une incitation aux entreprises pour renouveler et verdir leur flotte (Article 26).

La LOM ne modifie par l'encadrement de l'autopartage pour les AOM locales. Elle se contente de donner aux régions, en tant que nouvelles AOM, la possibilité de créer leurs propres labels. D'une certaine façon, cela donne plus de marge de manœuvre aux collectivités locales. Il est prévu « qu'en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, elles peuvent créer un service public d'autopartage. L'exploitant de ce service n'est pas soumis à l'obligation prévue à l'article L. 1421-1 » (Roussel Agathe, 2020). En effet, un des objectifs de la LOM est de simplifier **l'exercice de la compétence en termes de mobilités**, notamment en milieu rural. Celle-ci « ne sera plus limitée comme aujourd'hui à la mise en place de services lourds et contraignants (par exemple, des lignes régulières de bus). La mobilité pourra reposer sur des solutions plus simples, plus souples, plus économiques et qui répondent mieux aux besoins des territoires ruraux : mise en place d'une plateforme de covoiturage, organisation d'un service de transport à la demande, mise à disposition de véhicules en autopartage, etc » (Ministère de la transition écologique et solidaire, 2019).

Ainsi, l'autopartage est principalement abordé comme une innovation, encore peu répandue. L'enjeu principal restant celui « d'encadrer le développement des services de mobilité en free-floating » (Buffard Loïc, 2020). La LOM permet d'entamer cette réflexion en actant dans un premier temps le fait que ces services constituent une occupation du domaine public, puis en l'encadrant juridiquement au niveau national. Dans son article 82, elle prévoit aussi la mise en place d'incitations à destination du secteur privé pour encourager « dès à présent le recours par leurs salariés à des transports plus propres et moins coûteux (vélo, covoiturage, engins de déplacement personnels en location ou en libre-service, autopartage avec des véhicules à faibles émissions...) » avec la création du « forfait mobilités durables » (Ministère de la transition écologique, 2021c). Ce dernier, effectif depuis la publication au Journal Officiel du décret d'application n°2020-541 du 9 mai 2020, propose la prise en charge « jusqu'à 500 €/an et par salarié pour aller au travail en covoiturage ou en vélo : les employeurs pourront contribuer aux frais de déplacements de leurs salariés par ce forfait, exonéré d'impôts et de cotisations sociales. L'État le généralisera à tous ses agents dès 2020 à hauteur de 200 €/an » (Ministère de la transition écologique, 2021b). Les véhicules en autopartage concernés par ce forfait sont les véhicules électriques, hybrides rechargeables ou hydrogènes (Ministère de la transition écologique, 2021c).

2.2.3. L'importance des acteurs nationaux pour favoriser le développement de l'autopartage

LE GART (Groupement des autorités responsable de transport), la FNAUT, l'UTP, TDIE, Régions de France ont contribué à la co-construction de la LOM en ce qui concerne l'autopartage, notamment en participant activement aux Assises de la Mobilités.

A la suite de la publication de la LOM, l'AAA (Association des Acteurs de l'Autopartage) a publié un [guide](#) destiné aux collectivités locales (Association des Acteurs de l'Autopartage, 2021). Le guide vise à apporter « aux élus locaux et aux techniciens des collectivités des clés de compréhension et des propositions d'actions concrètes pour déployer ou soutenir le développement des types d'autopartage les plus adaptés à leurs politiques locales de mobilité, et cela dans les territoires denses comme dans les territoires ruraux » (Association des Acteurs de l'Autopartage, 2021).

3. Caractéristiques des offres d'autopartage

L'autopartage relève de l'**économie du partage** qui revient à jouir de l'usage d'un bien sans devoir assumer les contraintes liées à la propriété (Benoit & Wittkowski, 2010). Ces contraintes concernent les aspects pratiques de gestion et d'entretien, mais également le coût de possession. Celui de l'usage avec un abonnement est souvent moins important que le coût de la propriété, du fait de la mutualisation des frais fixes et des frais d'entretien (Schaefers et al., 2018). Dans l'autopartage, le propriétaire de la voiture et le locataire ne sont pas forcément contractuellement liés : une plateforme fait souvent l'intermédiaire (Eckhardt et al., 2019).

L'autopartage se distingue ainsi de la location traditionnelle à la fois du point de vue pratique (durée des locations plus courte, disponibilité 24/7 et digitalisation) et du point de vue contractuel : la location traditionnelle édite un contrat distinct pour chaque location, l'autopartage implique une idée d'**inscription sur le long terme**, de communauté et donc la souscription au service dépasse la temporalité d'une location (Nansubuga & Kowalkowski, 2021).

L'Association des Acteurs de l'Autopartage traduit ces caractéristiques dans sa définition de l'autopartage : « l'activité d'autopartage consiste en la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules au profit d'**utilisateurs abonnés ou habilités** par l'opérateur gestionnaire. Elle se caractérise par des conditions d'utilisation qui permettent les trajets à partir d'**une heure ou moins**. Les véhicules sont accessibles en **libre-service** et disponibles **24h/24 et 7j/7**, pour des usages personnels ou professionnels. **Le trajet est facturé proportionnellement** à la durée de réservation et, le plus souvent, à la distance parcourue. Dans la plupart des services, les tarifs sont fixes toute l'année et définis dans le cadre d'un contrat-cadre signé à l'inscription. L'ensemble des frais, y compris le carburant, sont compris dans les tarifs. »

Le ministère de la transition écologique distingue aujourd'hui 4 grands dispositifs d'autopartage (ministère de la transition écologique, 2021a) :

- L'autopartage « en boucle » avec une restitution du véhicule à la station de départ,
- L'autopartage en trace directe avec une restitution du véhicule dans une station possiblement différente de celle de départ,
- L'autopartage « sans stations » ou en « free-floating »,
- L'autopartage entre particuliers, facilité ou non par une plateforme de mise en relation.

Avant d'analyser les formes que prennent les usages de l'autopartage, nous proposons d'étudier les offres existantes sur le territoire à travers leurs différentes caractéristiques.

3.1. Analyse des tarifs de l'autopartage

3.1.1. Les données collectées

Cette analyse des tarifs des services d'autopartage en France se base sur les données récoltées sur les sites internet des opérateurs, consultés le 20/04/2022. Pour certains services, les tarifs proposés varient selon la localisation, certains étant même fixés par les propriétaires particuliers des véhicules. Dans un souci de comparabilité, les données collectées correspondent au premier tarif proposé, sans abonnement, et pour le véhicule le moins cher (type Fiat 500).

Pour comparer le prix des services en fonction de la durée de location, nous avons considéré le tarif proposé le plus faible comme un prix d'entrée minimum. Par exemple, le service Communauto ne propose pas de tarif pour une location à la minute et propose un forfait à partir d'une heure. Pour ce service, nous considérons donc que la location pour une durée inférieure à une heure est facturée au forfait à l'heure. Nous avons également projeté les tarifs des services ne proposant pas de forfait pour des durées de location plus longues. En effet, l'absence de tarification pour une location à la semaine ne signifie pas qu'il est impossible de louer un véhicule pendant une telle durée. Pour certains opérateurs, une location d'une semaine est simplement facturée proportionnellement au tarif de la location à la journée. À l'inverse, les conditions générales de location de quelques opérateurs (Zity, Shaary, Clem', Mobilize Share et Marguerite) interdisent les locations au-delà d'un certain nombre de jours. Par exemple, le service Clem' ne propose pas de location de plus d'une journée.

Les données collectées ont permis de définir trois groupes d'opérateurs pratiquant des tarifications différentes. Elles sont basées sur un prix à la minute, à l'heure ou à la journée.

3.1.2. Prix de base à la minute

Ce graphique présente l'ensemble des services de location proposant une tarification de base à la minute. Notons qu'il s'agit exclusivement de services d'autopartage en free floating. Ces services sont chacun exclusifs à une aire urbaine d'une grande métropole française (Paris, Lyon, Marseille).

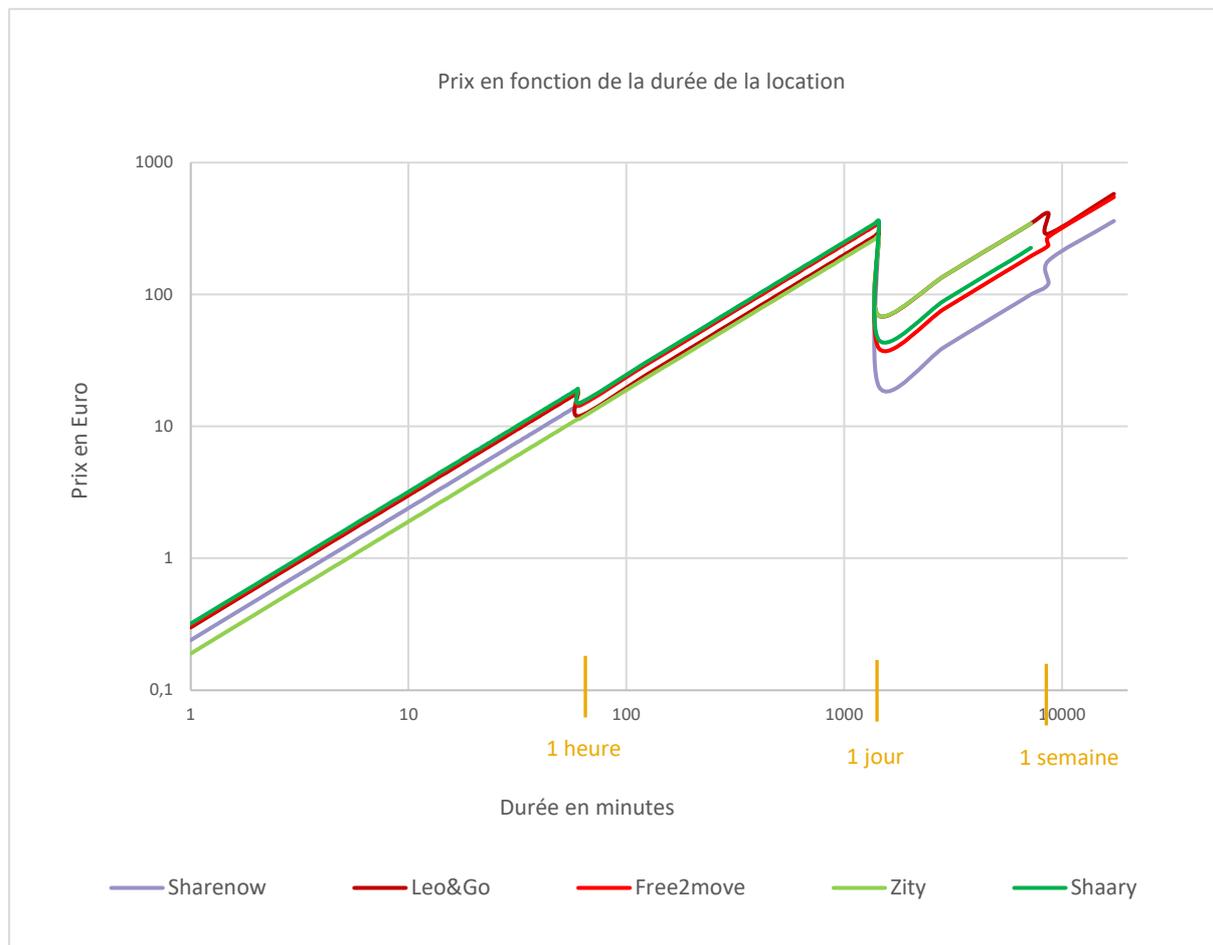


Figure 8 : Évolution du coût de location d'un véhicule en fonction de la durée pour les opérateurs ayant un prix de base à la minute

Opérateur	Prix (en euros)			
	Minute	Heure	Jour	Semaine
Free2move	0,31	14,40	39,00	273,00
Leo&Go	0,30	12,00	69,00	289,00
Sharenow	0,24	14,40	19,99	179,99
Zity	0,19	11,40	69,00	
Shaary	0,32	15,00	45,00	Location de 12h maximum

Figure 9 : Tarification en fonction des durées de location

Le prix à la minute varie de 0,19€/min pour Zity, à 0,32€/min pour Shaary. Notons que Leo&Go et Shaary imposent des frais de déverrouillage autour d'1€. Ces tarifs sont donc progressifs à partir de la minute. À

partir d'une heure de location, ils sont soit continus, soit dégressifs. Par exemple, en passant du forfait à la minute au forfait à l'heure, Free2Move propose ainsi une baisse de 22,5% du prix de location⁶.

Concernant le passage d'une tarification à l'heure à une tarification au jour, les évolutions sont similaires pour l'ensemble des services : tous proposent une baisse située entre 76% (Leo&Go) et 87,5% (Shaary)⁷. En revanche, les tarifications de ces différents services varient fortement quant à la tarification à la semaine. Free2move ne propose pas de tarification spécifique pour une telle durée, tandis que Zity et Shaary interdisent la location au-delà de quelques jours. Pour Leo&Go le passage à une tarification à la semaine est dégressif et entraîne une baisse du prix de location de 40%⁸, tandis que chez Sharenow le passage à une tarification hebdomadaire entraîne une hausse de 28% du prix de location⁹.

Pour ces services, la location de très courte durée (> 1h) et de courte durée (quelques heures) est facilitée par la mise en place d'une tarification à la minute et d'une forte dégressivité de la location pour de courtes durées. L'accès quasi immédiat aux véhicules que permet le déploiement en free floating renforce d'ailleurs cette idée. La forte dégressivité du passage de la tarification à l'heure à la tarification à la journée suggère une incitation à la location pour une journée. À l'inverse, la location de longue durée est découragée, par des tarifs progressifs, et s'avère parfois même impossible. Ces tarifications caractérisent ainsi des services particulièrement flexibles pour de très courtes et courtes durées de location. Il est donc probable que ces services soient essentiellement utilisés pour des locations de courte durée.

3.1.3. Prix de base à l'heure

Une seconde catégorie de services de location de véhicule peut être identifiée au regard de sa tarification. Il s'agit de services proposant un premier tarif à l'heure, ne proposant donc pas de tarification à la minute. L'utilisateur de ces services paiera donc le même prix pour une minute comme pour une heure de location. À partir d'une heure de location, le tarif est alors progressif. La plupart de ces services relèvent de l'autopartage en boucle.

⁶ En ramenant le tarif horaire à un prix par minute

⁷ En ramenant le tarif journalier à un prix horaire

⁸ En ramenant le tarif hebdomadaire à un prix journalier

⁹ En ramenant le tarif hebdomadaire à un prix journalier

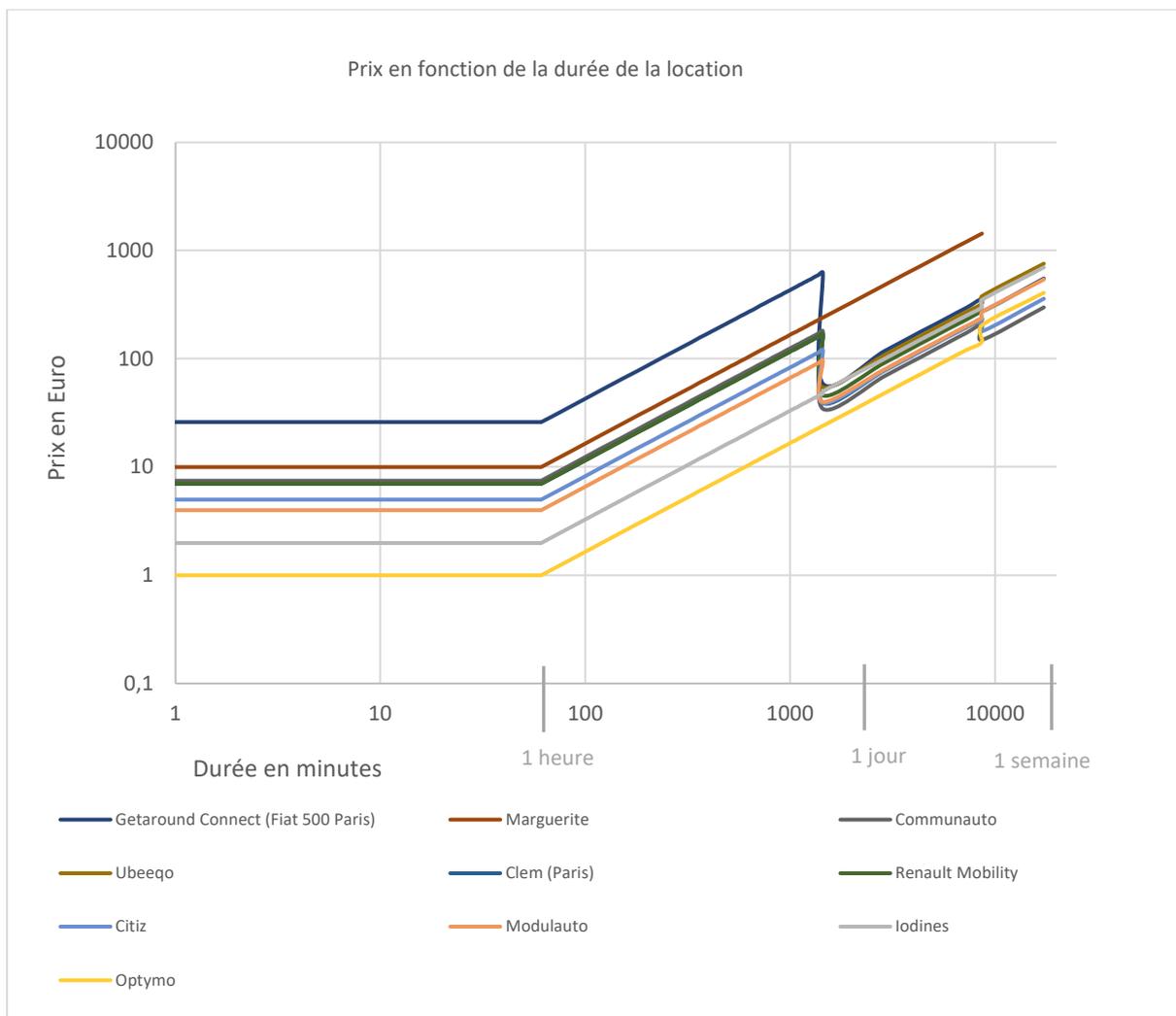


Figure 10 : Évolution du coût de location d'un véhicule en fonction de la durée pour les opérateurs ayant un prix de base à l'heure

Opérateur	Prix (en euros)			
	Minute	Heure	Jour	Semaine
Citiz	5,00	5,00	39,00	180,00
Communauto	7,50	7,50	34,50	149,75
Marguerite	10,00	10,00	240,00	1 680,00
Modulauto	4,00	4,00	40,00	270,00
Optymo	1,00	1,00	24,00	204,00
Ubeeqo	7,00	7,00	54,00	378,00
Iodines	1,99	1,99	49,99	349,93
Getaround Connect (Fiat 500 Paris)	26,00	26,00	59,00	275,00

Figure 11 : Tarification en fonction des durées de location

Pour la majorité de ces services, le passage d'une tarification à l'heure à une tarification à la journée entraîne une baisse prononcée du prix¹⁰. Cette baisse s'étend de 58,5% (Modulauto) à 90,5% (Getaround Connect).

¹⁰ Rapporté à la tarification horaire

Aucune tendance ne se distingue toutefois quant aux tarifications hebdomadaires. Renault Mobility, Marguerite ou Clem' interdisent des locations d'une telle durée tandis qu'Ubeeqo ne dispose pas de tarification hebdomadaire. La tarification hebdomadaire d'Optymo entraîne une hausse de 21% du prix, relativement au tarif journalier. À l'inverse les tarifications hebdomadaires de Communauto, Optymo et Getaround Connect entraînent une baisse des prix au regard de leur tarification à la journée (respectivement de 38%, 34% et 33,5%). De plus, la tarification spécifique de Getaround Connect, dont les prix sont fixés par les propriétaires des véhicules eux-mêmes (dans la mesure d'une fourchette de prix donnée) rend difficile sa comparaison avec les tarifs des autres services. Pour réaliser cette comparaison, nous nous sommes appuyés sur le prix de location d'une Fiat 500 à Paris. Un problème similaire se pose pour Clem', dans la mesure où la tarification dépend de la localisation du service. Dans cette étude, nous avons mobilisé la tarification de Clem' à Paris, dont l'offre est assez comparable aux autres services de location.

Ainsi, les services appliquant une tarification de base à l'heure sont généralement des services d'autopartage en boucle. Tarifées au prix d'une heure, les locations de très courte durée (<1h) sont ainsi découragées pour ces services. Leur tarification est marquée par une forte dégressivité des tarifs à la journée. Pour la location hebdomadaire, certaines tarifications l'encouragent, en proposant une tarification dégressive, tandis que d'autres ne proposent pas de location pour une telle durée et d'autres encore appliquent une tarification plus élevée. Dans l'ensemble, aucune tendance ne se distinguant, nous pouvons supposer que ces services sont orientés vers des locations de moyenne et courte durée (d'une heure à quelques jours). Ces services semblent ainsi s'adresser à des usages sur une ou plusieurs journées.

3.1.4. Prix de base à la journée

Il est possible d'identifier un dernier type de tarification, dont le tarif de base est à la journée. Les locations pour une durée inférieure sont alors tarifées au prix d'une journée. Ce type de tarification regroupe un service d'autopartage en boucle opéré par un spécialiste de la location traditionnelle (Ada Express).



Figure 12 : Évolution du coût de location d'un véhicule en fonction de la durée pour les opérateurs ayant un prix de base à la journée

Les prix proposés correspondent à des tarifs à la journée au minimum, louer un véhicule à l'heure ou à la journée revient au même prix. Ici, ce sont surtout les locations de moyenne durée (de quelques jours à une ou plusieurs semaines) qui sont encouragées. En effet, la dégressivité des tarifs hebdomadaires est de

42%, pour Ada¹¹. Cette dernière catégorie de services regroupe donc des services destinés à de plus longues durées de location, allant de la journée à une ou plusieurs semaines.

Opérateur	Prix (en euros)			
	Minute	Heure	Jour	Semaine
Free2move	0,31	14,40	39,00	273,00
Leo&Go	0,30	12,00	69,00	289,00
Sharenow	0,24	14,40	19,99	179,99
Zity	0,19	11,40	69,00	/
Shaary	0,32	15,00	45,00	/
Citiz	5,00	5,00	39,00	180,00
Communauto	7,50	7,50	34,50	149,75
Marguerite	10,00	10,00	240,00	1 680,00
Modulauto	4,00	4,00	40,00	270,00
Optymo	1,00	1,00	24,00	204,00
Ubeeqo	7,00	7,00	54,00	378,00
Iodines	1,99	1,99	49,99	349,93
Getaround Connect (Fiat 500 Paris)	26,00	26,00	59,00	275,00

Figure 13 : Tarification des différents types de services en fonction de la durée de location

3.1.5. Analyse d'autres critères de tarification

Les différentes catégories de services identifiées en termes de tarification permettent de dessiner les contours de l'autopartage, notamment par rapport à la location de voiture traditionnelle. Cependant, d'autres critères peuvent être mobilisés.

3.1.5.1. Le carburant dans le contrat de location

Le carburant n'est pas inclus dans le tarif de la location pour Getaround Connect (mais le locataire n'est pas obligé de faire le plein) et Ada Express. Pour les autres services d'autopartage, les véhicules loués disposent d'une carte carburant qui permet à leurs usagers de faire le plein aux frais de l'opérateur de la location.

Pour l'ensemble des services, des frais de gestion sont appliqués lorsque le véhicule n'est pas restitué avec suffisamment de carburant ou que le niveau de sa batterie est trop bas.

3.1.5.2. La distance parcourue

Les services de location se distinguent également en fonction de leur politique concernant les distances parcourues.

Une première catégorie de services (Zity, Shaary et Free2Move) ne prévoit aucune tarification en fonction de la distance parcourue. S'appuyant sur un périmètre de prise et de restitution du véhicule, ces services misent essentiellement sur la flexibilité et l'accès facilité à une location de courte durée. Il est ainsi probable que l'absence de tarification de la distance parcourue découle de leur usage supposé : des déplacements de courte distance au sein d'un espace restreint.

Un second groupe de services peut être identifié au regard de sa tarification de la distance parcourue. Ces services incluent un forfait kilométrique, c'est-à-dire un nombre de kilomètres parcourables sans aucune tarification. Cette distance incluse dans le contrat de location varie de 20 kilomètres (Ada Express) à 150 kilomètres (Sharenow) ou 200 kilomètres (Getaround).

¹¹ Relativement au tarif à la journée

Ensuite, Marguerite, Modulauto, Optymo et Citiz appliquent une tarification au kilomètre dès le premier kilomètre parcouru.

La tarification kilométrique des services des deux dernières catégories identifiées est systématiquement linéaire. Cela signifie que le prix au kilomètre ne varie pas à mesure que cette distance parcourue augmente. Cette tarification varie entre 0,16€/km pour Getaround Connect, à 0,85€/km chez Ada Express.

3.2. Cartographie du secteur de l'autopartage

Au cours de ces différentes phases d'analyse, plusieurs catégories de services d'autopartage semblent se dessiner. Nous proposons d'analyser le degré de mise en partage des véhicules comme une mesure des contraintes liées à l'utilisation des véhicules. Pour cela, nous estimons que plusieurs critères peuvent définir la mise en partage plus ou moins grande d'un service de location.

Nous pouvons d'abord supposer que le degré de mise en partage d'un service de location de véhicule dépend des conditions pour y avoir accès. La digitalisation totale du service ainsi que la disponibilité 24/7 sont des critères qui peuvent renseigner sur la facilité de réservation et d'accès aux véhicules.

Ensuite, la manière dont sont tarifés les services peut être un bon indice de leur mise en partage. En l'occurrence, la présence d'une tarification à la minute ou à l'heure permet une grande flexibilité de la durée de location. Une tarification à la journée est moins flexible. Enfin, une mise en partage avancée passe aussi par l'inclusion du carburant dans le tarif. Sur la base de ces critères, il est possible d'identifier plusieurs types de services qui se distingueraient en fonction de leur degré de mise en partage.

Une première catégorie de services (Citiz, Clem', Communauto, Free2move, Hertz247, Leo&Go, Marguerite, Modulauto, Optymo, Renault Mobility, UbeeGo, Iodines, Sharenow, Zity) se détache. Il s'agit de services à haut degré de mise en partage. Tous sont digitalisés, disponibles 24/7, proposent une tarification à l'heure et incluent le carburant dans la location. Ces services assurent ainsi une grande flexibilité dans les usages de ces véhicules. Getaround Connect exclut le carburant de son service mais intègre l'ensemble des caractéristiques précédemment citées (digitalisation, disponibilité 24/7, tarification à l'heure).

Un autre service n'inclut que la digitalisation et la disponibilité 24/7. La mise en partage de ce service repose ainsi un accès facilité aux véhicules mais les tarifications sont basées sur la journée et n'inclut pas le carburant : Ada Express.

L'AUTOPARTAGE : DES TYPES D'OFFRE DIFFERENTS

Les services d'autopartage se caractérisent tous par la disponibilité 24/7 des véhicules et la digitalisation des services. Cependant, des différences existent en termes de tarification et d'inclusion du carburant. La variété des offres du secteur peut être associée à des usages différents et répondre à la variété des besoins des usagers.

4. L'autopartage en boucle

L'autopartage en boucle constitue la part la plus importante de l'échantillon analysé dans notre étude (se composant de trois types de services d'autopartage distincts : la boucle, le free-floating et Getaround Connect). 65,4 % des enquêtés utilisent ce type de service.

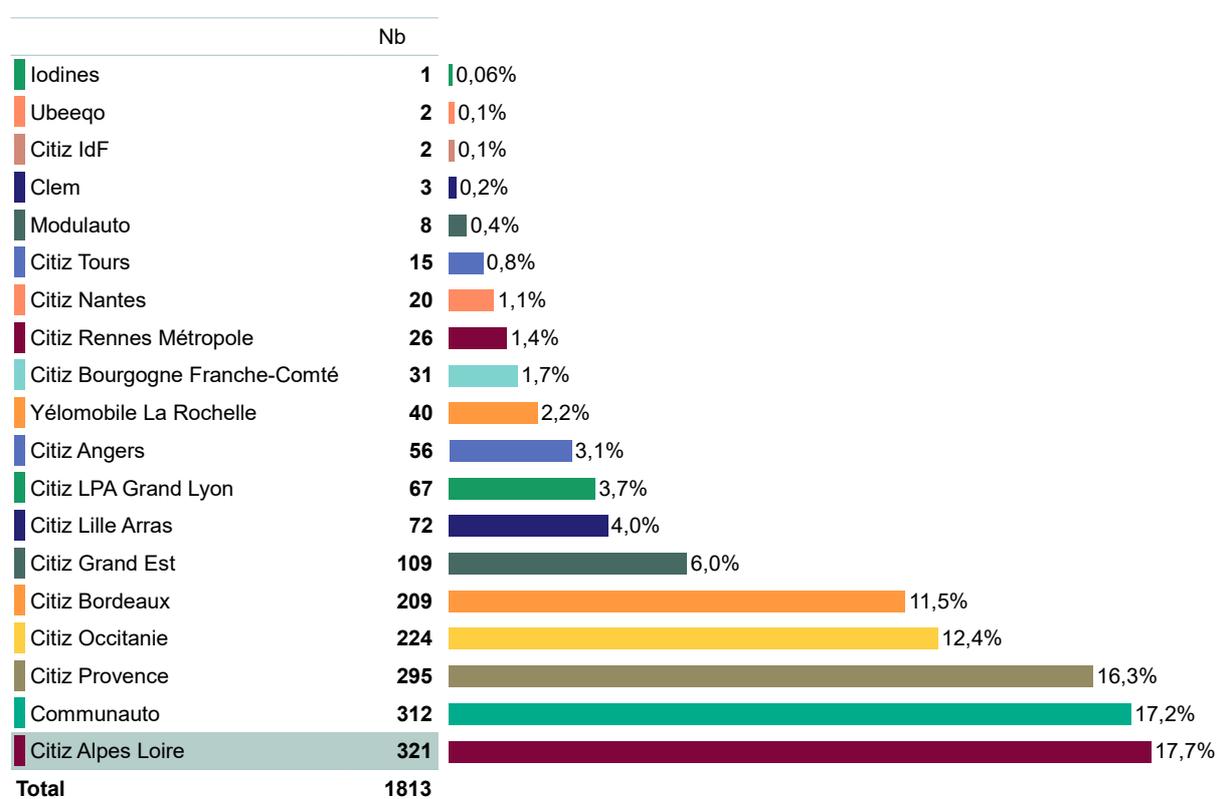
L'analyse de ses usagers et usages vise à mettre en évidence ses caractéristiques propres, afin de comprendre les dynamiques de ce type d'autopartage en France en 2022.

4.1. Composition de l'échantillon

Nous analyserons les 1813 usagers de l'autopartage en boucle qui constituent notre échantillon principal.

4.1.1. Composition par opérateurs

L'échantillon utilisé dans cette partie est composé de **1 813 enquêtés**.



$p = 0,00$; $\text{Khi}^2 = 2482,71$; $\text{ddl} = 18$ (TS)

Figure 14 : Répartition du panel d'enquêtés par opérateurs de services d'autopartage en boucle

L'analyse de l'autopartage en boucle sera basée sur cet échantillon. La composition de celui-ci diffère de l'édition de 2019 :

- Ubeeqo, Modulauto et Clem n'ayant pas diffusé le questionnaire, ils sont très peu représentés (moins de 1 %) contre 17 % lors de l'édition de 2019.
- Les taux de réponse ainsi que les stratégies de diffusion de l'enquête peuvent être différents pour un opérateur entre les éditions de l'enquête.

Ainsi, de même que pour l'échantillon principal, la composition obtenue de l'échantillon boucle ne reflète pas nécessairement le poids de chaque opérateur dans le marché français de l'autopartage (en nombre de véhicules ou d'usagers actifs).

4.1.2. Composition par type d'utilisateurs

Sur les 1 813 répondants de l'échantillon boucle, **1 743 enquêtés** (96,1 %) ont utilisé **un service d'autopartage en boucle au cours des 12 derniers mois** (soit le service via lequel l'enquête leur a été diffusée, soit un autre service, s'ils en utilisent plusieurs), quand **70 enquêtés** (3,9%) n'en ont pas eu l'usage.

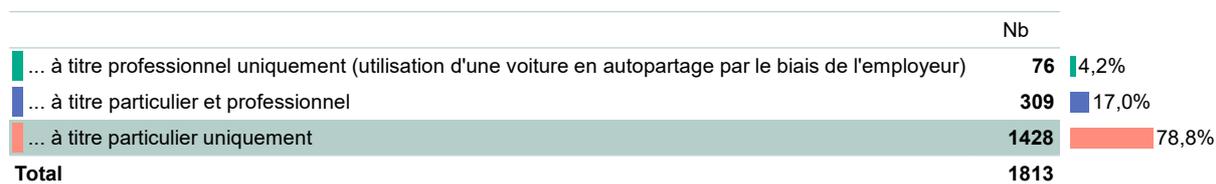
Ces résultats sont similaires à ceux de l'édition de 2019, où 94 % des enquêtés avaient utilisé leur service d'autopartage au cours des 12 derniers mois.



p = <0,01 ; Khi2 = 1543,81 ; ddl = 1 (TS)

Figure 15 : Répartition des sondés de l'autopartage en boucle selon leur utilisation du service au cours des douze derniers mois

Au sein des autopartageurs inscrits à un service d'autopartage en boucle, seuls 4,2 % des enquêtés ont déclaré utiliser leur service à titre professionnel uniquement (il s'agit d'une utilisation d'une voiture en autopartage par le biais de l'employeur). Par ailleurs, une large majorité est inscrite à titre particulier (78,8 %). Enfin 17 % sont inscrits à titre professionnel et particuliers. Ces résultats sont similaires à ceux observés lors de l'enquête de 2019.

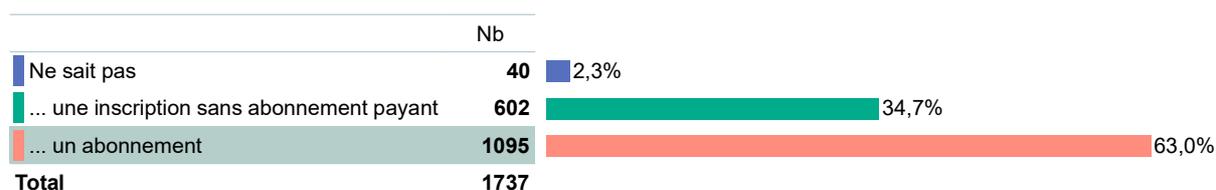


p = 0,00 ; Khi2 = 1728,82 ; ddl = 2 (TS)

Figure 16 : Répartition des sondés de l'autopartage en boucle selon l'usage particulier ou professionnel qu'ils font de leur service d'autopartage

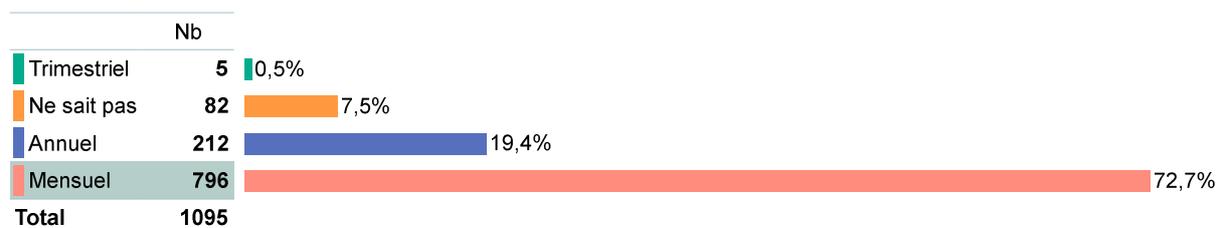
Les autopartageurs étant inscrits à titre particuliers (à titre particulier uniquement (1 428 enquêtés) et à titre particulier et professionnel (309 enquêtés)) ont déclaré être inscrits en payant un abonnement dans 63 % des cas, tandis que 34,7 % d'entre eux sont inscrits sans payer un abonnement.

En comparaison avec l'édition 2019, une légère progression (de 5 points) de la part des inscrits à titre particulier bénéficiant d'un abonnement (supposant des paiements de mensualités, et permettant d'accéder à un tarif préférentiel) est remarquée. Seuls 2,3 % d'entre eux ne connaissent pas leur type d'inscription, contre 8 % en 2019, ce qui peut être lié à une meilleure compréhension ou connaissance du service.



p = 0,00 ; Khi2 = 962,53 ; ddl = 2 (TS)

Figure 17 : Répartition des sondés de l'autopartage en boucle selon la formule d'inscription choisie



p = <0,01 ; Khi2 = 1408,41 ; ddl = 3 (TS)

Figure 18 : Répartition des sondés de l'autopartage en boucle selon la durée moyenne de leurs abonnements (pour les usagers ayant déclaré être inscrit via un abonnement payant)

Parmi les usagers ayant un abonnement payant à un service d'autopartage, la majorité d'entre eux est abonnée mensuellement (72,7%), tandis que 19,4 % d'entre eux sont abonnés à l'année. La faible part des

abonnements trimestriels s'explique en partie par la quasi-inexistence de ce type d'offre au sein des services d'autopartage en boucle.

	Nb	
IDF	310	17,1%
Hors IDF	1503	82,9%
Total	1813	

p = <0,01 ; Khi2 = 785,02 ; ddl = 1 (TS)

Figure 19 : Lieu de résidence des enquêtés de l'autopartage en boucle

17,1 % des autopartageurs inscrits à un service d'autopartage en boucle résident en Île-de-France. Ils étaient 25 % à avoir déclaré vivre en région francilienne en 2019. Cette évolution peut être liée à un développement des services d'autopartage en boucle en dehors de l'Île-de-France. Il convient toutefois de noter que notre échantillon principal ne reflète pas parfaitement la composition réelle des autopartageurs en France. En effet, une partie des opérateurs franciliens basés à Paris (tels que Ubeejo ou Clem) n'ont pas diffusé l'enquête en 2022.

4.1.3. Typologie des usagers de l'autopartage en boucle

Afin de définir des typologies d'utilisateurs de l'autopartage en boucle, il est pertinent de prendre en compte les différentes caractéristiques de cet échantillon. En effet, l'utilisation du service ainsi que le type d'inscription impactent les résultats et recouvrent une grande diversité de situation, et d'usages des services.

Face à ces constats et résultats, nous définissons 4 types d'autopartageurs inscrits à un service d'autopartage en boucle, tel que présentés ci-après :

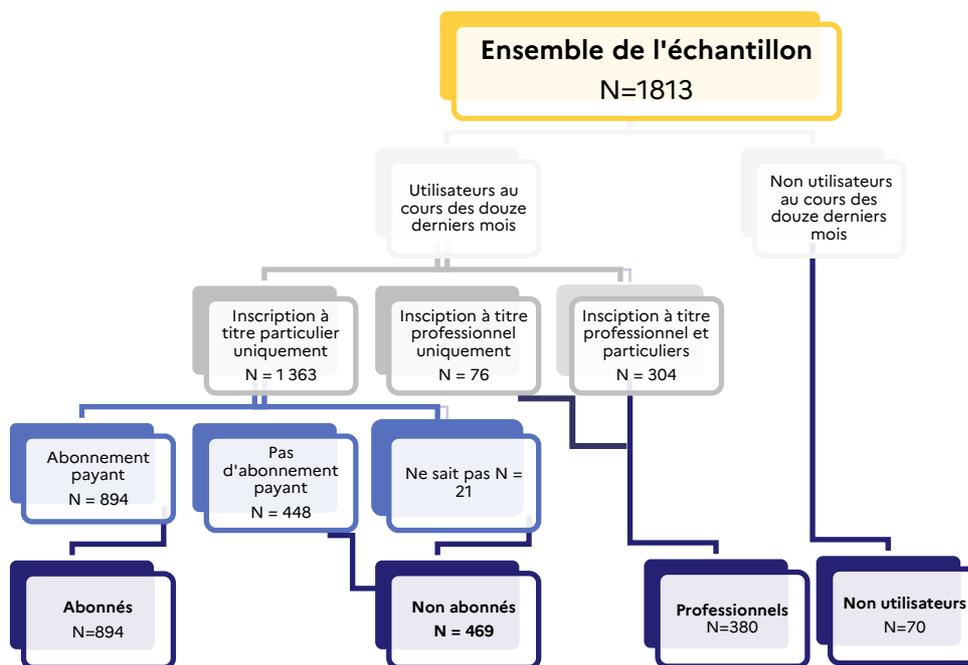


Figure 20 - Schéma explicatif de la typologie des autopartageurs

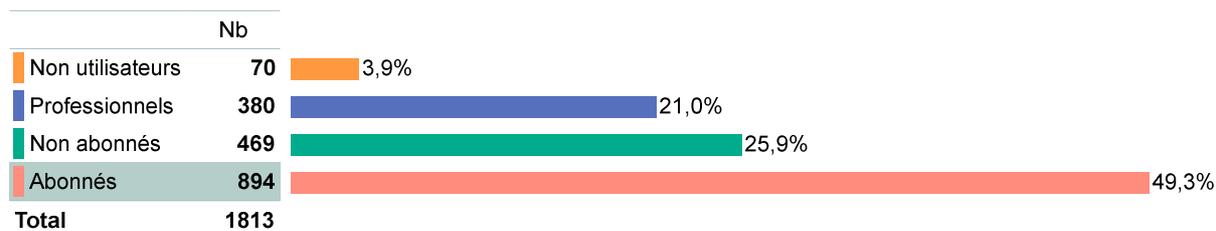
Cette typologie permet de prendre en compte les différentes caractéristiques de l'échantillon, et de distinguer sur la base de celle-ci, 4 grandes catégories d'usagers de l'autopartage en boucle

- **Les « abonnés »** : il s'agit du type le plus représenté, regroupant **894 enquêtés**. Elle est composée des usagers ayant utilisé un service d'autopartage au cours des douze derniers mois, étant inscrit à titre particulier uniquement, et ayant déclaré disposer d'un abonnement payant. Il est possible d'en déduire que les formules d'abonnement payant sont celles privilégiées au sein des autopartageurs particuliers de service en boucle.
- **Les « non-abonnés »** : ils constituent la deuxième catégorie la plus représentée de l'échantillon, composée de **469 enquêtés**. Il s'agit de répondants inscrits à titre particulier uniquement, mais

n'étant pas inscrits avec un abonnement payant ou n'ayant pas connaissance de leur type d'inscription.

- La catégorie « **professionnels** » regroupe **380 enquêtés**. Il s'agit d'enquêtés ayant utilisé un service d'autopartage en boucle lors des 12 derniers mois, et étant inscrits à titre professionnel uniquement ainsi qu'à titre professionnel et particuliers.
- Les « **non-utilisateurs** » : il s'agit du plus petit effectif de cette typologie, composé de **70 enquêtés**, ayant déclaré n'avoir utilisé aucun service d'autopartage en boucle au cours des 12 derniers mois.

Comparativement à l'édition de 2019, la localisation résidentielle des inscrits n'a pas été prise en compte dans l'analyse de l'autopartage en boucle : les résidents d'Île-de-France constituent un échantillon trop petit, ne permettant pas d'obtenir des résultats significatifs.



p = <0,01 ; Khi2 = 765,04 ; ddl = 3 (TS)

Figure 21 : Répartition des typologies des utilisateurs de l'autopartage en boucle

Cette typologie rend compte d'inscriptions et d'usages différenciés sur l'ensemble des critères étudiés. Elle sera mobilisée tout au long de ce chapitre de l'étude.

4.2. Caractéristiques sociodémographiques des usagers de l'autopartage en boucle

Comme évoqué précédemment, la **majorité (82,9%) des usagers de l'autopartage en boucle vivent en dehors de l'Île-de-France**. Cette proportion est d'autant plus importante dans le cas des usagers « Professionnels » ainsi que des « Non-utilisateurs » de l'autopartage : près de 90 % d'entre eux vivent en dehors de la région francilienne. Par ailleurs, les « Non-abonnés » vivent davantage en région Île-de-France (23,7 % contre 17,1% pour l'ensemble de l'échantillon)..

	Ile-de-France	Hors Ile-de-France	Total
Abonnés	152	742	894
Non abonnés	111	358	469
Professionnels	39	341	380
Non utilisateurs	8	62	70
Total	310	1503	1813

p = <0,01 ; Khi2 = 28,40 ; ddl = 3 (TS)



Figure 22 : Répartition des typologies d'usagers de l'autopartage en boucle selon leur zone de résidence

Cependant, les autopartageurs restent majoritairement urbains : 86% d'entre eux vivent dans des agglomérations de plus de 200 000 habitants.

	Abonnés	Non Abonnés	Professionnels	Total
Aire urbaine de plus de 200 000 habitants	90%	80%	80%	86%
Aire urbaine de 100 000 à 200 000 habitants	6%	13%	9%	9%
Aire urbaine de moins de 100 000 habitants	4%	7%	11%	6%
Total	100%	100%	100%	100%

Tableau 1 : Répartition géographique des utilisateurs de l'autopartage en boucle

	seul.e	en couple sans enfant	en couple avec un ou plusieurs enfants	seul.e avec un ou plusieurs enfants	en colocation	Autres	Total
Abonnés	239	250	298	72	21	14	894
Non abonnés	142	149	123	34	8	13	469
Professionnels	65	107	170	34	2	2	380
Non utilisateurs	26	17	22	5	0	0	70
Total	472	523	613	145	31	29	1813

p = <0,01 ; Khi2 = 57,30 ; ddl = 15 (TS)

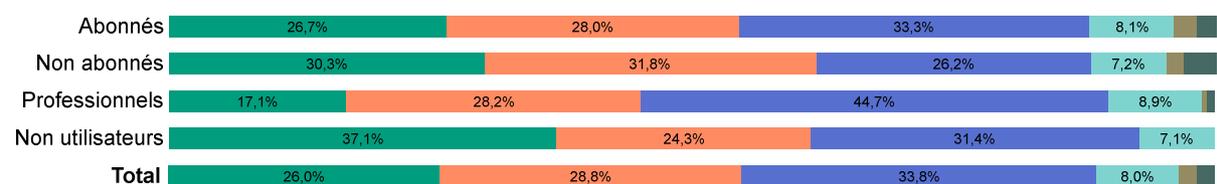


Figure 23 : Répartition des typologies d'utilisateurs de l'autopartage en boucle selon leur type de ménage (les catégories « autres » (11 enquêtés) et vivant « chez vos parents » (18 enquêtés) ont été regroupées)

26 % des enquêtés ont déclaré vivre seul, et 8 % d'entre eux au sein de familles monoparentales. 62,8 % d'entre eux vivent en couple (dont 28,8 % en couple sans enfants et 33,8 % en couple avec un ou plusieurs enfants). Les non-utilisateurs de l'autopartage en boucle semblent vivre plus fréquemment seuls que le reste de l'échantillon.

Une faible part des autopartageurs de cet échantillon vivent en colocation, chez leurs parents ou dans d'autres situations.

Comparativement à l'enquête de 2019, on remarque une progression de la part de personnes seules utilisant l'autopartage en boucle (26 % contre 19 %), ou en couple, mais sans enfants (28,8 % contre 26 %), et une diminution des couples avec enfants (33,8 % contre 46 %).

	Un homme	Une femme	Ne souhaite pas répondre	Total
Hors IDF	810	670	23	1503
IDF	196	110	4	310
Total	1006	780	27	1813

p = 0,01 ; Khi2 = 9,07 ; ddl = 2 (S)



Figure 24 : Répartition des sondés selon le genre et leur lieu de résidence

La majorité des enquêtés de l'échantillon sont des **hommes** (55,5% contre 43% de femmes). Aucune différence significative n'est visible entre les typologies d'utilisateurs quant au genre des enquêtés et la part d'hommes et de femme est restée similaire à celle observée en 2019. On remarque toutefois un écart pour les enquêtés habitant en Île-de-France ou hors de cette région : les hommes représentent 63,2 % des usagers de l'autopartage en boucle en Île-de-France (pour 33,5 % de femmes), contre 53,9 % d'hommes

hors d'Île de France (contre 44,6 % de femmes). Les hommes sont surreprésentés parmi les autopartageurs en comparaison avec la population nationale, composée de 52,7% de femmes et 48,3 % d'hommes¹².

	Moins de 30 ans	De 30 ans à 39 ans	De 40 ans à 49 ans	De 50 ans à 59 ans	De 60 ans à 69 ans	70 ans et plus	Total
Abonnés	45	172	251	207	163	56	894
Non abonnés	40	116	102	99	80	32	469
Professionnels	28	90	139	80	32	11	380
Non utilisateurs	1	19	26	11	11	2	70
Total	114	397	518	397	286	101	1813

p = <0,01 ; Khi2 = 60,37 ; ddl = 15 (TS)

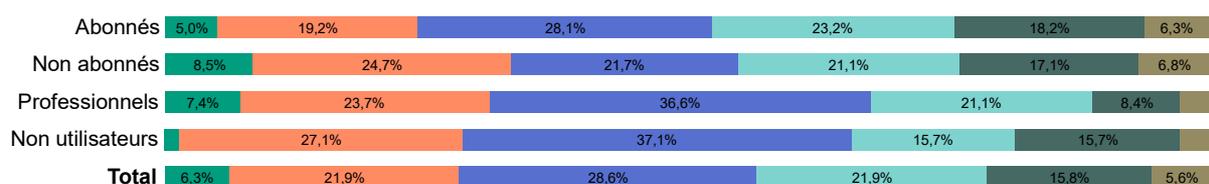


Figure 25 : Répartition des sondés de l'autopartage en boucle selon l'âge

L'âge moyen des utilisateurs est de 48 ans, pour un âge médian de 47 ans ; un âge similaire à la moyenne et la médiane observée en 2019 (respectivement 47 et 46 ans). Plus des deux tiers (66,3%) des autopartageurs utilisant un service en boucle ont plus de 40 ans. 72,4 % d'entre eux ont entre 30 et 60 ans. A l'inverse, les moins de 30 ans et les 60 ans et plus sont sous-représentés.

	Sans activité professionnelle ou en recherche d'emploi	en formation (étudiant)	actif à plein temps (+32h/semaine)	actif à temps partiel (jusqu'à 32h/semaine)	retraité(e)	Total
Abonnés	43	15	615	68	153	894
Non abonnés	27	13	306	45	78	469
Professionnels	8	3	321	40	8	380
Non utilisateurs	6	0	48	5	11	70
Total	84	31	1290	158	250	1813

p = <0,01 ; Khi2 = 78,67 ; ddl = 12 (TS)

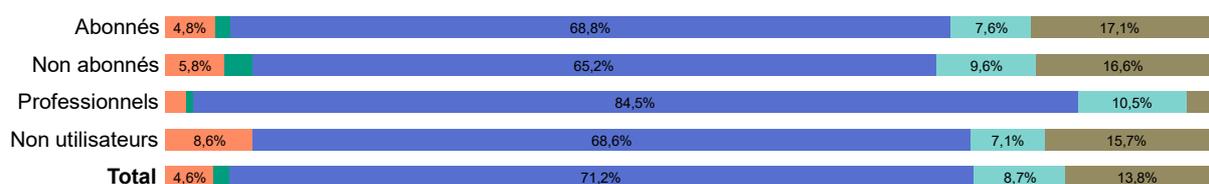


Figure 26 : Répartition des sondés selon l'occupation principale (NB : Regroupement des catégories « sans activité professionnelle (au foyer ou autre) » (34 enquêtés) et de « en recherche d'emploi » (50 enquêtés))

Les usagers de l'autopartage en boucle sont majoritairement des actifs en situation d'emploi (80,9 %), tout comme en 2019. Pour la plupart, cette activité professionnelle est réalisée à temps plein (pour 71,2 % des enquêtés de la boucle contre 8,7 % à temps partiel). En comparaison avec la part d'actifs à l'échelle nationale (67 % en Île-de-France et 56 % à l'échelle nationale¹³), les actifs sont surreprésentés au sein de notre échantillon, et ce, logiquement de façon plus importante au sein de la catégorie « Professionnels ». Par ailleurs, l'échantillon est composé de 14 % de retraités. Cette part est plus faible que dans la

¹² Insee 2022 (<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=REG-11#chiffre-cle-1>) et <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2381466#tableau-figure1> consultés le 27/06/2022

¹³ Insee, RP2019 et INSEE enquête emploi 2017 (<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=REG-11#chiffre-cle-5>) et <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3676623?sommaire=3696937#titre-bloc-5>, consultés le 27/06/2022

population nationale, mais reste dans les mêmes ordres de grandeur (19,5 % en Île-de-France contre 21,2 % à l'échelle nationale¹⁴). Les étudiants sont par ailleurs sous-représentés.

	Chefs d'entreprise	Cadres, professions intellectuelles sup.	Employés	Professions intermédiaires	Artisans, commerçants	Ouvriers	Total
Abonnés	21	496	94	84	9	4	708
Non abonnés	11	240	55	47	8	6	367
Professionnels	60	212	44	30	19	0	365
Non utilisateurs	3	32	13	7	1	2	58
Total	95	980	206	168	37	12	1498

p = <0,01 ; Khi2 = 119,87 ; ddl = 15 (TS)

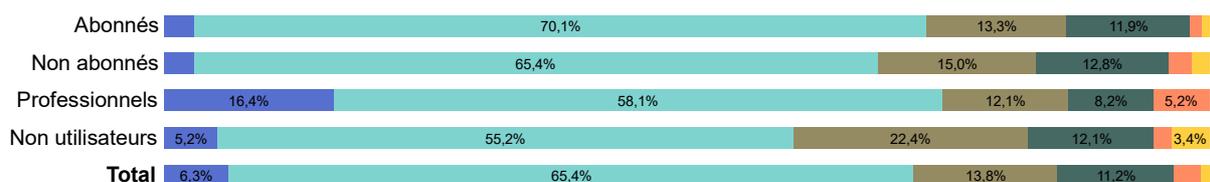


Figure 27 : Répartition des sondés selon la catégorie socioprofessionnelle (actifs uniquement, dont les actifs en recherche d'emploi)

Par ailleurs, les actifs (occupés ou non) sont majoritairement (65,4 %) des cadres et professions intellectuelles supérieures. Ils sont notamment surreprésentés au sein de la catégorie abonnés – où 70,1 % des enquêtés ont déclaré appartenir à cette catégorie socioprofessionnelle. 6,3 % des usagers de l'échantillon sont chefs d'entreprise. Par ailleurs, les employés représentent 13,8 % de l'échantillon, et 22,4 % au sein de la catégorie non-utilisateurs. 11,2 % des enquêtés ont déclaré appartenir à la catégorie « professions intermédiaires », 0,8 % « ouvriers » et 2,5 % aux artisans et commerçants. Aucun agriculteur ou exploitant n'a été recensé au sein de l'échantillon.

L'échantillon diffère donc fortement de la population de France métropolitaine qui compte respectivement 18,2 % et 18 % de cadres en Île-de-France et à l'échelle nationale, 15,9 % et 25,7 % de professions intermédiaires, 16,4 % et 27,2 % d'employés, et 8,5 % et 20,8 % d'ouvriers¹⁵. La répartition de l'échantillon est similaire à celle observée lors de l'édition de 2019.

	Sans diplôme	Brevet des collèges ou moins	CAP ou BEP	Baccalauréat	Bac+2 (DEUG, DUT, BTS)	Bac+3 (Licence)	Bac+4 (Maîtrise)	Bac + 5 ou plus	Total
Abonnés	6	9	19	46	107	107	105	495	894
Non abonnés	7	5	15	33	60	49	36	264	469
Professionnels	1	1	8	13	33	35	27	262	380
Non utilisateurs	1	0	5	5	7	9	5	38	70
Total	15	15	47	97	207	200	173	1059	1813

p = 0,002 ; Khi2 = 44,32 ; ddl = 21 (TS)

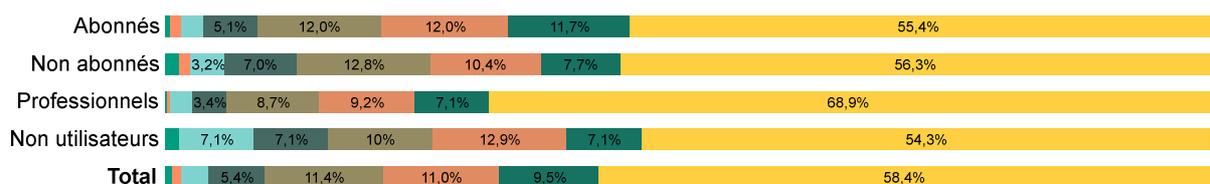


Figure 28 : Répartition des sondés selon le niveau de diplôme

NB : Les catégories « certificats d'études » et « brevet des collèges » ont été regroupées ; les catégories « bac +5 (Master, DESS, DEA) » et « supérieur ou égal à Bac+6 (Master spécialisé, MBA, Doctorat) » ont été regroupées

¹⁴ Ibid.

¹⁵ Ibid.

À la surreprésentation des catégories socioprofessionnelles supérieures et intellectuelles s'ajoute une part importante des enquêtés **diplômée de l'enseignement supérieur**. En effet, plus de 90 % de l'échantillon a **un niveau de diplôme supérieur au baccalauréat, plus de la moitié de l'échantillon (58,4%) est en possession d'un diplôme équivalent au bac + 5 ou plus**, et ce de façon d'autant plus importante au sein de la catégorie « Professionnels » (68,9%).

Les autopartageurs inscrits à un service d'autopartage en boucle sont donc largement plus diplômés que le reste de la population (20,7 % de Bac+5 en Île-de-France et 10,5 % à l'échelle nationale)¹⁶. La répartition de l'échantillon est similaire à celle observée lors de l'édition de 2019.

	Pas de voiture à disposition	1 voiture	2 voitures	3 voitures ou plus	Total
Abonnés	776	106	7	5	894
Non abonnés	324	127	17	1	469
Professionnels	209	144	25	2	380
Non utilisateurs	29	31	8	2	70
Total	1338	408	57	10	1813

p = <0,01 ; Khi2 = 207,64 ; ddl = 9 (TS)

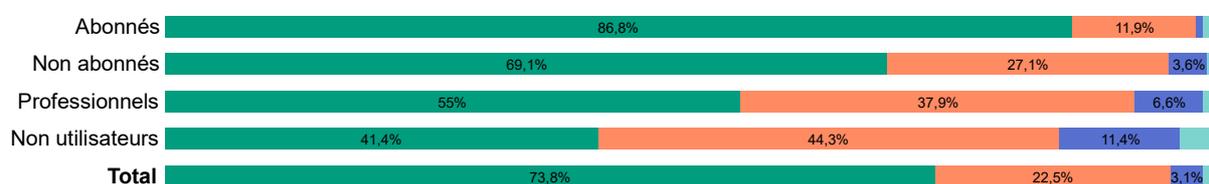


Figure 29 : Répartition des sondés selon le nombre de voitures à disposition (voiture de fonction comprise) dans leur ménage

Les usagers de l'autopartage en boucle sont **peu motorisés**. 73,8 % d'entre eux n'ont pas de voiture à disposition, 22,5 % possèdent un seul véhicule, et 3,1 % d'entre eux possèdent plus d'un véhicule. Cette faible motorisation s'accompagne ainsi d'une **quasi-absence d'enquêtés multimotorisés** au sein de l'échantillon. Les usagers « professionnels » sont davantage motorisés, puisque 55 % d'entre eux sont motorisés, contre 26,2 % pour l'ensemble de l'échantillon de la boucle.

Les usagers sont donc peu motorisés comparativement à la population nationale : en France métropolitaine, 81,3 %¹⁷ des ménages possèdent un véhicule ou plus. Toutefois, les usagers inscrits, mais non utilisateurs sont davantage motorisés que les utilisateurs, puisque 58,6 % d'entre eux possèdent au moins un véhicule. **L'autopartage, lorsque l'utilisateur est inscrit et actif, semble synonyme de faible motorisation.**

Comparativement à l'enquête de 2019, les usagers sont légèrement moins motorisés (73,8 % contre 71 %), se compensant sur la part d'utilisateur possédant une seule voiture (22,5 % contre 21 %). La part d'utilisateurs possédant 2 voitures est également passée de 6 % à 3,1 % en 2022, pouvant signifier une tendance à la diminution de la bimotorisation chez certains ménages, ou peut être liée à la part plus importante d'utilisateur vivant seul.

¹⁶ Ibid.

¹⁷ INSEE 2019 (https://www.insee.fr/fr/statistiques/2012694#tableau-TCRD_001_tab1_departements, consulté le 27/06/2022)

DES PROFILS D'INSCRITS A UN SERVICE D'AUTOPARTAGE EN BOUCLE S'INSCRIVANT DANS LE TEMPS

En effet, tout comme en 2019, les inscrits vivent majoritairement en dehors de l'Île-de-France (même si cette part a légèrement progressé), ils sont actifs en situation d'emploi et diplômés pour la plupart d'entre eux.

L'autopartage en boucle concerne essentiellement des ménages de plus d'une personne (même si le taux de ménage vivant seul a augmenté), peu motorisés.

Comparativement à l'enquête de 2019, on remarque une progression de la part de personnes seules utilisant l'autopartage en boucle (26 % contre 19 %), ou en couple, mais sans enfants (28,8 % contre 26 %), et une diminution des couples avec enfants (33,8 % contre 46 %). L'autopartage en boucle concerne davantage des hommes autour de la quarantaine, semblant peu attractif pour les jeunes et les retraités.

4.3. Inscription à l'autopartage

4.3.1. Ancienneté

L'analyse de l'autopartage en boucle en 2022 permet de mettre en lumière que moins d'un autopartageur sur dix est inscrit depuis 6 mois ou moins, un sur quatre depuis moins d'un an, un sur trois depuis moins de deux ans. Cette tendance peut résulter d'une augmentation du nombre d'inscrits, d'un renouvellement de la clientèle. On remarque toutefois que plus d'un tiers des enquêtés (contre un tiers en 2019) sont inscrits depuis plus de 5 ans (et près d'un sur quatre depuis plus de 10 ans), démontrant un ancrage de la pratique dans les habitudes de déplacements.

	6 mois	1 an	2 ans	De 3 à 6 ans	De 6 à 10 ans	Plus de 10 ans	Total
Abonnés	73	130	94	262	149	186	894
Non abonnés	63	89	59	134	71	53	469
Professionnels	12	59	35	106	75	93	380
Non utilisateurs	9	5	5	16	15	20	70
Total	157	283	193	518	310	352	1813

$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 67,10$; $\text{ddl} = 15$ (TS)

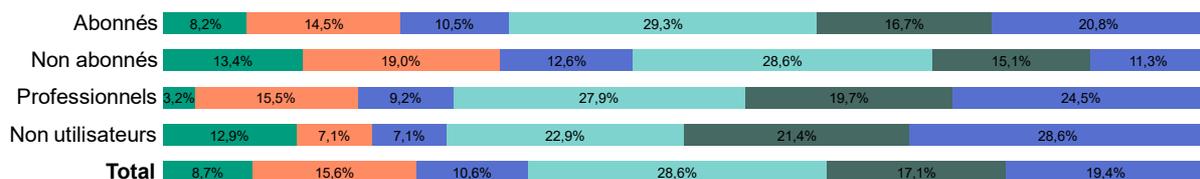


Figure 30 : Répartition des sondés selon l'ancienneté de leur inscription à un service d'autopartage en boucle

Parmi les usagers de services d'autopartage en boucle, 8,7 % sont inscrits depuis 6 mois, 24,3 % depuis moins d'un an. Ces deux catégories constituent la part d'ancienneté la plus faible, en effet **les trois quarts (75,3%) des enquêtés sont inscrits depuis au moins 2 ans**, et **plus d'un tiers (36,5 %) depuis plus de 6 ans**. Comparativement à l'édition 2019 on remarque un **allongement de l'ancienneté des autopartageurs** : 50 % des autopartageurs étaient inscrits depuis moins de 2 ans, contre 24,2 % en 2022. Deux hypothèses peuvent venir expliquer cette diminution :

- Un **ralentissement des nouvelles inscriptions** entre 2019 et 2022 (bien que les opérateurs ayant diffusé en 2022 différent de ceux ayant diffusé en 2019)
- Un **ancrage plus important de l'autopartage au sein des habitudes de déplacements des inscrits** à un service d'autopartage en boucle. En moyenne, les enquêtés sont inscrits depuis 6,4 ans (pour un âge médian de 5 ans).

L'ancienneté d'inscription est plus importante chez les usagers abonnés, alors qu'à l'inverse les non-abonnés sont plus nombreux à être inscrits depuis moins de 2 ans (32,4 % contre 22,4 % pour le reste de l'échantillon). Ainsi, **le fait de payer un abonnement payant semble favoriser la fidélisation de la clientèle chez les autopartageurs**. Par ailleurs, on peut supposer que les non-abonnés « essaient », le service, pour ensuite s'abonner si le service leur convient.

L'ancienneté d'inscription des non-abonnés (67,6% sont inscrits depuis 2 ans ou plus) peut s'expliquer en partie par la possibilité d'utiliser le service via des offres sans abonnement. En effet, il est possible d'utiliser les services d'autopartage en boucle sans s'inscrire via un abonnement, rappelons que 25,9 % des enquêtés de l'autopartage en boucle sont inscrits sans abonnement.

Les usagers professionnels ont l'ancienneté la plus importante (82,1 % sont inscrits depuis 2 ans ou plus), suivis des usagers non-utilisateurs (80% sont inscrits depuis 2 ans ou plus).

Plus de la moitié des non-utilisateurs sont inscrits depuis plus de 3 ans (72,9 %), mais n'utilisent plus leur service pour une diversité de raisons. Par ailleurs, 12,9 % des non-utilisateurs sont inscrits depuis moins de 6 mois, cela peut être lié à une inscription récente mais n'ayant pas encore pu aboutir à une utilisation de leur service d'autopartage en boucle.

4.3.2. Projection d'utilisation du service dans les années à venir

Au-delà d'une ancienneté en progression comparativement à l'enquête de 2019, les **usagers de l'autopartage** en boucle se projettent majoritairement vers une **continuité d'utilisation dans les années à venir**.

	1 an seulement	Encore 2 à 4 ans	5 ans ou plus	Vous ne comptez pas continuer à l'utiliser dans les mois à venir	Total
Abonnés	59	223	585	27	894
Non abonnés	37	87	300	45	469
Professionnels	16	76	284	4	380
Non utilisateurs	3	8	31	28	70
Total	115	394	1200	104	1813

$p < 0,01$; $\text{Khi}^2 = 206,58$; $\text{ddl} = 9$ (TS)

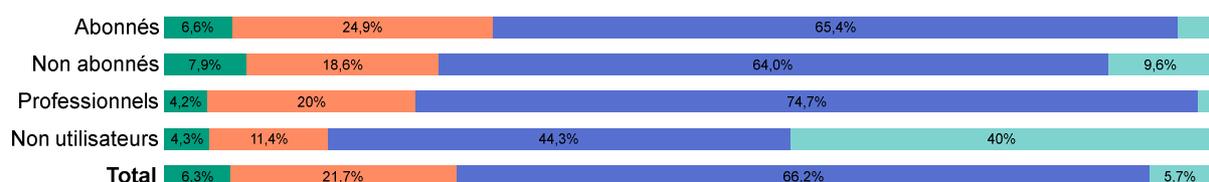


Figure 31 : Répartition des enquêtés selon leur ancienneté projetée d'inscription à leur service d'autopartage en boucle

En effet, 71,9 % des enquêtés ont déclaré souhaiter poursuivre leur inscription au service d'autopartage en boucle dans les 5 ans à venir.

Par ailleurs, 5,7 % de l'échantillon a déclaré ne pas souhaiter continuer à utiliser le service dans les mois à venir. De manière logique, les non-utilisateurs sont 8 fois plus nombreux à avoir déclaré ne pas souhaiter poursuivre leur inscription dans les mois à venir.

A partir de la projection d'inscription (figure 31) et de l'ancienneté des inscriptions (figure 30), nous pouvons projeter le volume d'utilisateurs de services d'autopartage en boucle.

Les autopartageurs en boucle sont :

- 24,3% à être inscrits depuis moins de 1 an,
- 39,2% se sont inscrit depuis 2 à 6 ans pour des raisons de comparabilité, nous considérons que 19,6% se sont inscrits depuis 2 à 4 ans et 19,6% depuis 4 à 6 ans,
- 36,5% se sont inscrits depuis plus de 6 ans.

L'autopartage en boucle compte sur une base solide de 66,2% d'utilisateurs qui comptent rester inscrits sur du long terme (plus de 5 ans).

Ainsi, on peut considérer que l'autopartage en boucle est dans une dynamique positive à court terme (horizon 1 ans). Il perd 5,7% d'utilisateurs (les enquêtés ayant déclaré ne pas compter continuer à utiliser le service) et en gagne 24% à l'échelle d'une année (les utilisateurs étant inscrits depuis 6 mois et 1 an).

À l'horizon de 2 à 4 ans, le stock d'autopartageurs est plus stable avec un nombre de nouveaux inscrits aux alentours de 20%, dans le même ordre de grandeur que le nombre de non-renouvellements des inscriptions (à horizon de 4 ans).

Cette analyse démontre une stabilisation du volume des utilisateurs des services d'autopartage en boucle à moyen terme. Il s'agit cependant d'une estimation uniquement à partir des réponses des utilisateurs actuels. Une analyse plus poussée du marché potentiel permettrait d'obtenir une estimation plus fiable.

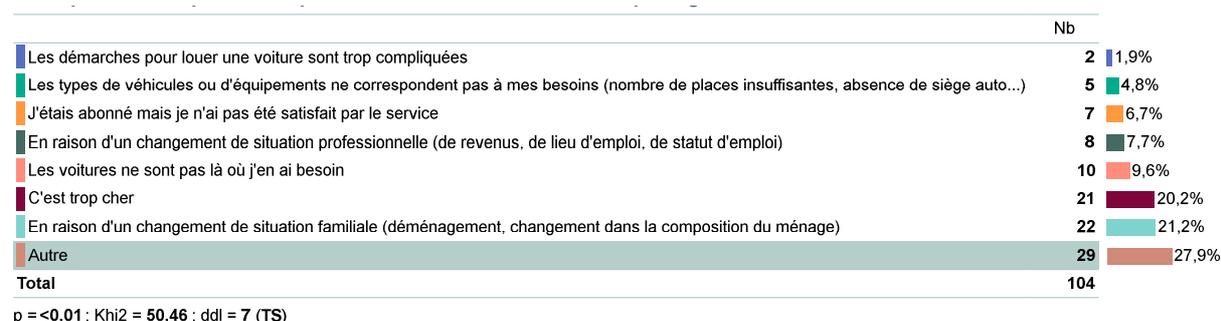


Figure 32 : Répartition des enquêtés selon leurs motifs de non-utilisation projetée de l'autopartage dans les mois à venir

Parmi les enquêtés ne souhaitant pas se réinscrire dans les années à venir, c'est notamment le **coût du service et le changement de situations personnelles** (tel que le fait de déménager, le changement de composition du ménage) qui a déterminé cette réponse. Parmi les 29 enquêtés ayant répondu par une autre modalité que celles proposées dans cette question, on retrouve notamment :

- 11 ont déclaré ne plus souhaiter utiliser le service car ils ont ou vont posséder une voiture (achat, prêt ou voiture de fonction)
- le fait de ne plus ou ne pas avoir besoin d'une voiture
- le fait que le service ne leur convenait pas ou plus (en raison d'une modification d'offre ou de l'état des véhicules).
- des changements de situations personnelles ou professionnelles, se rattachant donc à la modalité « en raison d'un changement de situation familiale » ou « en raison d'un changement de situation professionnelle ».

4.3.3. Multi-inscription des usagers de la boucle

	Oui	Non	Total
Abonnés	133	761	894
Non abonnés	111	358	469
Professionnels	43	337	380
Non utilisateurs	2	68	70
Total	289	1524	1813

p = <0,01 ; Khi2 = 36,66 ; ddl = 3 (TS)

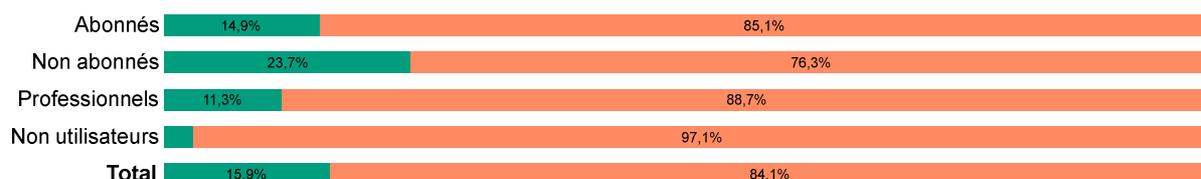
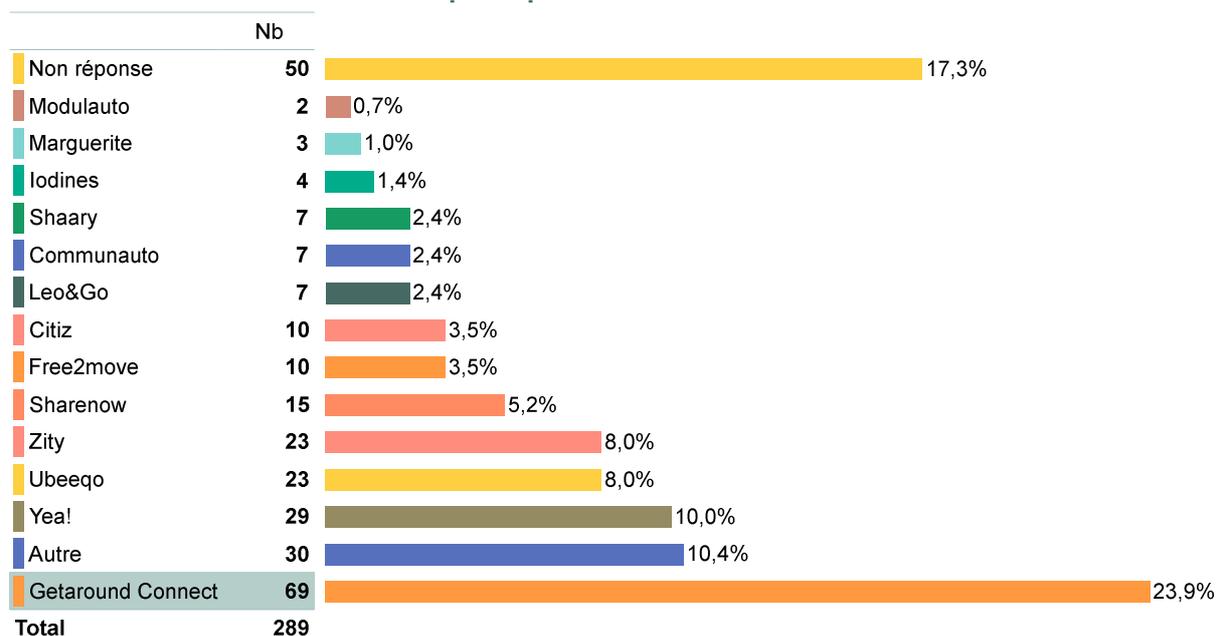


Figure 33 : Répartition des sondés selon leur inscription parallèle à un autre service d'autopartage

Parmi les enquêtés inscrits à un service d'autopartage en boucle, 15,9 % d'entre eux sont inscrits à **plusieurs services** d'autopartage. La majorité des non-utilisateurs n'est pas inscrite à un autre service

d'autopartage (97,1 % d'entre eux), tandis que les non-abonnés sont les plus nombreux au sein de l'échantillon à être inscrits à un autre service d'autopartage.



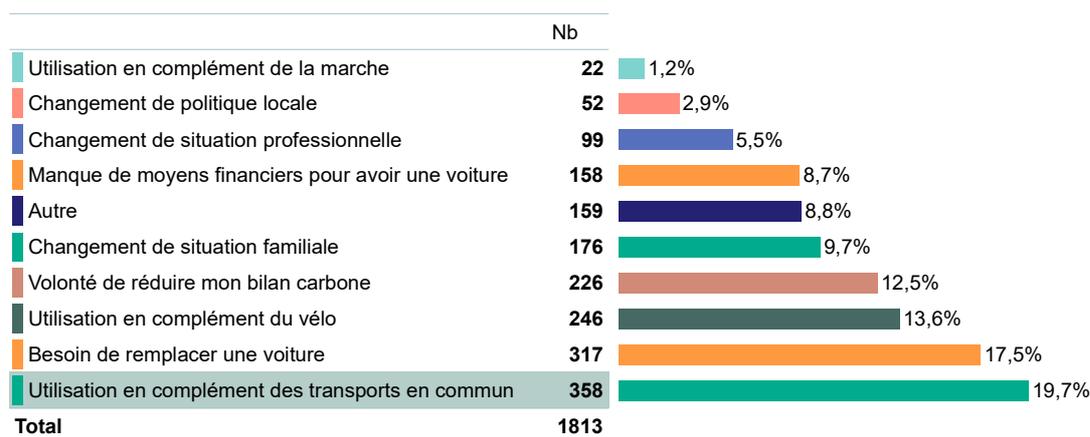
p = 0,00 ; Khi2 = 264,34 ; ddl = 14 (TS)

Figure 34 : Distribution des sondés selon leur inscription parallèle à un autre service d'autopartage par opérateurs

On remarque, parmi les multi-utilisateurs d'autopartage, une utilisation de service d'autopartage offrant des usages distincts de l'autopartage en boucle tels que Getaround Connect ou Zity. Par ailleurs, 50 enquêtés ayant déclaré utiliser plusieurs services d'autopartage n'ont pas répondu à cette question.

4.3.4. Motivation et déclencheur

L'inscription à l'autopartage en boucle ainsi que son usage, pour les usagers actifs, peut dépendre d'évènements déclencheurs ainsi que de motifs propres à chaque enquêté. Leur analyse permet de relever des tendances au sein de notre échantillon et de comprendre les mécanismes pouvant favoriser l'inscription à l'autopartage en boucle ou l'usage de celui-ci.



p = <0,01 ; Khi2 = 583,33 ; ddl = 9 (TS)

Figure 35 : Répartition des motifs de déclenchement à l'inscription aux services d'autopartage en boucle

Le déclenchement de l'inscription à un service d'autopartage s'explique en premier lieu par une utilisation se faisant en complément des transports en commun (dans 19,7% des cas), notamment chez les utilisateurs abonnés. L'adhésion s'explique également en partie par un besoin de remplacer un véhicule en fin de vie (c'est le cas de 17,5% des usagers). Une utilisation complémentaire avec le vélo, favorisant (tout comme les transports en commun) l'intermodalité avec l'autopartage, a déclenché l'inscription de 13,6 % des inscrits. Ces trois premières explications d'adhésion à un service d'autopartage

laissent présager **une relation importante** entre inscription ou utilisation de l'autopartage et **démotorisation des usagers**.

Ainsi, au sein de l'échantillon, il semblerait que la mise en place de **politiques publiques visant à réduire la place de la voiture** (correspondant à « changement de politique locale (stationnement, mise en place d'une Zone à Faibles Émissions (ZFE), restrictions de circulation), **impactent peu l'adhésion des usagers**. En effet, seuls 2,9% des usagers ont déclaré s'être inscrits à la suite de ce type d'évènement. Par ailleurs, la **volonté de réduire son bilan carbone** semble davantage convaincre les inscrits à l'autopartage, puisque 12,5% des usagers a déclaré avoir fait le choix d'une inscription pour cette raison. L'inscription à l'autopartage traduit donc une **volonté de changement**, mais peu liée aux politiques publiques de restriction de la circulation.

	Utilisation en complément des transports en commun	Besoin de remplacer une voiture	Utilisation en complément du vélo	Volonté de réduire mon bilan carbone	Changement de situation familiale	Autre	Manque de moyens financiers pour avoir une voiture	Changement de situation professionnelle	Changement de politique locale	Utilisation en complément de la marche	Total
Abonnés	187	175	100	106	108	68	79	34	22	15	894
Non abonnés	105	64	83	48	40	42	50	21	10	6	469
Professionnels	50	65	58	60	22	47	21	39	17	1	380
Non utilisateurs	16	13	5	12	6	2	8	5	3	0	70
Total	358	317	246	226	176	159	158	99	52	22	1813

p = <0,01 ; Khi2 = 97,71 ; ddl = 27 (TS)

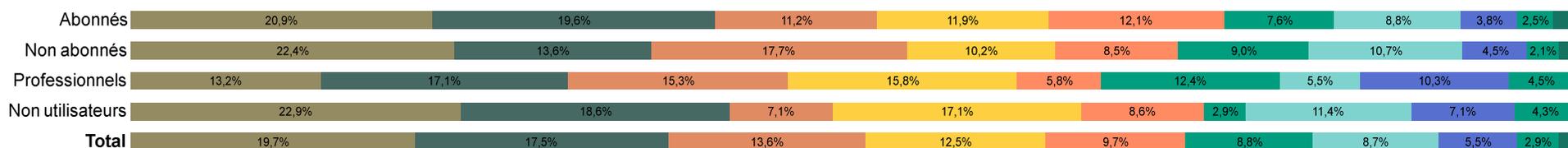


Figure 36 : Répartition des motifs de déclenchement à l'inscription aux services d'autopartage en boucle en fonction des typologies d'utilisateurs

Si l'on analyse les événements ayant pu favoriser le déclenchement de l'inscription des usagers de la boucle à l'autopartage, on remarque que les abonnés ont déclaré de façon plus importante « le besoin de remplacer une voiture » : 19,6 % ont choisi cette modalité contre 17,5 % de l'échantillon global. Par ailleurs, l'inscription à l'autopartage chez les non-abonnés est venue plus souvent venir répondre à une modification de la situation familiale (17,7 % contre 13,6 % pour l'ensemble de l'échantillon). Chez ces derniers, elle semble s'expliquer également par une utilisation se faisant en complément des transports en commun (22,4 % des cas contre 19,7% pour l'ensemble de l'échantillon) ainsi que du vélo (17,7 % contre 13,8 % pour l'ensemble de l'échantillon). Les non-utilisateurs et les professionnels semblent davantage vouloir réduire leur bilan carbone à travers leur inscription à l'autopartage, puisque cette modalité a été choisie pour, respectivement, 17,1 % et 15,8 % d'entre eux, contre 12,5 % pour l'ensemble de l'échantillon.

	Nb	
L'autopartage est plus pratique que les transports en commun	808	44,6%
L'autopartage évite les problèmes de stationnement par rapport à une voiture personnelle (place réservée)	1189	65,6%
L'autopartage est un système écologique	1403	77,4%
L'autopartage me revient moins cher qu'une voiture personnelle	1451	80,0%
L'autopartage évite les problèmes liés à l'entretien d'un véhicule personnel	1504	83,0%
Total	1813	

p = 0,00 ; Khi2 = 1091,57 ; ddl = 4 (TS)

Figure 37 : Effectif des sondés selon l'élément ayant le plus compté dans le choix de s'inscrire à un service d'autopartage en boucle

De plus, les enquêtés à travers une seconde question liée à la motivation d'adhésion à l'autopartage ont pu citer plusieurs éléments ayant compté dans leur choix d'inscription. La réponse ayant été la plus citée par les usagers est « **L'autopartage évite les problèmes liés à l'entretien d'un véhicule personnel** » (tels que les problèmes d'entretien, les réparations ou le contrôle technique). Le coût lié à l'utilisation d'une voiture personnelle arrive en deuxième position. Par ailleurs, la dimension écologique permise par l'utilisation de l'autopartage arrive en troisième position. Aucune différence significative entre les types d'usagers n'est visible.

QUI SONT LES USAGERS DE L'AUTOPARTAGE EN BOUCLE ?

La majorité des usagers de l'autopartage en boucle sont des **hommes (55,5 %) entre 40 ans et 50 ans vivant en dehors de la région Île-de-France (82,9%)** Ils sont pour la plupart **actifs (80,9 %)**, et notamment **cadres (65,4 %)**, **plus diplômés** que la moyenne nationale (58,4 % ont un bac +5 ou plus). Les inscrits à un service d'autopartage sont **moins motorisés que le reste de la population française**, laissant supposer que l'autopartage, lorsque que l'utilisateur est inscrit et actif, est associé à une **faible motorisation**.

Par ailleurs, une augmentation de **l'ancienneté d'inscription des autopartageurs** est remarquée comparativement à l'enquête de 2019 : plus des trois quarts des enquêtés sont inscrits depuis au moins 2 ans. Cette ancienneté est d'autant plus importante chez les **profils abonnés** et chez les **usagers professionnels** (étant en partie inscrits via un abonnement payant). De plus, **les projections** des usagers de l'autopartage en boucle par rapport à une éventuelle continuité d'inscription dans les années à venir est importante : 71,9 % des enquêtés ont déclaré souhaiter poursuivre leur inscription au service d'autopartage dans les 5 ans à venir. Le fait d'être inscrits à plusieurs services distincts ne concerne que 15,9 % des usagers de l'autopartage en boucle.

La décision d'adhérer à un service d'autopartage semble être le produit de différents facteurs. L'inscription à un service d'autopartage s'explique en premier lieu par une **utilisation se faisant en complément des transports en commun ou des modes actifs**. L'inscription à l'autopartage traduit par ailleurs une **volonté de changement** (diminuer son bilan carbone, ou ne pas remplacer un véhicule en fin de vie), mais apparaît **peu liée aux politiques publiques de restriction de la circulation**. De plus, les **difficultés liées à l'entretien ou au coût d'un véhicule personnel encouragent fortement l'inscription à un service d'autopartage en boucle**.

4.4. Les usages de l'autopartage en boucle

La définition des profils d'usagers en fonction de la typologie d'utilisateurs a permis dessiner **les contours d'un usager type de l'autopartage en boucle**. L'analyse des **usages de l'autopartage** viendra compléter ce portrait, permettant de mettre en évidence les **caractéristiques propres aux services d'autopartage en boucle**.

4.4.1. Les non-utilisateurs

Parmi les 1 813 enquêtés de l'échantillon des usagers de l'autopartage en boucle, 70 personnes ont déclaré n'avoir pas réalisé de location dans les douze derniers mois, que ce soit avec le service de diffusion du questionnaire ou avec un autre service d'autopartage.

	Nb	
Non utilisateurs	70	3,9%
Utilisateurs	1743	96,1%
Total	1813	

p = <0,01 ; Khi2 = 1543,81 ; ddl = 1 (TS)

Figure 38 : Répartition des enquêtés en fonction de leur utilisation de l'autopartage (avec un ou plusieurs services) au cours des 12 derniers mois

Ainsi, la majorité des enquêtés (96,1%) de l'échantillon a réalisé un déplacement avec un service d'autopartage au cours des douze derniers mois.

	Nb	
Non, je n'ai jamais fait de location d'autopartage (même avec un autre service d'autopartage)	21	30,0%
Oui j'ai déjà fait une ou plusieurs location avec un service d'autopartage auparavant (notamment mon service principal)	49	70,0%
Total	70	

p = <0,01 ; Khi2 = 11,20 ; ddl = 1 (TS)

Figure 39 : Répartition des non-utilisateurs selon leur expérience passée du service d'autopartage (non-utilisateurs de l'autopartage uniquement, que ce soit avec service 1 ou service 2)

Parmi les non-utilisateurs de l'autopartage au cours des 12 derniers mois, 21 n'ont jamais fait de location d'autopartage et 49 ont déjà fait une ou plusieurs locations avec un service d'autopartage auparavant.

	Nb	
L'occasion d'utiliser ce service ne s'est pas présentée	41	58,6%
Je possède mon propre véhicule, l'autopartage serait uniquement une solution d'urgence en cas de défaillance de mon véhicule	18	25,7%
C'est trop cher	12	17,1%
Autre	11	15,7%
En raison d'un changement de situation familiale (déménagement, changement dans la composition du ménage)	9	12,9%
Les voitures ne sont pas là où j'en ai besoin	7	10,0%
En raison d'un changement de situation professionnelle (de revenus, de lieu d'emploi, de statut d'emploi)	5	7,1%
Les types de véhicules ou d'équipements ne correspondent pas à mes besoins (nombre de places insuffisantes, absence de siège auto...)	5	7,1%
J'étais abonné mais je n'ai pas été satisfait par le service	4	5,7%
Les voitures ne sont pas disponibles quand j'en ai besoin	2	2,9%
Total	70	

p = <0,01 ; Khi2 = 192,57 ; ddl = 9 (TS)

Figure 40 : Répartition des raisons de non-utilisation de l'autopartage en boucle au cours des 12 derniers mois (inscrits au service d'autopartage de diffusion de l'enquête uniquement)

Pour les non-utilisateurs au cours des 12 derniers mois, cette non-utilisation s'explique en partie par un manque d'occasions d'utiliser le service. Le fait de posséder son propre véhicule est la deuxième modalité la plus citée. L'autopartage est pour ces enquêtés une solution d'urgence en cas de défaillance de leurs véhicules. Parmi les réponses « Autre », on retrouve les modalités les plus citées à cette question, c'est-à-dire, un manque d'occasion d'utiliser le service, un changement de situation personnelle ou professionnelle, ou une inscription faite pour venir répondre à un besoin ponctuel ou dans une autre ville que celle de résidence.

	Nb
Autre	2
Avec un autre service de location de voiture	3
Taxi et VTC	3
En covoiturage	6
Je ne fais plus ce type de déplacements	11
Modes actifs (vélo et à pied)	18
Véhicule personnel motorisé	31
En transports en commun (urbain et interurbain)	33

p = <0,01 ; Khi2 = 86,20 ; ddl = 7 (TS)

Figure 41 : Nombre de réponses des non-utilisateurs selon les modes de substitution privilégiés à la suite de l'arrêt de l'autopartage (non-utilisateurs) – plusieurs modalités de réponses possibles.

Les personnes n'ayant pas utilisé un service d'autopartage au cours des douze derniers mois (les « non-utilisateurs ») ont été invitées à citer les modes de transports qu'ils utilisent en remplacement de l'autopartage. Les transports en commun (urbains et interurbains) sont les plus plébiscités (à hauteur de 30 %), 17 % ont déclaré se déplacer désormais en modes actifs (18 enquêtés ont cité ce mode de déplacement). Par ailleurs, 29 % ont déclaré utiliser un véhicule personnel motorisé pour réaliser les déplacements qu'ils faisaient auparavant avec l'autopartage.

QUI SONT LES NON-UTILISATEURS ?

La majorité des enquêtés (96,1%) de l'échantillon a réalisé un déplacement avec un service d'autopartage au cours des douze derniers mois. Pour les non-utilisateurs au cours des 12 derniers mois, cette non-utilisation s'explique en partie par un manque d'occasions d'utiliser le service.

4.4.2. Les usages de l'autopartage en boucle

Au sein de cette partie, nous analyserons les usages de l'autopartage en boucle pour les utilisateurs du service, à savoir : les abonnés, les non-abonnés ainsi que les professionnels. Les non-utilisateurs sont exclus de l'échantillon, qui se compose de fait de **1 743 enquêtés**.

Comparativement à l'enquête de 2019, les fréquences d'utilisation de l'autopartage sont similaires, même si de légères évolutions sont remarquées quant aux nombres d'utilisations mensuelles et à la fréquence d'utilisation dans d'autres villes que celles de résidence des inscrits.

4.4.2.1. Un usage de l'autopartage régulier

Parmi les utilisateurs de l'autopartage, une majorité a recours à l'autopartage de façon **régulière**.

	Tous les jours ou presque	2-3 fois/s emaine	1 fois/s emaine	2-3 fois/mois	1 fois/mois	3-4 fois/an	Moins souvent	Jamais	Total
Abonnés	4	43	115	285	220	171	53	3	894
Non abonnés	1	6	15	68	98	161	107	13	469
Professionnels	3	38	47	120	81	69	20	2	380
Total	8	87	177	473	399	401	180	18	1743

$p = 0,00$; $\text{Khi}^2 = 256,18$; $\text{ddl} = 14$ (TS)

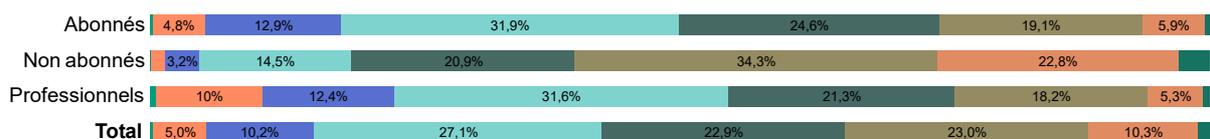


Figure 42 : Répartition des utilisateurs actifs selon leur fréquence d'utilisation de l'autopartage

En effet, 64 % d'entre eux l'utilisent au moins une fois par mois. Pour près d'un tiers des utilisateurs (36%), il s'agit d'une pratique moins fréquente. Ces résultats sont similaires à ceux observés lors de l'enquête de 2019.

Les **professionnels et les abonnés ont une fréquence d'usage de l'autopartage plus importante que les non-abonnés**. En effet, ils sont respectivement 76,1% et 74,6% à avoir déclaré utiliser le service au moins une fois par mois. De plus, les usagers professionnels sont ceux qui utilisent le plus fréquemment l'autopartage de façon hebdomadaire (23,2%).

4.4.2.2. Nombre de location par mois

À partir des fréquences d'utilisation déclarées par les autopartageurs, nous pouvons calculer un nombre moyen d'utilisations par mois.

Fréquence d'utilisation	Tous les jours ou presque	2-3 fois par semaine	1 fois par semaine	2-3 fois par mois	1 fois par mois	1 fois tous les 2 mois	2-3 fois par an	Moins souvent	Jamais
-------------------------	---------------------------	----------------------	--------------------	-------------------	-----------------	------------------------	-----------------	---------------	--------



Figure 43 : Équivalences entre la fréquence d'utilisation et le nombre d'utilisations par mois

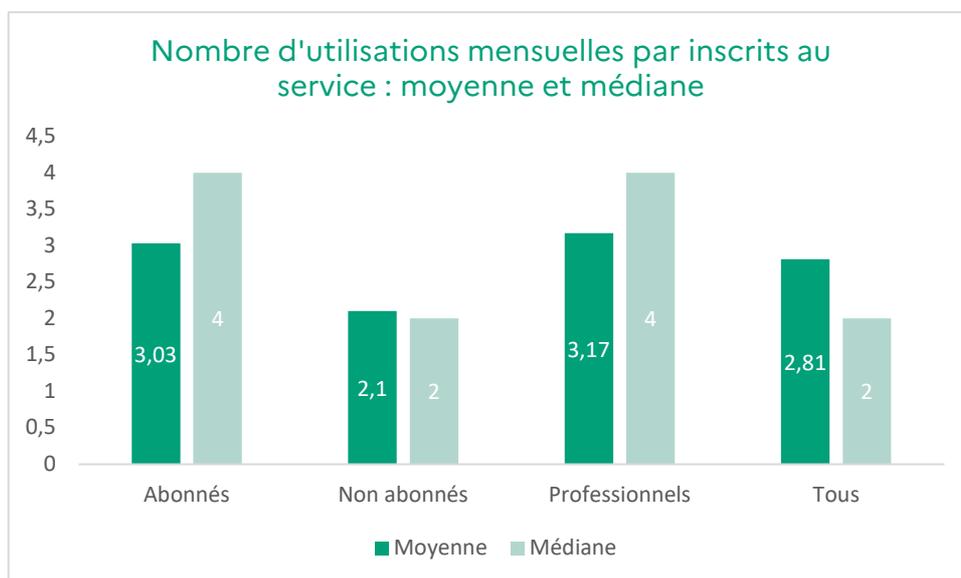


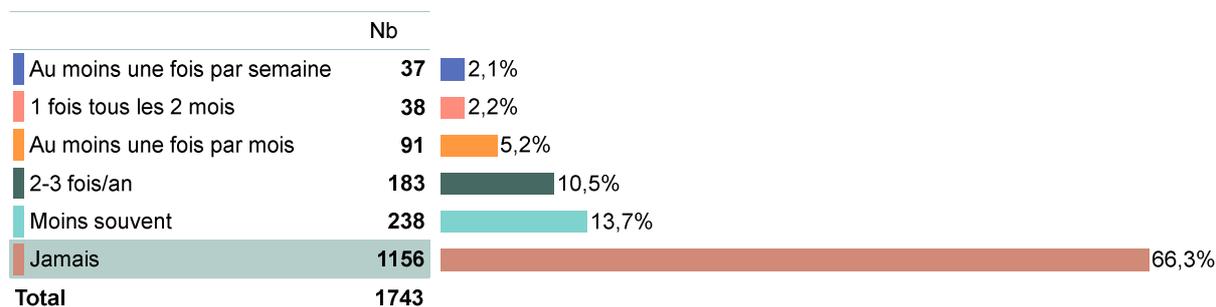
Figure 44 : Nombre d'utilisations mensuelles par inscrits au service en fonction de la typologie d'utilisateurs (moyenne et médiane)

En moyenne, les utilisateurs utilisent **2,8 fois par mois leur service d'autopartage** (pour une médiane de 2 utilisations par mois). Cette moyenne d'utilisation a légèrement progressé par rapport à l'édition de 2019 (elle était alors de 2,4 en moyenne).

Par ailleurs, les professionnels constituent la catégorie utilisant le plus fréquemment par mois l'autopartage : ils le font en moyenne 3,2 fois par mois (pour une médiane de 4 utilisations par mois). Ils sont suivis de près par les utilisateurs abonnés, qui utilisent le service en moyenne 3 fois par mois (pour une médiane de 4 utilisations par mois).

4.4.2.3. Utilisation dans d'autres villes

Les autopartageurs peuvent également louer un véhicule en autopartage au départ d'une ville différente de leur lieu de résidence.



p = <0,01 ; Khi2 = 3205,58 ; ddl = 5 (TS)

Figure 45 : Répartition des utilisateurs actifs selon leur fréquence d'utilisation de l'autopartage dans une autre ville que leur ville de résidence

Cette possibilité peut être offerte par des partenariats entre opérateurs d'autopartage. L'usage d'un service d'autopartage en boucle dans une ville différente de sa ville de résidence peut s'expliquer par un déplacement personnel ou professionnel dans cette ville, ou simplement par le fait de louer une voiture en autopartage dans une ville à proximité de la sienne (par exemple lorsque l'enquêté habite à proximité d'une grande agglomération, qui propose une offre d'autopartage distincte de celle de sa commune d'habitation). Au sein de l'échantillon des utilisateurs d'autopartage en boucle, 33,7 % l'ont fait au cours

des douze derniers mois, contre 31 % en 2019. Aucune différence significative entre typologies d'inscrits n'est observée.

LES USAGES DE L'AUTOPARTAGE EN BOUCLE

L'autopartage permet de satisfaire un besoin ponctuel, mais régulier, de mobilité. En effet, près de 2 autopartageurs sur trois (64 %) y ont recours au moins une fois par mois sans pour autant y avoir recours chaque semaine. Les professionnels et les abonnés ont une fréquence d'usage de l'autopartage plus importante que les non-abonnés. Les locations se font majoritairement dans les villes de résidence. Un tiers de l'échantillon a toutefois déclaré avoir réalisé une location dans une autre ville que sa ville de résidence au cours des douze derniers mois.

Les fréquences d'utilisation de l'autopartage sont similaires à celles observées lors de l'édition de 2019. Toutefois le nombre d'utilisations mensuelles (2,8 contre 2,4) ainsi que la fréquence d'utilisation dans une autre ville que celle de résidence (33,7 % contre 31 %) ont légèrement progressé.

4.4.3. Cas d'usage

Les usages types sont basés sur l'usage du service par lequel les enquêtés ont reçu l'enquête. Ainsi, pour les cas d'usage, les enquêtés ayant répondu « jamais » à la fréquence d'utilisation du premier service d'analyse sont exclus de celle-ci. Pour l'ensemble de l'analyse des cas d'usage de l'autopartage en boucle, l'échantillon est de **1 731 enquêtés**.

Les cas d'usage de l'autopartage en boucle dépendent de plusieurs indicateurs clés tels que les durées pour lesquels les usagers ont l'habitude de louer un véhicule en autopartage, les destinations vers lesquelles ils ont l'habitude de se rendre, ainsi que les motifs habituels de déplacements en autopartage.

4.4.3.1. Durées de location

Plus d'un autopartageur en boucle sur deux (53,7%) loue un véhicule pour plus d'une heure de location. Une minorité des utilisateurs actifs effectuent une location pour moins d'une heure (2,5%). 28,4% d'entre eux réalisent une location pour une journée de location, et 15,5 % pour deux jours ou plus de location. Comparativement à l'édition de 2019, on remarque une diminution de la part d'utilisateurs utilisant le service pour une journée de location (ou plus) : elle était de 59 % contre 44,1 % en 2022.

	Moins d'1 heure de location	1 à 2 heures de location	2 à 4 heures de location	Une journée de location	2 à 3 jours de location	4 jours ou plus de location	Total
Abonnés	8	111	350	256	125	44	894
Non abonnés	29	89	180	107	36	18	459
Professionnels	6	44	155	128	35	10	378
Total	43	244	685	491	196	72	1731

$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 73,75$; $\text{ddl} = 10$ (TS)

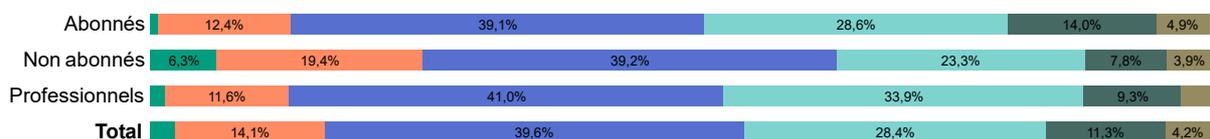


Figure 46 : Durée type de location des utilisateurs actifs d'autopartage en boucle selon leur typologie d'utilisateurs

Les non-abonnés réalisent des locations plus courtes que l'ensemble de l'échantillon : 64,9% d'entre eux réalisent en moyenne des trajets de moins de 4 heures et 6,3% de leurs déplacements font moins d'une heure contre 2,5% pour l'ensemble de l'échantillon.

Par ailleurs, les abonnés sont les utilisateurs réalisant les déplacements les plus longs, puisque 18,9 % d'entre eux réalisent des déplacements de plus de 2 jours de location, contre respectivement 11,8 % et 11,9% pour les non-abonnés et les professionnels.

4.4.3.2. Lieux de destination

Les utilisateurs actifs de l'autopartage en boucle ont été enquêtés sur les destinations types de location en autopartage. Plusieurs réponses étaient possibles à cette question.

	Circuler en périphérie de votre agglomération de résidence	Pour vous rendre à la campagne/montagne/au bord de la mer	Pour vous rendre dans une autre agglomération	Circuler dans le centre ville de votre agglomération de résidence	Autre	Total
Abonnés	604	567	421	187	19	1798
Non abonnés	297	182	172	110	21	782
Professionnels	230	191	248	86	16	771
Total	1131	940	841	383	56	3351

p = <0,01 ; Khi2 = 61,24 ; ddl = 8 (TS)

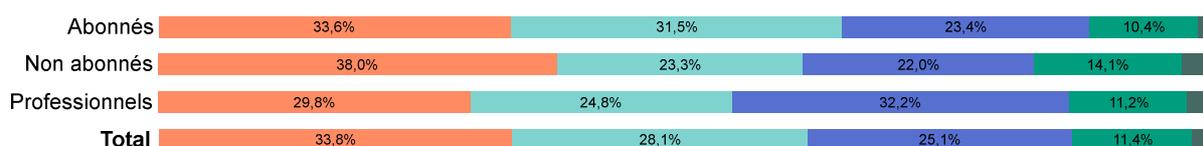


Figure 47 : Destination type de location des utilisateurs actifs (taux de citation)

L'autopartage en boucle semble majoritairement utilisé pour circuler en périphérie de leur agglomération (33,8 %) ainsi que pour se rendre « à la campagne/montagne/au bord de mer » (28,1 %), suivi par des déplacements vers « une autre agglomération » (25,1 %). Il peut s'agir de destinations non ou mal-desservies par les transports collectifs et/ou trop lointaine pour un accès en modes actifs, justifiant un usage de l'autopartage. Par ailleurs, seuls 11,4 % des enquêtés ont déclaré avoir recours à l'autopartage pour circuler dans le centre-ville de leur agglomération de résidence.

Au sein des profils d'utilisateurs, les abonnés et les professionnels ont davantage recours à l'autopartage pour se rendre dans une autre agglomération ou pour se rendre à la campagne/montagne/bord de mer. Cela peut s'expliquer en partie par des déplacements liés aux loisirs ou à des déplacements professionnels dans le cas de la catégorie « Professionnels ». Par ailleurs, les non-abonnés utilisent plus fréquemment que le reste de l'échantillon l'autopartage pour se déplacer au sein de leur agglomération de résidence (22,7% contre 17,3%).

4.4.3.3. Motifs de location

De la même manière que pour les durées types de location, les enquêtés avaient la possibilité de répondre à cette question via plusieurs modalités.

De manière générale, pour quels types de trajet louez vous un véhicule en autopartage ?

	Nb	% cit.
Autre	78	1,6%
Aller travailler	80	1,7%
Accéder à des services (administratifs, médicaux, etc.)	167	3,5%
Réaliser un déplacement professionnel	425	8,8%
Accompagner ou aller chercher quelqu'un	561	11,7%
Réaliser des achats	788	16,4%
Transporter des objets encombrants	847	17,6%
Partir en vacances ou en weekend	891	18,6%
Pratiquer une activité de loisir ou de sociabilité	966	20,1%
Total	4803	100,0%

p = 0,00 ; Khi2 = 2344,23 ; ddl = 8 (TS)

Figure 48 : Motif type de location des utilisateurs actifs

Les activités de sociabilité et de loisirs ont été les plus plébiscitées par les enquêtés (taux de citation de 20%), suivies par les départs en vacances (18,6%), ainsi que le transport d'objets encombrants (17,6%).

L'utilisation de l'autopartage dans le cadre d'un déplacement domicile-travail est très peu répandue au sein de l'échantillon, elle l'est cependant pour les déplacements professionnels (8,8%).

	Pratiquer une activité de loisir ou de sociabilité	Partir en vacances ou en weekend	Transporter des objets encombrants	Réaliser des achats	Accompagner ou aller chercher quelqu'un	Réaliser un déplacement professionnel	Accéder à des services (administratifs, médicaux, etc.)	Aller travailler	Autre	Total
Abonnés	577	557	440	436	323	85	91	31	44	2584
Non abonnés	243	165	231	222	138	34	44	15	20	1112
Professionnels	146	169	176	130	100	306	32	34	14	1107
Total	966	891	847	788	561	425	167	80	78	4803

$p = 0,00$; $\text{Khi2} = 696,99$; $\text{ddl} = 16$ (TS)

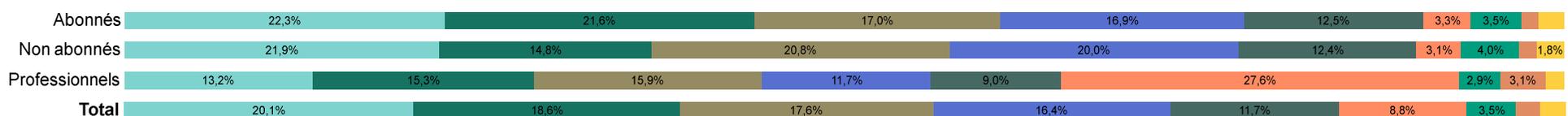


Figure 49 : Motifs types de location en fonction des typologies d'utilisateurs actifs (plusieurs réponses possibles)

Si l'on analyse les motifs types de déplacement en fonction des typologies d'utilisateurs, on remarque que ces déplacements professionnels sont logiquement plus importants pour les professionnels (27,6 % contre 8,8 % pour l'ensemble de l'échantillon). Les non-abonnés utilisent davantage l'autopartage pour **réaliser des achats** ou pour **transporter des objets encombrants**, tandis que les abonnés l'utilisent majoritairement pour partir en weekend ou pour pratiquer des activités de loisirs ou de sociabilité.

LES MOTIFS ET LES DESTINATIONS TYPES DE L'AUTOPARTAGE EN BOUCLE

Les cas d'usage majoritaires sont ceux qui répondent à la définition et aux positionnements stratégiques de l'autopartage : il s'agit pour une majorité d'autopartageurs de locations d'un véhicule pour une courte durée (1 à 4 heures de location), pour un usage en dehors de leur agglomération de résidence (et ce davantage pour les usagers professionnels et abonnés) et pour des motifs liés aux loisirs. Se distinguent néanmoins logiquement les professionnels par un usage pour motifs professionnels ainsi que les non-abonnés qui utilisent davantage l'autopartage pour réaliser des achats ou pour transporter des objets encombrants.

4.4.4. La dernière location

Les utilisateurs actifs de l'autopartage en boucle ont été interrogés sur les caractéristiques de leur dernière location. Les non-utilisateurs ont été exclus de cet échantillon ainsi que les usagers ayant utilisé un autre service que ceux en boucle pour leur dernière location.

L'échantillon de la dernière location pour les services d'autopartage en boucle concerne donc **1 712 enquêtés**.

4.4.4.1. Caractéristiques de la dernière location

Parmi les services utilisés lors de la dernière location, on remarque une prédominance de l'opérateur Citiz, et notamment Citiz Alpes, Citiz Provence ainsi que le service Communauto.

4.4.4.1.1. Durée

Pour 72,2 % des autopartageurs en boucle, la dernière location a duré moins une journée (« entre 1 heure et 24 heures »).

	moins d'une heure	entre 1 heure et 24 heures	24 heures ou plus de 24 heures	ne sait plus	Total
Abonnés	32	635	201	10	878
Non abonnés	41	323	79	15	458
Professionnels	16	274	81	5	376
Total	89	1232	361	30	1712

$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 30,25$; $\text{ddl} = 6$ (TS)

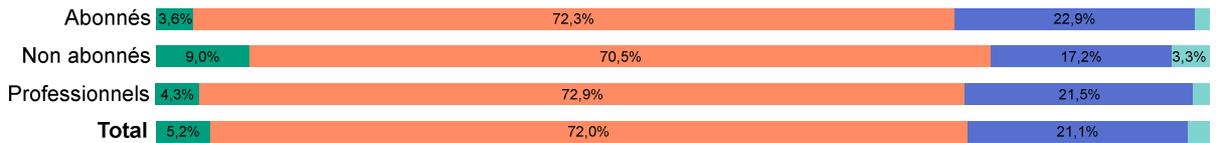


Figure 50 : Répartition des utilisateurs actifs d'un service d'autopartage en boucle selon la durée de leur dernière location

Les utilisateurs non abonnés ont réalisé un dernier déplacement plus court que le reste de l'échantillon (9 % contre 5,1 % des déplacements ont duré moins d'une heure).

Combien de minutes a duré cette dernière location ?

Moyenne = **36,01** minutes Médiane = **40,00** minutes Ecart-type = **14,47**

Min = **10** minutes Max = **59** minutes

	Nb	
De 10 minutes à 19 minutes	16	18,0%
De 20 minutes à 29 minutes	8	9,0%
De 30 minutes à 39 minutes	16	18,0%
De 40 minutes à 49 minutes	28	31,5%
De 50 minutes à 59 minutes	21	23,6%
Total	89	

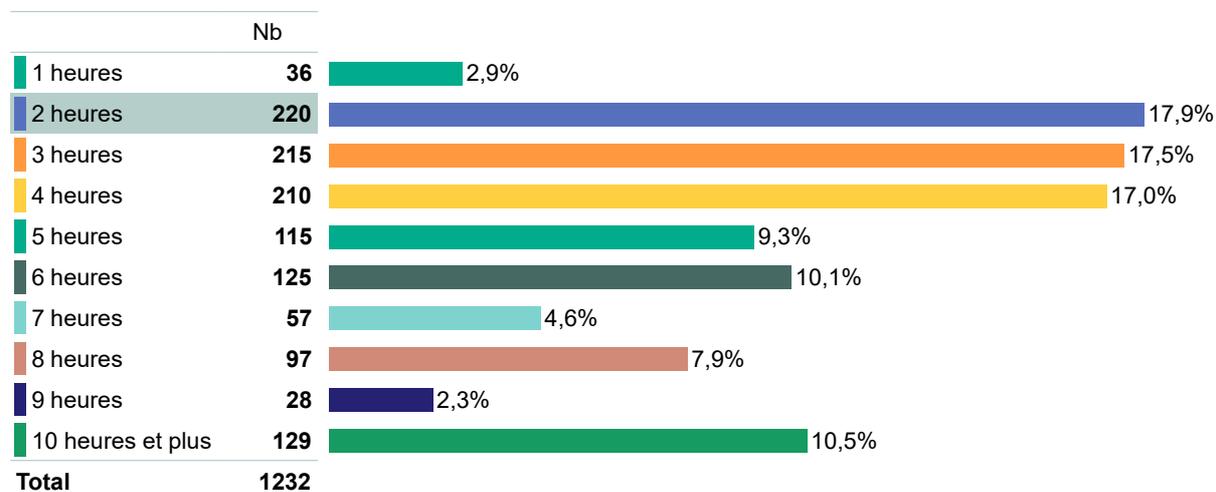
$p = 0,02$; $\text{Khi}^2 = 12,18$; $\text{ddl} = 4$ (S)

Figure 51 : Répartition des utilisateurs actifs d'un service d'autopartage en boucle selon la durée (en minutes) de leur dernière location (enquête ayant réalisé un déplacement de moins d'une heure)

Parmi les enquêtés ayant précisé leurs temps de déplacements en minutes, la moitié des derniers déplacements ayant duré moins d'une heure (51,1 %) ont duré plus de 40 minutes.

Combien d'heures a duré cette dernière location ?

Moyenne = **5,15** heures Médiane = **4,00** heures Ecart-type = **3,46**
 Min = **1** heures Max = **24** heures



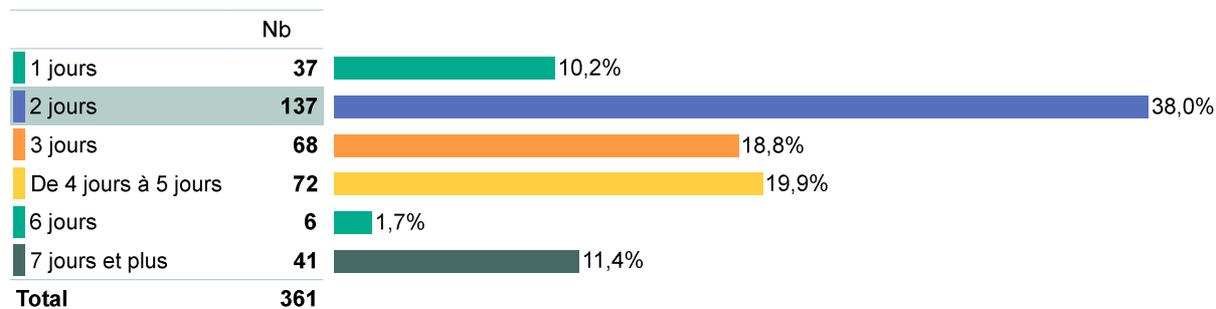
p = **<0,01** ; Khi2 = **382,89** ; ddl = **9 (TS)**

Figure 52 : Répartition des utilisateurs actifs d'un service d'autopartage en boucle selon la durée (en heures) de leur dernière location (utilisateurs actifs uniquement – enquêtés ayant réalisé un déplacement de 1 heure à 24 heures)

Parmi les enquêtés ayant précisé le nombre d'heures de leur dernière location, nous pouvons remarquer que **près de la moitié des déplacements ont duré moins 5 heures (54,9%), soit une demi-journée environ**. Seuls 2,9% des déplacements ont duré moins d'une heure.

Combien de jours a duré cette dernière location ?

Moyenne = **3,70** jours Médiane = **3,00** jours Ecart-type = **4,05**
 Min = **1** jours Max = **48** jours



p = **<0,01** ; Khi2 = **165,25** ; ddl = **5 (TS)**

Figure 53 : Répartition des utilisateurs actifs selon la durée (en jours) de leur dernière location (utilisateurs actifs uniquement)

Par ailleurs, pour les enquêtés ayant réalisé un déplacement de plus de 24 heures, il s'agit pour la plupart **d'une location correspondant à la durée d'un weekend** : dans 38% des cas la location a duré 2 jours. Les locations pouvant s'apparenter à une location à la semaine représentent quant à elles 11,5% de ce sous-échantillon.

4.4.4.1.2. Distance

	Moins de 20 kilomètres	De 20 à 50 kilomètres	De 50 à 100 kilomètres	De 100 à 200 kilomètres	De 200 à 500 kilomètres	Plus de 500 kilomètres	Ne sait plus	Total
Abonnés	241	250	126	90	97	64	10	878
Non abonnés	132	136	76	46	34	23	11	458
Professionnels	80	81	63	61	56	30	5	376
Total	453	467	265	197	187	117	26	1712

p = <0,01 ; Khi2 = 38,93 ; ddl = 12 (TS)

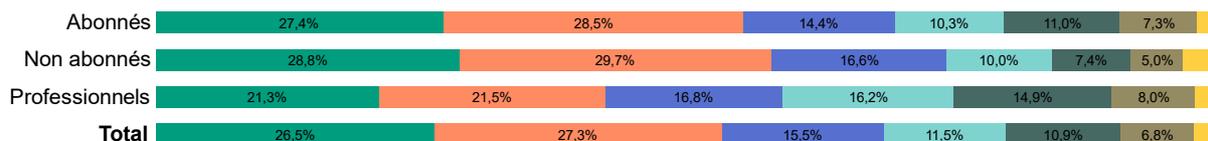


Figure 54 : Répartition des utilisateurs actifs d'un service d'autopartage en boucle selon la distance parcourue lors de leur dernière location

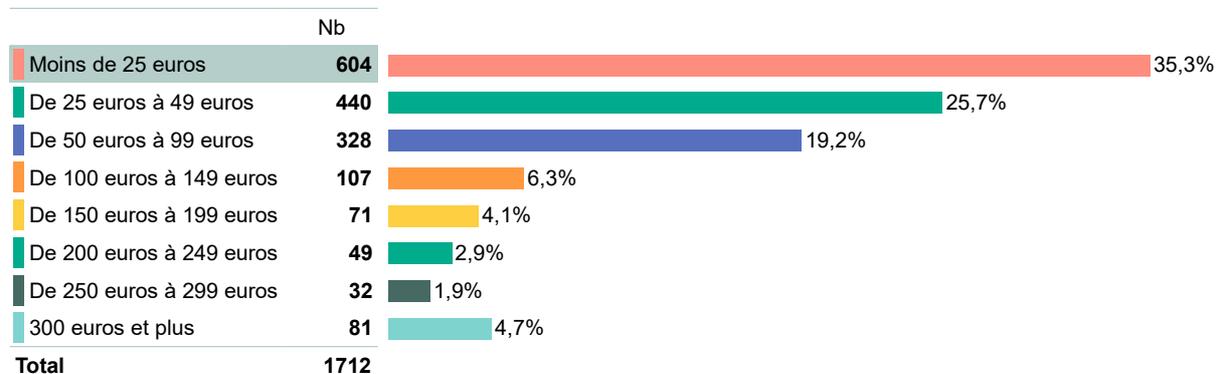
Plus d'un autopartageur sur deux (54,3 %) a parcouru moins de 50 kilomètres au cours de sa dernière location, les non-abonnés étant les plus nombreux à avoir parcouru 50 kilomètres maximum (58,5%). Les déplacements de plus de 200 kilomètres concernent principalement les professionnels, c'est le cas de 22,9 % d'entre eux contre 17,7 % pour le reste de l'échantillon.

4.4.4.1.3. Coût

Combien vous a coûté cette dernière location, en euros ?

Moyenne = 71,61 euros Médiane = 35,00 euros Ecart-type = 102,56

Min = 0 euros Max = 1350 euros



p = <0,01 ; Khi2 = 1523,87 ; ddl = 7 (TS)

Figure 55 : Répartition des utilisateurs actifs d'un service d'autopartage en boucle selon le coût de leur dernière location

Le coût de la dernière location est en moyenne de 71 euros. La médiane est cependant bien plus faible (35 euros), puisque 61 % des autopartageurs ont dépensé moins de 49 euros lors de leur dernière location. Aucune différence significative n'est observée entre les différents types d'autopartageurs concernant le coût de leur dernière location.

DES LOCATIONS FONCTIONS DES DISTANCES, COÛTS ET TEMPS

L'analyse de la dernière location permet de constater que la **durée, le nombre de kilomètres parcourus et le coût et de la dernière location sont intrinsèquement liés**. En effet, pour la majorité des enquêtés, la dernière location a duré moins de 5 heures, pour une distance de moins de 50 kilomètres et un coût inférieur à 49 euros.

Les non-abonnés semblent réaliser des déplacements plus courts (en temps et en distance), de fait moins coûteux, à l'inverse des utilisateurs abonnés et professionnels.

4.4.4.2. Contexte

4.4.4.2.1. Contexte temporel

Plus de la moitié (55,1%) des dernières locations a eu lieu en semaine, contre 40,9 % en weekend. La proportion de déplacements en semaine est plus importante chez les professionnels (70,5%) que pour le reste de l'échantillon, et elle est plus faible chez les usagers abonnés (49%). Par ailleurs, les usagers abonnés ont davantage réalisé un déplacement le weekend que le reste de l'échantillon (47,7% contre 40,9%).

	En semaine (du lundi au vendredi)	Le week-end (samedi, dimanche)	Ne sait plus	Total
Abonnés	430	419	29	878
Non abonnés	249	184	25	458
Professionnels	265	97	14	376
Total	944	700	68	1712

$p = <0,01$; Khi2 = 56,77 ; ddl = 4 (TS)



Figure 56 : Répartition des utilisateurs actifs d'un service d'autopartage en boucle selon la temporalité de leur dernière location à l'échelle de la semaine

Les locations ont démarré légèrement plus le matin que l'après-midi (respectivement 44% et 40,7 %), et de manière minoritaire en soirée (11,8 %). La part des déplacements ayant débuté en soirée est plus importante chez les abonnés (13,6%), tandis que les déplacements ayant commencé le matin concernent davantage les professionnels (48,7%).

	Dans la matinée (8h-12h)	Dans l'après-midi (12h-20h)	Dans la soirée/nuit (20h-8h)	Ne sait plus	Total
Abonnés	368	371	119	20	878
Non abonnés	202	187	46	23	458
Professionnels	183	139	37	17	376
Total	753	697	202	60	1712

$p = 0,009$; Khi2 = 17,14 ; ddl = 6 (TS)



Figure 57 : Répartition des utilisateurs actifs d'un service d'autopartage en boucle selon la temporalité de leur dernière location à l'échelle de la journée

Un tiers des locations a eu lieu au cours de congés (ou RTT), cette part est plus élevée chez les usagers abonnés : c'est le cas de 43,5 % d'entre eux, contre 35,9 % de l'ensemble de l'échantillon. Logiquement,

les professionnels n'étaient pas en congé ou en RTT dans 77,9 % des cas, contre 60,9 % de l'ensemble de l'échantillon.

	Oui	Non	Ne sait plus	Total
Abonnés	382	474	22	878
Non abonnés	159	275	24	458
Professionnels	74	293	9	376
Total	615	1042	55	1712

p = <0,01 ; Khi2 = 74,73 ; ddl = 4 (TS)



Figure 58 : Répartition des utilisateurs actifs d'un service d'autopartage en boucle selon la prise de congés ou pose de RTT lors de leur dernière location

4.4.4.2.2. Contexte spatial

Les utilisateurs ont été également interrogés sur le contexte spatial de leur dernière location : où ont-ils réalisé leur dernière location et dans quel type de lieu le véhicule était stationné ?

	Nb	
dans votre agglomération de résidence	1537	89,8%
dans une autre agglomération	170	9,9%
ne sait plus	5	0,3%
Total	1712	

p = 0,00 ; Khi2 = 2478,35 ; ddl = 2 (TS)

Figure 59 : Lieu de récupération du véhicule

Pour la plupart des enquêtés (89,8 %), le véhicule a été loué au sein de l'agglomération de résidence. Aucune différence significative n'est observée entre les typologies d'utilisateurs.

	en centre-ville	à proximité immédiate du centre-ville	en périphérie	ne sait plus	Total
Abonnés	604	198	75	1	878
Non abonnés	302	107	42	7	458
Professionnels	269	71	34	2	376
Total	1175	376	151	10	1712

p = 0,03 ; Khi2 = 13,62 ; ddl = 6 (S)



Figure 60 : Répartition des usagers actifs d'un service d'autopartage en boucle en fonction de la typologie du lieu de récupération du véhicule lors de la dernière location

Le véhicule est majoritairement loué en **centre-ville** (68,8 %) ou à proximité immédiate de celui-ci (22 %).

	sur la voirie (dans la rue)	dans un parking en surface (en plein air)	dans un parking en ouvrage (souterrain ou aérien/en silo)	ne sait plus	Total
Abonnés	572	176	130	0	878
Non abonnés	312	92	49	5	458
Professionnels	258	65	51	2	376
Total	1142	333	230	7	1712

p = 0,02 ; Khi2 = 14,56 ; ddl = 6 (S)



Figure 61 : Répartition des usagers actifs d'un service d'autopartage en boucle en fonction de la typologie de stationnement du véhicule lors de la dernière location

Pour plus des deux tiers des dernières locations (66,7 %), le véhicule était **stationné en voirie au début de la location**. Peu de différences sont observées entre les typologies d'usagers sur cette question.

	Oui	Non	Ne sait plus	Total
Abonnés	689	105	1	795
Non abonnés	331	76	3	410
Professionnels	246	85	1	332
Total	1266	266	5	1537

p = <0,01 ; Khi2 = 29,01 ; ddl = 4 (TS)

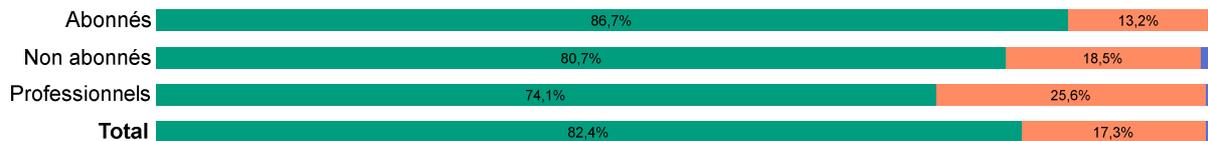
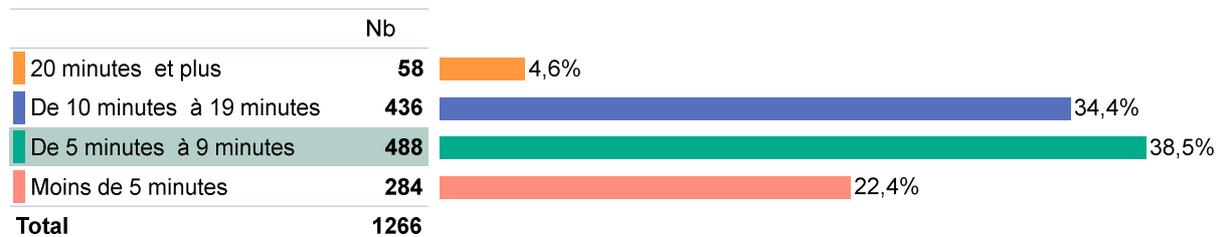


Figure 62 : Répartition des usagers actifs d'un service d'autopartage en boucle en fonction de la proximité du lieu de récupération du véhicule par rapport à leur domicile (NB : pour les enquêtés ayant récupéré leur véhicule au sein de leur ville de résidence)

Lors de la dernière location, le véhicule a majoritairement été loué à **proximité du domicile**. Dans le cas des professionnels, cela a été moins le cas que pour le reste de l'échantillon : 25,6 % d'entre eux n'ont pas récupéré leur véhicule à proximité de chez eux, contre 17,3 % du reste de l'échantillon. Cela peut en partie s'expliquer par des déplacements professionnels réalisés dans d'autres agglomérations que celle de résidence (observés dans les cas d'usage de la location d'autopartage en boucle chez les usagers professionnels).

Moyenne = 7,96 minutes Médiane = 6,00 minutes Ecart-type = 7,46
Min = 1 minutes Max = 190 minutes



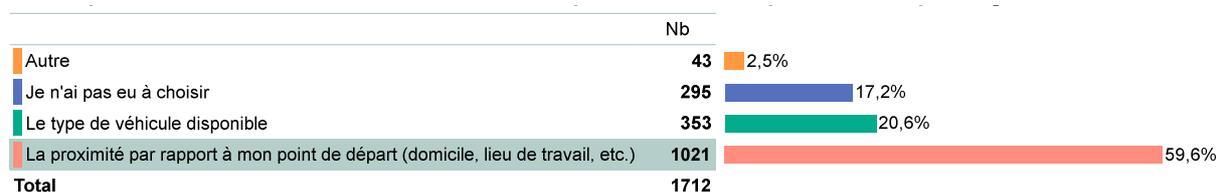
p = <0,01 ; Khi2 = 352,52 ; ddl = 3 (TS)

Figure 63 : Temps d'accès au véhicule (usagers actifs d'un service d'autopartage en boucle ayant récupéré leur véhicule à proximité de leur domicile uniquement)

Parmi les usagers ayant déclaré avoir récupéré leur véhicule à proximité de leur domicile, la distance à pied a été en moyenne de **8 minutes**, pour une médiane de 6 minutes.

4.4.4.2.3. Déterminant du choix de la station

Lors de leur dernière location, les usagers de l'autopartage en boucle semblent avoir majoritairement choisi le lieu de récupération du véhicule en fonction de la **proximité à un lieu fréquenté quotidiennement** (le domicile ou le lieu de travail par exemple).



$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 1222,40$; $\text{ddl} = 3$ (TS)

Figure 64 : Répartition des usagers actifs d'un service d'autopartage en boucle en fonction du déterminant du choix de la station pour leur dernière location (les catégories "autre" et « ne sait pas » ont été regroupées pour cette question)

En effet, le choix de la station apparaît le plus souvent guidé par la **proximité au point de départ** (59,6 %), qu'il s'agisse du domicile ou du lieu de travail. Le type de véhicule a été un déterminant pour 20,6 % des enquêtés. Aucune différence significative n'a été observée entre les typologies d'usagers pour cette question.

4.4.4.2.4. Type de véhicule

Comme vu précédemment, l'utilisation de véhicule en autopartage correspond à un besoin de transports d'objets encombrant pour 17,6 % des enquêtés (figure 49). De plus, nombreux sont les usagers ayant déclaré avoir recours à ce mode de déplacement pour réaliser des loisirs, pouvant nécessiter de transporter du matériel volumineux, via un véhicule utilitaire par exemple.

Le véhicule que vous avez loué était-il un véhicule utilitaire (camionnette, van, etc.) ?



$p = 0,00$; $\text{Khi}^2 = 2911,77$; $\text{ddl} = 2$ (TS)

Figure 65: Type de véhicule loué lors de la dernière location

Cependant, la location d'un véhicule utilitaire n'a concerné que 5,1 % des enquêtés. Pour 94,7 % de l'échantillon, il s'agissait d'un véhicule classique. Aucune différence significative n'est observée entre les typologies d'usagers sur le type de véhicule utilisé.

CONTEXTE SPATIAL ET TEMPOREL DE LOCATION : LOUER AU PLUS PRES DE CHEZ SOI

Les dernières locations des usagers de l'autopartage en boucle se répartissent quasi équitablement entre les locations en semaine et le weekend, ainsi qu'entre le début et le milieu de journée. Par ailleurs, un tiers des déplacements ont eu lieu lors d'un jour de congé, et c'est le cas de plus de 40 % des déplacements des utilisateurs abonnés. L'autopartage semble demeurer un moyen de déplacements liés aux motifs de loisirs pour une partie de ses usagers.

La plupart des locations ont été réalisées dans le centre-ville des agglomérations de résidence des utilisateurs, à proximité du domicile de ces derniers. C'est d'ailleurs cette proximité qui a guidé le choix du lieu de location pour plus de la moitié de l'échantillon. Le véhicule était stationné sur la voirie dans la majeure partie des cas, et il s'agissait dans 5,1 % d'un véhicule utilitaire.

4.4.4.3. Motifs et destinations

4.4.4.3.1. Motif principal de la location

Motif principal de la dernière location

	Pratiquer une activité de loisir ou de sociabilité	Partir en vacances ou en weekend	Réaliser un déplacement professionnel	Réaliser des achats	Accompagner ou aller chercher quelqu'un	Transporter des objets encombrants	Accéder à des services (administratifs, médicaux, etc.)	Autre	Aller travailler	Ne sait plus	Total
Abonnés	340	176	26	106	92	73	20	27	13	5	878
Non abonnés	132	64	21	76	50	60	23	19	8	5	458
Professionnels	52	41	178	27	22	19	10	5	19	3	376
Total	524	281	225	209	164	152	53	51	40	13	1712

p = 0,00 ; Khi2 = 566,34 ; ddl = 18 (TS)

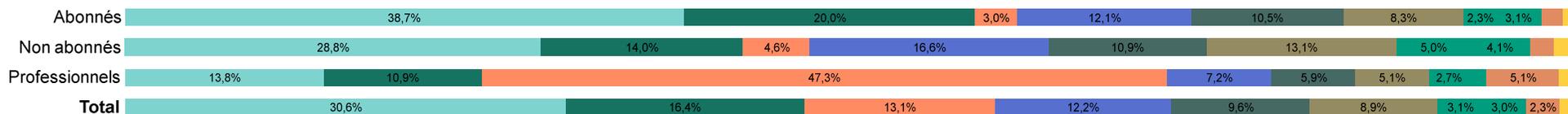


Figure 66: Répartition des usagers actifs d'un service d'autopartage en boucle selon le motif principal de leur dernière location

Les **loisirs** constituent la part la plus importante des motifs de la dernière location, tout particulièrement chez les usagers abonnés : 38,7 % d'entre eux ont déclaré avoir réalisé leur dernier déplacement pour des motifs liés aux loisirs ou à la sociabilité, contre 30,6 % des usagers. Les **abonnés apparaissent comme la catégorie d'usagers associant le plus l'autopartage à des déplacements liés aux loisirs**, puisque 20 % d'entre eux ont également déclaré avoir réalisé leur dernier déplacement dans le cadre de vacances ou de weekend, contre 16,4 % des usagers. Sans surprise, **les déplacements professionnels concernent principalement la catégorie « Professionnels »**, ce motif concerne 47,3 % d'entre eux, contre 13,1 % pour le reste de l'échantillon. Parmi les autres motifs de location, on recense également la réalisation d'achat, plus important parmi les usagers non abonnés (16,6 %) que chez le reste de l'échantillon (12,2%), suivi de déplacements liés à des motifs d'accompagnement (« accompagner ou aller chercher quelqu'un »), de déplacements administratifs... Le motif « aller travailler » est le moins commun et représente moins de 3% des motifs d'usage.

4.4.4.3.2. Destination de la dernière location

La destination de la dernière location semble liée à la localisation de la dernière location, réalisée majoritairement au sein de l'agglomération de résidence.

	En périphérie de l'agglomération dans laquelle vous avez loué le véhicule	Dans une autre agglomération	A la campagne/montagne/au bord de la mer	Dans le centre ville de l'agglomération dans laquelle vous avez loué le véhicule	Ne sait plus	Total
Abonnés	332	209	240	96	1	878
Non abonnés	196	96	110	53	3	458
Professionnels	112	140	82	38	4	376
Total	640	445	432	187	8	1712

$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 43,31$; $\text{ddl} = 8$ (TS)

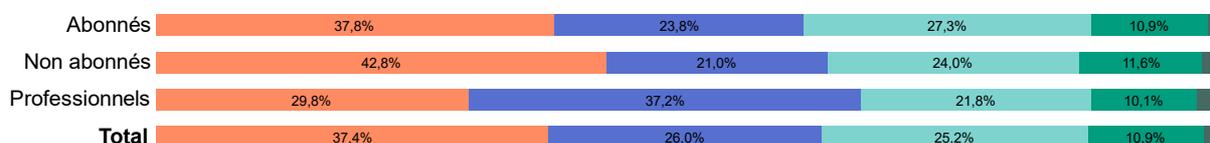


Figure 67: Répartition des enquêtés en fonction de la destination de leur dernière location

En effet, 37,4 % des dernières locations ont eu pour destination l'agglomération au sein de laquelle le véhicule a été loué. Cette proportion est plus importante chez les utilisateurs non abonnés (42,8%) que pour le reste de l'échantillon, les non-abonnés ont également davantage tendance à réaliser des déplacements pour des motifs plus utilitaires. Les professionnels ont majoritairement (37,2%) réalisé des déplacements pour se rendre dans une autre agglomération. Par ailleurs, les déplacements vers une autre agglomération ou vers la campagne, la montagne ou le bord de mer concentrent plus de la moitié des déplacements (50,2 %).

4.4.4.3.3. Des motifs et des destinations intrinsèquement liés

Au-delà du lieu de location du véhicule, le motif de déplacement semble conditionner sa destination.

	En dehors de l'agglomération de résidence	Dans l'agglomération de résidence	Total
Motifs liés aux loisirs	552	251	803
Motifs liés au travail	174	90	264
Réaliser des achats	22	187	209
Accompagner ou aller chercher quelqu'un	53	110	163
Transporter des objets encombrants	28	124	152
Accéder à des services (administratifs, médicaux, etc.)	18	34	52
Total	847	796	1643

$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 354,06$; $\text{ddl} = 5$ (TS)

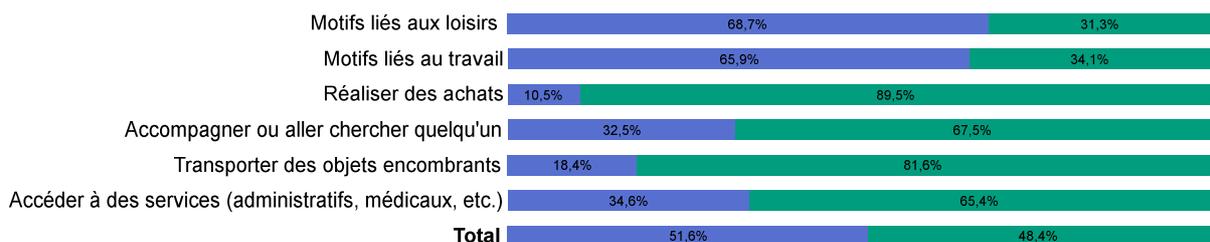


Figure 68: Répartition des usagers actifs d'un service d'autopartage en boucle en fonction du motif et de la destination de la dernière location (69 usagers ont répondu "Ne sait pas" ou « Autre » dans les modalités proposées)

Afin de faciliter l'analyse des relations entre motifs et destinations de déplacements, l'ensemble des déplacements liés au travail (« aller au travail » et « réaliser un déplacement professionnel ») ont été regroupés. De la même manière, les déplacements liés aux loisirs ou aux vacances (« partir en vacances ou en weekend » et « pratiquer une activité de loisirs ou de sociabilité ») ont été analysés conjointement. Par ailleurs, nous distinguons les déplacements réalisés dans l'agglomération de résidence de ceux réalisés en dehors de celle-ci.

Ainsi, parmi les dernières locations réalisées par les autopartageurs en boucle, on remarque que 51,6 % d'entre eux concernaient des **déplacements vers une autre agglomération**, et **48,4 % des déplacements au sein de l'agglomération de résidence**. Les déplacements liés aux loisirs avaient pour destination dans les deux tiers des cas (68,7 %) une autre agglomération que celle de résidence, c'est également le cas des déplacements liés au travail (65,9%). Par ailleurs, les trajets semblant correspondre davantage à des besoins du quotidien (transport d'objet, achat, démarches administratives) ont eu davantage comme destination un lieu situé au sein de la zone d'agglomération de résidence.

4.4.4.3.4. Occupation du véhicule

Seul un tiers (37,5 %) des dernières locations présentait un taux d'occupation égal à un (soit une absence de passager). Dans deux tiers des cas (62,2 %), le conducteur n'était pas seul à bord (dans 37,4 % des cas deux personnes étaient à bord du véhicule, et trois personnes ou plus dans 24,8 % des cas). Les usagers professionnels étaient plus souvent seuls à bord (46,3 %) et les abonnés ont déclaré un taux d'occupation légèrement plus élevé que le reste de l'échantillon.

	1 personne	2 personnes	3 personnes ou plus	Ne sait plus	Total
Abonnés	287	350	240	1	878
Non abonnés	181	176	99	2	458
Professionnels	174	114	86	2	376
Total	642	640	425	5	1712

p = <0,01 ; Khi2 = 26,97 ; ddl = 6 (TS)



Figure 69 : Répartition des usagers actifs d'un service d'autopartage en boucle en fonction de l'occupation du véhicule lors de la dernière location

4.4.4.4. Alternative à l'autopartage

Interrogés sur le mode de déplacements de substitution si l'autopartage n'était pas disponible, les autopartageurs sont 28,1 % à déclarer qu'ils auraient utilisé un véhicule motorisé personnel (voiture ou scooter). Ce taux est notamment plus important chez les usagers professionnels (37,5 %), pouvant s'expliquer par une absence d'alternatives en transports en commun pour se rendre vers leur destination (se situant plus souvent en dehors de l'agglomération de résidence que pour le reste de l'échantillon).

	Véhicule motorisé personnel	Transports en commun	Modes actifs	Avec un autre service de location de voiture	En taxi / VTC	Autre	Total
Abonnés	221	287	39	191	42	98	878
Non abonnés	119	126	19	123	16	55	458
Professionnels	141	108	13	75	9	30	376
Total	481	521	71	389	67	183	1712

p = <0,01 ; Khi2 = 31,68 ; ddl = 10 (TS)

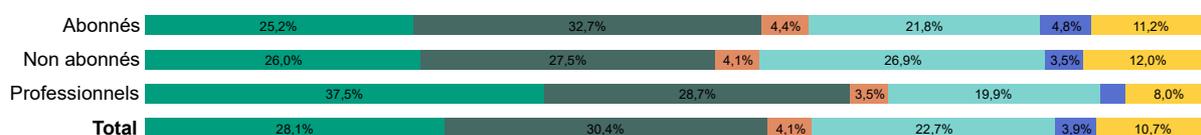
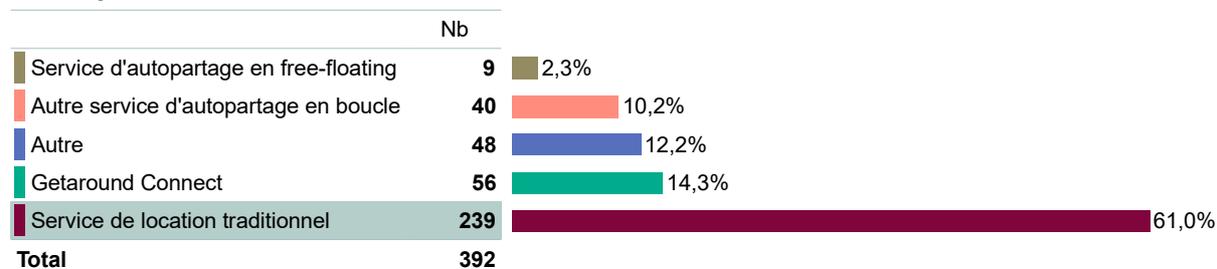


Figure 70 : Répartition des usagers actifs d'un service d'autopartage en boucle selon le mode de déplacement envisageable en substitution de leur dernière location (les catégories « autre » (179 enquêtés) et « en avion » (4 enquêtés) ont été regroupées)

Le report vers les transports en commun concerne près d'un tiers de l'échantillon (30,4 %) – qu'il s'agisse de transports en commun urbains (métro, bus) ou interurbains (train ; car), cette proportion est légèrement plus importante chez les usagers abonnés (32,7 %). Le report modal vers les modes actifs ne concerne que 4,1 % des enquêtés, tandis que les déplacements en taxi et VTC ont été cités dans 3,9 % des cas.

Par ailleurs, dans 22,7 % des cas, les usagers ont déclaré qu'ils auraient utilisé un autre service de location de voiture, ce taux atteint 26,9 % pour les usagers non abonnés.

Avec quel autre service de location de voiture ?



p = 0,00 ; Khi2 = 427,41 ; ddl = 4 (TS)

Figure 71 : Distribution par type de service de location de voiture des usagers actifs d'un service d'autopartage en boucle ayant déclaré utiliser un autre service de location de voiture lorsque l'autopartage n'est pas disponible

Parmi les autres services de location utilisés, 61 % correspondent à des services de location traditionnels (tels que Hertz, Ada, Europcar). 14,3 % des enquêtés utilisant d'autres services de location en cas d'impossibilité d'utiliser leur service d'autopartage en boucle ont déclaré se reporter vers le service Getaround Connect, 10,2 % vers un autre service d'autopartage en boucle et 2,3 % vers un service d'autopartage en free-floating. Parmi les usagers ayant répondu utiliser un autre service, il s'agit en majorité de services de location privés proposés par des grandes enseignes telles qu'Intermarché ou Carrefour. Le report concerne dans 26,8 % des cas un report vers un autre service d'autopartage (free-floating, autre service en boucle ou getaround connect).

DES DEPLACEMENTS FONCTION DES MOTIFS DE DEPLACEMENTS

Pour l'ensemble des usagers, la majorité des dernières locations ont été réalisées au sein de l'agglomération de résidence. Les destinations et motifs de celles-ci varient en fonction de la typologie d'usagers.

Ainsi les **usagers non abonnés** sont les enquêtés effectuant le moins de location en dehors de leur ville de résidence. Leurs locations sont davantage liées à des motifs dits « **utilitaires** » (achats, administratifs, courses, travail, accompagnement).

Les **abonnés** apparaissent comme la catégorie d'usagers associant le plus l'autopartage à **des déplacements liés aux loisirs** (58,7 % pour des déplacements liés aux loisirs ou aux vacances / weekend contre 47 % pour l'ensemble de l'échantillon). Ils se déplacent également davantage à la campagne, à la mer et leur taux d'occupation du véhicule est plus important que pour l'ensemble de l'échantillon.

Les **professionnels** se déplacent moins vers la campagne ou la montagne, mais davantage dans d'autres agglomérations notamment pour réaliser des **déplacements professionnels**.

Ainsi, pour l'ensemble des catégories d'usagers, la destination de la location est logiquement liée à son motif : un déplacement au sein de l'agglomération de résidence est lié à un déplacement dit utilitaire tandis que des déplacements vers la campagne, la mer ont davantage pour motif un départ en weekend ou des activités de loisirs.

Par ailleurs, la question de l'alternative envisageable à l'autopartage permet de manière indirecte de comprendre quel est le mode de transport remplacé par l'autopartage et *in fine* la démotorisation permise. Aussi, dans un tiers des cas, les usagers auraient réalisé leur déplacement avec les **transports en commun**, dans 28% des cas, ils auraient utilisé une voiture personnelle. Dans 22,7 % des cas, les usagers ont déclaré qu'ils auraient utilisé un **autre service de location de voiture (un autre service d'autopartage dans 26,8% des cas)**.

5. Impacts de l'autopartage en boucle sur les comportements de mobilité

5.1. Impact sur les comportements de mobilité

Cette partie a pour objectif de mesurer l'impact de l'autopartage en boucle sur les comportements de mobilité. Nous nous intéressons aux fréquences d'usage des modes et à leur traduction en termes de report modal et de kilomètres parcourus et non parcourus.

Cette thématique était abordée dans le questionnaire sous la forme d'une première série de questions sur les fréquences d'utilisation des modes en fonction du motif avant l'inscription à l'autopartage. Dans un second temps, les modes impactés par une évolution sont identifiés et une nouvelle série de questions concernant les motifs et les fréquences d'usage les concernant est posée.

Cette méthode permet d'établir un lien entre les fréquences et les motifs des déplacements en fonction du mode utilisé. Nous pouvons ainsi associer une estimation de la distance parcourue en croisant ces informations avec les données de l'Enquête Mobilité des Personnes 2019.

5.1.1. Impacts sur les fréquences d'usage des modes

5.1.1.1. Les modes qui évoluent

85% des autopartageurs affirment avoir connu une transformation dans leurs fréquences d'usage pour au moins un mode de transport depuis qu'ils utilisent l'autopartage. Ce chiffre est légèrement supérieur aux résultats de l'enquête 2019 (79%), mais reste dans le même ordre de grandeur.

L'ensemble des modes sont concernés avec des proportions différentes. On constate ainsi que davantage d'utilisateurs de l'autopartage ont modifié leur comportement d'utilisation de la voiture personnelle que

du vélo. Les utilisateurs sont plus nombreux à avoir modifié leurs fréquences d'utilisation des modes motorisés que des modes actifs.

Les deux-roues motorisés, le taxi, les véhicules de micromobilité (trottinettes personnelles ou en free floating, vélos en partage...) sont peu impactés par l'utilisation de l'autopartage. Cependant, le faible nombre d'utilisateurs réguliers de ces modes ne nous permet pas d'aller plus loin dans l'analyse sans perdre en fiabilité.

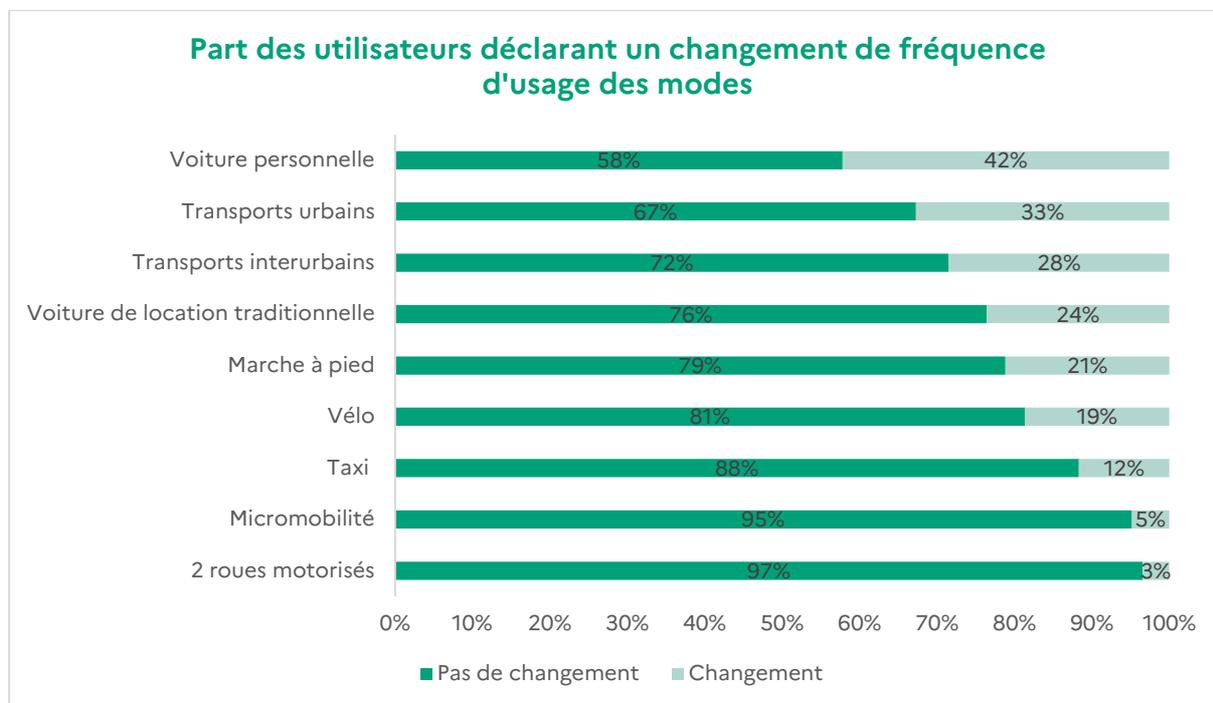


Figure 72 : Part des usagers actifs d'un service d'autopartage en boucle déclarant un changement de fréquence d'usage des modes suite au recours à l'autopartage

5.1.1.2. Sens des évolutions

Le changement de pratiques de mobilité est caractérisé par une modification du nombre de jours d'utilisation. Cette modification peut être associée à une hausse ou à une baisse de la fréquence d'usage. Nous comparons ici les fréquences déclarées par les répondants avant et après leur inscription à un service d'autopartage.

Tout d'abord, le nombre d'utilisateurs (au moins une fois par an) a augmenté pour chacun des modes, à l'exception de la voiture personnelle. L'inscription à l'autopartage semble donc liée à **des pratiques de mobilité plus variées, mobilisant de nouveaux modes de transport** en complément.

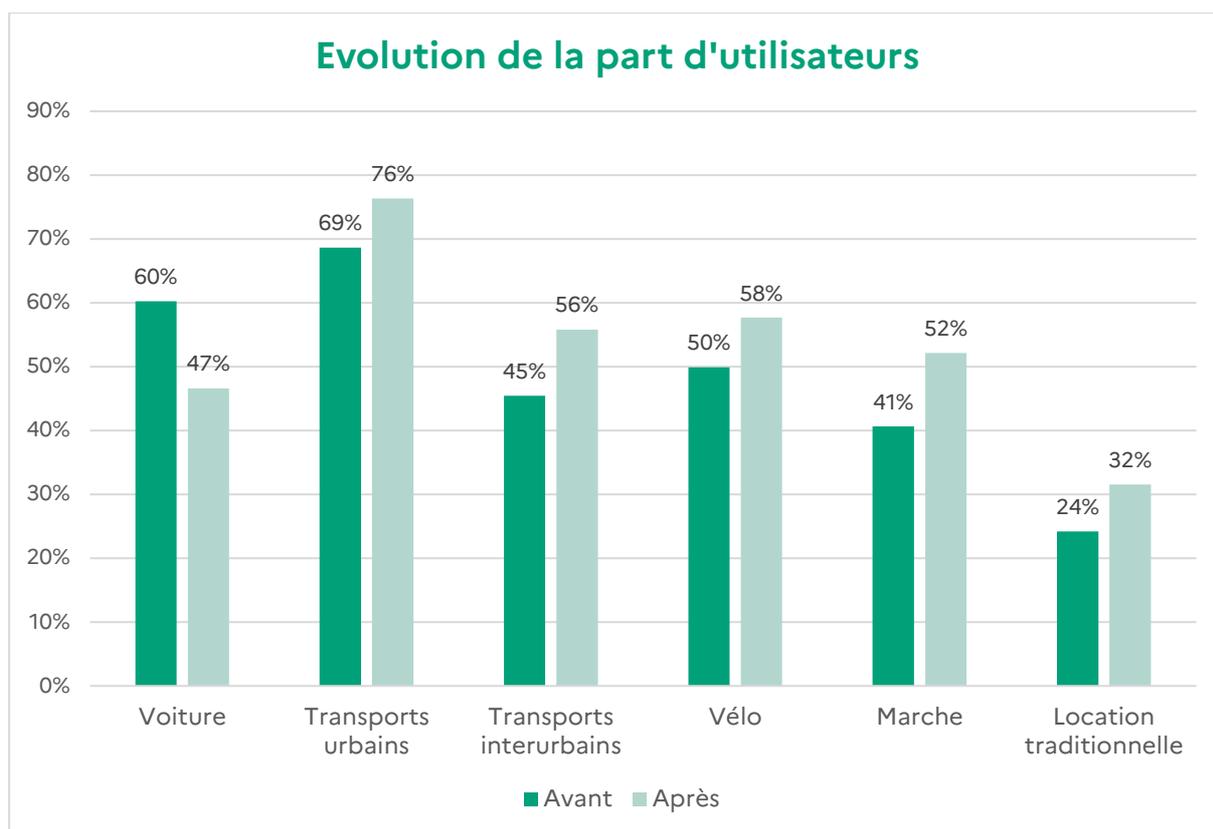


Figure 73 : Évolution de la part d'utilisateurs par mode parmi les usagers actifs d'un service d'autopartage en boucle

De manière générale, les autopartageurs ont connu une augmentation de fréquence d'utilisation de l'ensemble des modes, excepté la voiture personnelle dont l'utilisation diminue. Ces directions sont les mêmes que pour l'enquête 2019. Les modes qui connaissent le changement le plus important sont les transports interurbains et la marche qui sont utilisés plus fréquemment.

	Voiture	Transports urbains	Transports interurbains	Vélo	Marche	Location traditionnelle
Évolution moyenne du nombre mensuel de jours d'utilisation	-1,6	1,75	0,88	1,86	2,63	0,02
Taux de variation	-20%	18%	29%	22%	38%	7%

Figure 74 : Évolution du nombre de jours d'usage des modes par mois parmi les usagers actifs d'un service d'autopartage en boucle

5.1.1.3. Destinations des évolutions

Les évolutions de fréquences d'utilisation des modes de transport diffèrent selon les motifs de déplacement. **La voiture personnelle voit son nombre de jours d'utilisation diminuer pour tous les motifs sauf les vacances.** Les transports urbains connaissent une variation plus faible pour les déplacements liés au travail (6%) que pour les autres motifs (27 à 33%). L'utilisation des transports interurbains augmente davantage pour les motifs de loisir et de vacances que pour les autres motifs. L'utilisation du vélo n'augmente pas pour les déplacements de loisir, mais pour l'ensemble des autres motifs. L'utilisation de la marche augmente de manière homogène, quel que soit le motif.

L'autopartage participe d'une réorganisation des mobilités des utilisateurs qui se traduit par une **diminution de l'usage de la voiture personnelle pour les motifs du quotidien**, mais pas pour le motif plus exceptionnel que constituent les vacances. Cependant, l'augmentation de l'utilisation des transports interurbains pour le motif de vacances suggère malgré tout un changement de pratique pour la mobilité longue distance.

Par ailleurs, nous avons constaté dans les parties précédentes que l'utilisation de l'autopartage n'est que peu intégrée dans l'organisation des déplacements domicile-travail pour les particuliers. Il est donc peu surprenant que les usages des autres modes évoluent moins pour ce motif.

		Travail	Accompagnement	Achats	Loisirs	Vacances	Tous motifs
Voiture	Évolution du nombre mensuel moyen de jours d'utilisation	-1,94	-0,20	-0,15	-0,08	0,27	-1,60
	Taux d'évolution	-40%	-12%	-8%	-4%	46%	-20%
Transports urbains	Évolution du nombre mensuel moyen de jours d'utilisation	0,53	0,47	0,86	0,87	/	1,75
	Taux d'évolution	6%	27%	33%	31%	/	18%
Transports interurbains	Évolution du nombre mensuel moyen de jours d'utilisation	0,31	0,09	0,17	0,35	0,25	0,88
	Taux d'évolution	13%	22%	39%	67%	82%	29%
Vélo	Évolution du nombre mensuel moyen de jours d'utilisation	1,63	2,19	1,24	-0,01	/	1,86
	Taux d'évolution	23%	156%	37%	0%	/	22%
Marche	Évolution du nombre mensuel moyen de jours d'utilisation	1,16	0,68	1,49	1,42	/	2,63
	Taux d'évolution	34%	31%	37%	52%	/	38%

Figure 75 : Évolution du nombre de jours d'usage des modes par mois et par motif parmi les usagers actifs d'un service d'autopartage en boucle

5.1.2. Estimations du nombre de kilomètres

Les données collectées nous permettent d'estimer le nombre de trajets mensuels effectués par les répondants pour chaque combinaison mode / motif et d'y associer un kilométrage moyen tiré de l'Enquête Mobilité des Personnes 2019¹⁶.

Mode	Motif	Distance moyenne (km)
Marche	Domicile travail et professionnel	0,75
Marche	Achat	0,79
Marche	Loisir	1,43
Marche	Accompagnement	0,71
Marche	Démarches administratives et de santé	0,94
Vélo	Domicile travail et professionnel	3,13
Vélo	Achat	2,29
Vélo	Loisir	4,63
Vélo	Accompagnement	2,39
Vélo	Démarches administratives et de santé	2,19
Voiture	Domicile travail et professionnel	18,22
Voiture	Achat	8,31
Voiture	Loisir	17,58
Voiture	Accompagnement	10,93
Voiture	Démarches administratives et de santé	11,63
Taxi / VTC	Domicile travail et professionnel	50,75
Taxi / VTC	Achat	4,12
Taxi / VTC	Loisir	10,09
Taxi / VTC	Accompagnement	17,53
Taxi / VTC	Démarches administratives et de santé	31,73

¹⁶ La trop grande variabilité des distances associées aux déplacements pour le motif des vacances nous a conduit à écarter ce motif de notre analyse.

Transports urbains	Domicile travail et professionnel	10,71
Transports urbains	Achat	5,22
Transports urbains	Loisir	9,67
Transports urbains	Accompagnement	8,40
Transports urbains	Démarches administratives et de santé	5,83
Transports interurbains	Domicile travail et professionnel	61,60
Transports interurbains	Achat	29,32
Transports interurbains	Loisir	77,59
Transports interurbains	Accompagnement	39,58
Transports interurbains	Démarches administratives et de santé	32,39

Figure 76 : Tableau des distances par mode et par motif dans l'Enquête Mobilité des Personnes 2019

Notre questionnaire ne permet pas d'analyser les boucles de déplacement. Par exemple, si le répondant déclare effectuer tous les jours ou presque un déplacement pour se rendre au travail à vélo, nous pouvons associer une distance à ce type de déplacement. Et s'il déclare aussi faire tous les jours ou presque un déplacement d'accompagnement à vélo, nous pouvons aussi associer une distance à ce type de déplacement. Mais nous ne pouvons pas savoir si ces deux motifs sont associés dans un seul déplacement (dit « complexe ») ou effectués dans deux déplacements différents (dits « simples »).

Si nous considérons que tous les déplacements sont simples, nous risquons de surestimer les distances parcourues. Il est cependant complexe d'estimer quelle est la part des déplacements qui sont mutualisés entre plusieurs motifs et de combien est réduite la distance parcourue.

Nous proposons une estimation des distances selon les deux bornes suivantes :

- Une borne haute correspondant à une réduction de 30% des distances par rapport aux moyennes de l'EMP 2019 en prenant pour hypothèse qu'un tiers des déplacements est regroupé avec d'autres motifs dans des boucles de déplacement complexes et que cette organisation permet de réduire proportionnellement les distances parcourues.
- Une borne basse correspondant à une réduction de 50% des distances par rapport aux moyennes de l'EMP 2019 en prenant pour hypothèse que moitié des déplacements est regroupé avec d'autres motifs dans des boucles de déplacement complexes et que cette organisation permet de réduire proportionnellement les distances parcourues.

L'estimation du nombre de kilomètres parcourus avant et après l'inscription à l'autopartage peut être effectuée en utilisant la borne haute ou la borne basse. Donc, nous proposons :

- Une **estimation haute** qui conduit à surestimer les kilomètres parcourus (par une sous-estimation de l'écart entre les kilomètres parcourus avant et après l'inscription à l'autopartage). Cette estimation est basée sur la borne à -30% avant l'inscription à l'autopartage et la borne à -50% après l'inscription à l'autopartage. **L'impact de l'autopartage est ici sous-estimé** et le nombre de kilomètres estimé à la hausse.
- Une **estimation basse** qui conduit à sous-estimer les kilomètres parcourus (par une surestimation de l'écart entre les kilomètres parcourus avant et après l'inscription à l'autopartage). Cette estimation est basée sur la borne à -50% avant l'inscription à l'autopartage et la borne à -30% après l'inscription à l'autopartage. **L'impact de l'autopartage est ici surestimé** et le nombre de kilomètres estimé à la baisse.

Concernant la mobilité en voiture personnelle, la réduction du nombre de kilomètres automobiles mensuels est comprise entre 25 et 33% et elle varie en moyenne de 57 à 105 kilomètres par mois par autopartageur. À l'échelle d'une année, **cela revient à éliminer entre 680 et 1200 kilomètres parcourus en voiture en moyenne par autopartageur.**

Si nous considérons l'ensemble de la mobilité individuelle grâce à cette méthode de calcul, selon l'estimation basse, la mobilité individuelle moyenne diminuerait de 1700 kilomètres par an tous modes confondus après l'inscription à l'autopartage. Selon l'estimation haute, la mobilité globale resterait stable en nombre de kilomètres par an avant et après l'inscription à l'autopartage.

	Voiture	Transports urbains	Vélo	Marche
Évolution moyenne du nombre de kilomètres mensuels – Estimation haute	-56,5	31,6	18,3	6,4
Taux de variation moyen – Estimation haute	-25%	16%	27%	41%
Évolution moyenne du nombre de kilomètres mensuels – Estimation basse	-104,6	-34,9	-6,66	0,1
Taux de variation moyen – Estimation basse	-33%	-12%	-7%	0%

Figure 77 : Évolution des kilomètres parcourus par modes

Cette méthode se contente de prendre en compte la mobilité locale ou métropolitaine : nous ne prenons pas en compte les motifs de vacances et les transports interurbains. La reconstitution du nombre de kilomètres parcourus à partir des paramètres modes / motifs n'est pertinente que si nous dissociions mobilité locale et mobilité longue distance. Dans le cas contraire, les écarts entre les distances moyennes par motifs sont trop importants. Un trajet en voiture pour un motif d'accompagnement ne peut pas être remplacé par un trajet en transports interurbains pour motif d'accompagnement : leur distance augmenterait artificiellement en moyenne d'un facteur 4.

Autrement dit, cette méthode est efficace pour mesurer les écarts à l'intérieur d'une partie de la mobilité individuelle, mais elle comporte une forte incertitude quand il s'agit de travailler sur la mobilité globale d'un individu. Une enquête dédiée avec un volet mobilité locale et mobilité longue distance serait nécessaire pour obtenir des résultats fiables.

Les autopartageurs ont une mobilité plus multimodale

En moyenne, la fréquence d'usage de l'automobile diminue (de 20 %) après l'inscription à l'autopartage et les fréquences d'usage de l'ensemble des autres modes augmentent (+18% pour les transports urbains, +29 % pour les transports interurbains, +22% pour le vélo, et +38% pour la marche).

L'utilisation de l'automobile est moins fréquente pour tous les motifs du quotidien.

Il conviendrait d'explorer davantage l'articulation entre mobilité locale et mobilité longue distance pour clarifier le bilan global des nouvelles pratiques de mobilité associées à l'autopartage en termes de kilomètres parcourus.

5.2. Impact sur la démotorisation de l'autopartage en boucle

5.2.1. Démotorisation

L'ensemble des analyses de cette section sont effectuées sur les utilisateurs actifs d'un service d'autopartage en boucle au cours des 12 derniers mois inscrits à **titre particulier**¹⁹.

5.2.1.1. Démotorisation brute

Les autopartageurs en boucle sont 69,5% à avoir connu une démotorisation dans leur ménage. : une voiture a été abandonnée pour 61,1% et deux voitures ou plus pour 8,4% des autopartageurs.

Cette démotorisation n'est pas forcément liée à l'autopartage. Mais nous pouvons émettre l'hypothèse que l'inscription à l'autopartage permet aux ménages qui se sont démotorisés de ne pas acheter une nouvelle voiture.

¹⁹ Il convient de noter qu'en raison de la crise sanitaire, le nombre d'utilisateurs actifs des services d'autopartage en boucle a pu être légèrement impacté à la baisse sur les 12 derniers mois d'analyse de l'enquête.

	Pas de démotorisation	1 véhicule abandonné	2 véhicules abandonnés (ou +)	Total
Abonnés	243	562	89	894
Non abonnés	167	278	24	469
Total	410	840	113	1363

p = <0,01 ; Khi2 = 16,59 ; ddl = 2 (TS)



Figure 78 : Répartition des usagers d'un service d'autopartage en boucle (abonnés et non abonnés) en fonction de l'abandon de véhicule

La **démotorisation** concerne davantage les **autopartageurs** qui sont **abonnés** plutôt que les utilisateurs qui sont inscrits sans abonnements.

	Pas de démotorisation	1 véhicule abandonné	2 véhicules abandonnés (ou +)	Total
Hors IDF	299	705	96	1100
IDF	111	135	17	263
Total	410	840	113	1363

p = <0,01 ; Khi2 = 22,85 ; ddl = 2 (TS)

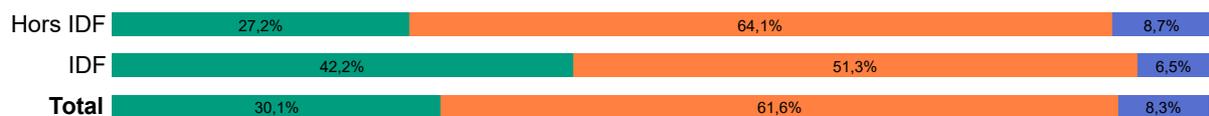


Figure 79 : Démotorisation des ménages en fonction du lieu de résidence des usagers

La démotorisation concerne également davantage les **utilisateurs hors Île-de-France**. Cependant, il convient de noter que le taux de motorisation en Île-de-France est largement inférieur au reste du territoire (81,3 % des ménages possèdent un véhicule ou plus en France métropolitaine, contre 65,6 % des ménages en Ile-de-France)²⁰. Nous pouvons donc affiner l'analyse en distinguant les autopartageurs qui n'ont jamais possédé de véhicule de ceux qui se sont démotorisés partiellement ou totalement.

	Jamais motorisé	Démotorisation partielle	Démotorisation totale	Pas de démotorisation	Total
Hors IDF	189	129	672	110	1100
IDF	98	11	141	13	263
Total	287	140	813	123	1363

p = <0,01 ; Khi2 = 60,41 ; ddl = 3 (TS)

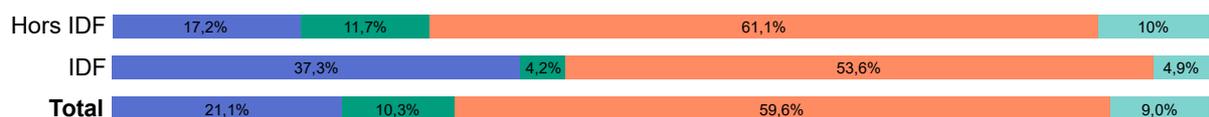


Figure 80 : Profil de motorisation des usagers actifs d'un service d'autopartage en boucle en fonction du lieu de résidence (NB : La démotorisation partielle correspond à la séparation d'un ménage d'1, 2 ou 3 véhicules ou plus, mais le maintien d'au moins un véhicule au sein du ménage. La démotorisation totale correspond à la séparation d'1, 2 ou 3 véhicules ou plus, sans maintien de véhicule au sein du ménage).

La part des utilisateurs qui n'ont jamais été motorisés est deux fois plus importante en Île-de-France qu'ailleurs sur le territoire. La démotorisation plus forte en province ne permet pas de rattraper un taux

²⁰ INSEE 2019 (https://www.insee.fr/fr/statistiques/2012694#tableau-TCRD_001_tab1_departements, consulté le 27/06/2022)

de motorisation plus élevé au départ, mais les écarts dans la dynamique de démotorisation peuvent être en partie expliqués par cette situation initiale.

LES AUTOPARTAGEURS SONT UNE MAJORITE A AVOIR CONNU UNE EXPERIENCE DE DEMOTORISATION

80,7% des autopartageurs ne sont pas motorisés, mais seulement 21,4% d'entre eux n'ont jamais été motorisés. La majorité d'entre eux a donc vécu un processus de démotorisation.

Les autopartageurs qui sont les plus nombreux à s'être démotorisés sont les abonnés et ceux qui résident en dehors de l'Île-de-France.

5.2.2. Raisons conduisant à la démotorisation

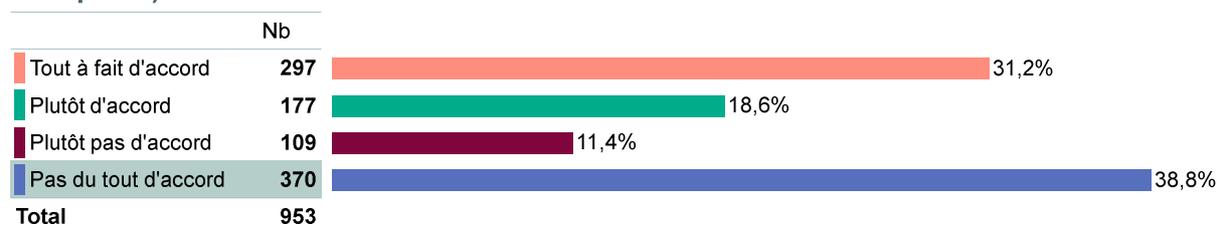
Afin d'être en mesure d'isoler l'effet de l'autopartage en boucle dans la démotorisation, on réalise une analyse des différentes raisons ayant pu conduire les usagers actifs de l'autopartage à se démotoriser. Certaines d'entre elles sont contextuelles et liées à des changements personnels, d'autres aux conditions d'usage de la voiture personnelles ainsi qu'à la perception de celles-ci et enfin aux usages et performances des modes alternatifs aux modes motorisés personnels (dont fait partie l'autopartage).

Les enquêtés ont été interrogés sur les raisons de leur démotorisation sous forme d'échelle de Likert, leurs réponses ont été analysées en fonction du taux de réponses aux modalités « Tout à fait d'accord », « Plutôt d'accord », « Plutôt pas d'accord » et « Pas du tout d'accord ».

5.2.2.1. Les raisons contextuelles liées à des facteurs personnels

Le changement de situation personnelle exercerait une influence dans la démotorisation dans un peu moins d'un cas sur deux (49,8%).

Mon ménage s'est séparé d'au moins d'une voiture à la suite d'un changement de situation (déménagement, évolution de la composition du ménage, des revenus, du lieu d'emploi...)

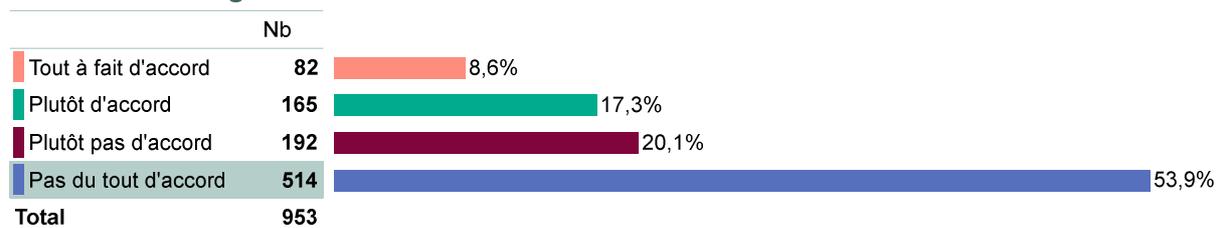


$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 173,21$; $\text{ddl} = 3$ (TS)

Figure 81 : Les raisons de la démotorisation des utilisateurs actifs d'un service d'autopartage en boucle à titre particulier : le changement de situation

Notons qu'il s'agissait également d'une raison ayant influencé le choix de s'inscrire à l'autopartage chez une partie des usagers actifs. Pour plus de la moitié des enquêtés (50,2 %), le choix de démotorisation n'a pas eu de lien avec un changement de situation personnelle.

Mon ménage s'est séparé d'au moins une voiture parce-qu'il n'avais plus les moyens financiers de la garder



p = <0,01 ; Khi2 = 453,12 ; ddl = 3 (TS)

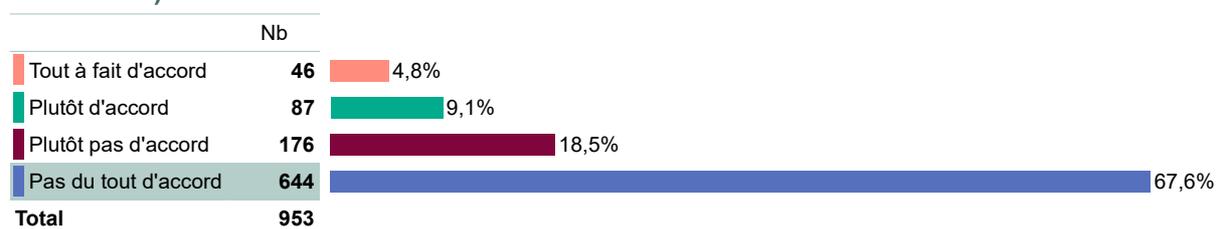
Figure 82 : Les raisons de la démotorisation des utilisateurs actifs d'un service d'autopartage en boucle à titre particulier : le critère financier

Par ailleurs, les moyens financiers liés à l'entretien ou à l'utilisation d'une voiture semblent impacter de façon moins importante la démotorisation. En effet, cette proposition a fait l'objet d'une affirmation dans seulement un quart de l'échantillon (25,9 %). Ce résultat est cohérent avec le profil socioéconomique des usagers dressés plus haut.

5.2.2.2. Raisons liées aux conditions d'usage de l'automobile ainsi qu'à sa perception

Afin d'estimer l'impact des politiques publiques locales de restriction de la circulation sur les usagers de l'autopartage, les enquêtés ont été sondés sur l'impact de leur mise en place vis-à-vis de leur possession de véhicule.

Mon ménage s'est séparé d'au moins une voiture à la suite d'un changement de politique locale (stationnement, mise en place d'une Zone à Faible Emission, restrictions de circulation)

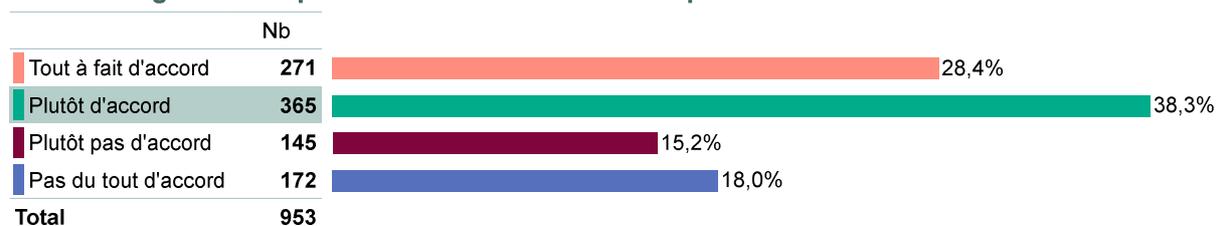


p = <0,01 ; Khi2 = 958,42 ; ddl = 3 (TS)

Figure 83 : – Les raisons de la démotorisation des utilisateurs actifs d'un service d'autopartage en boucle à titre particulier : la mise en place d'une politique locale restrictive à la circulation et au stationnement des voitures

Au sein de l'échantillon, il semblerait que la mise en place de **politiques publiques visant à réduire la place de la voiture** (correspondant à « changement de politique locale (stationnement, mise en place d'une Zone à Faibles Émissions (ZFE), restrictions de circulation) ont peu impactés le choix de se démotoriser. Seuls 13,9 % ont déclaré être d'accord avec cette affirmation (et seuls 4,8 % pour la modalité « tout à fait d'accord »).

Mon ménage s'est séparé d'au moins une voiture pour réduire son bilan carbone



p = <0,01 ; Khi2 = 126,85 ; ddl = 3 (TS)

Figure 84 : Les raisons de la démotorisation des utilisateurs actifs d'un service d'autopartage en boucle à titre particulier : la volonté de réduire son bilan carbone

Par ailleurs, la **volonté de réduire son bilan carbone** semble davantage convaincre les usagers s'étant démotorisés, puisque 66,7 % d'entre eux ont déclaré être « tout à fait d'accord » (48,4 %) et « plutôt

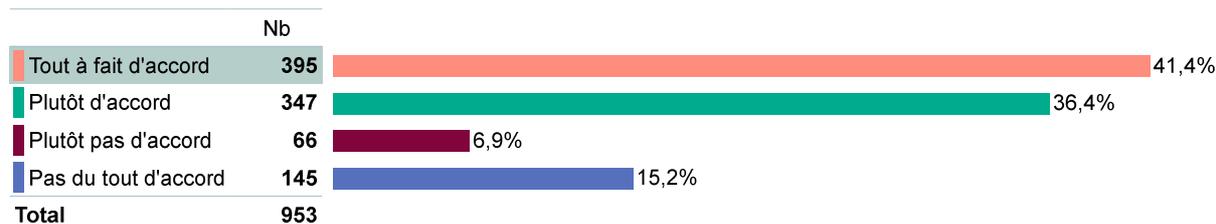
d'accord » (38,3 %) avec l'affirmation « mon ménage s'est séparé d'au moins une voiture pour réduire son bilan carbone ».

Ainsi, de la même façon que l'on a pu observer que l'inscription à l'autopartage traduit davantage une **volonté de changement** que de réactions aux politiques publiques de restriction de la circulation, la démotorisation apparaît fortement corrélée à une volonté de modifier ses pratiques de mobilité, et notamment à les décarboner.

5.2.2.3. Raisons liées à l'usage des modes alternatifs aux modes motorisés individuels

Par ailleurs la démotorisation peut être liée à un usage satisfaisant et suffisant des modes considérés comme alternatifs aux modes motorisés individuels.

Mon ménage s'est séparé d'au moins une voiture parce-que l'utilisation de l'autopartage était suffisante

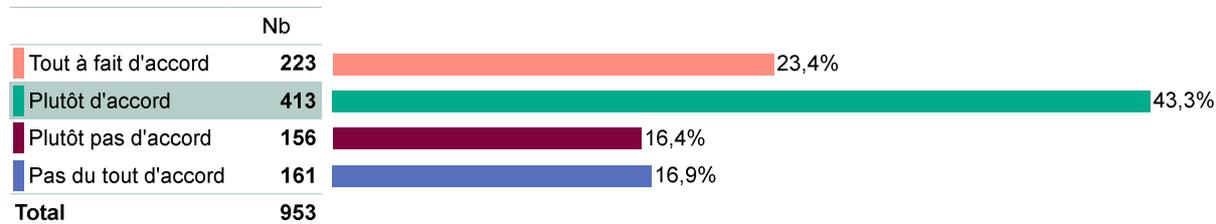


p = <0,01 ; Khi2 = 313,80 ; ddl = 3 (TS)

Figure 85 : Les raisons de la démotorisation des utilisateurs actifs d'un service d'autopartage en boucle à titre particulier : l'autopartage

L'**autopartage et ses avantages** s'imposent comme la raison la plus citée pour justifier la démotorisation : 77,8 % des répondants y adhèrent, dont 41,4 % de manière prononcée. Cela laisse supposer que les attraits de l'autopartage et ce qu'il permet conduisent ses utilisateurs actifs à se démotoriser.

Mon ménage s'est séparé d'au moins une voiture parce-que l'utilisation des transports en commun était suffisante

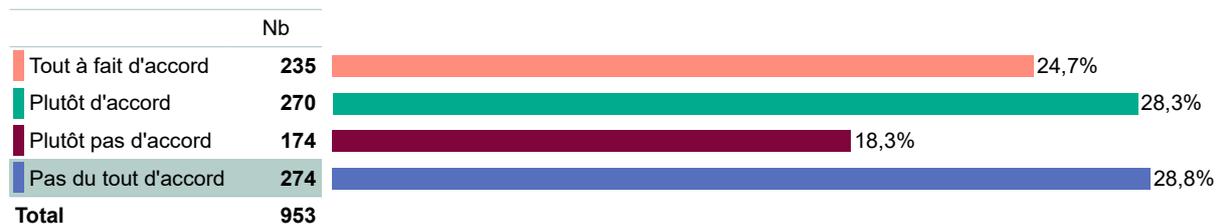


p = <0,01 ; Khi2 = 182,59 ; ddl = 3 (TS)

Figure 86 : Les raisons de la démotorisation des utilisateurs actifs d'un service d'autopartage en boucle à titre particulier : les transports en commun

Par ailleurs, l'**usage des transports en commun** explique en partie la démotorisation d'une partie de l'échantillon, puisque 66,7 % ont déclaré être en accord avec cette affirmation (dont 23,4 % « tout à fait d'accord » et 43,4 % « d'accord »).

Mon ménage s'est séparé d'au moins une voiture parce-que l'utilisation d'un vélo était suffisante

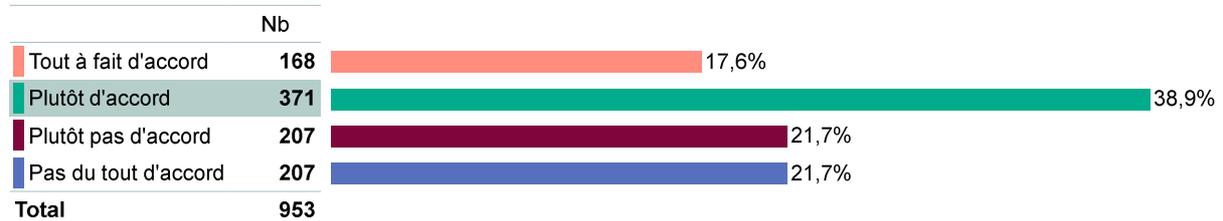


p = <0,01 ; Khi2 = 26,97 ; ddl = 3 (TS)

Figure 87 : Les raisons de la démotorisation des utilisateurs actifs d'un service d'autopartage en boucle à titre particulier : le vélo

Les **avantages de l'usage du vélo** ont également été plébiscités pour expliquer la démotorisation. 53 % des enquêtés ont considéré que **leur utilisation du vélo pour se déplacer était suffisante** (24,7 % « tout à fait d'accord » et 28,3 % « plutôt d'accord ») et expliquaient le fait de se séparer d'un ou plusieurs véhicules.

Mon ménage s'est séparé d'au moins une voiture parce-que l'utilisation de la marche était suffisante



$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 102,88$; $\text{ddl} = 3$ (TS)

Figure 88 : Les raisons de la démotorisation des utilisateurs actifs d'un service d'autopartage en boucle à titre particulier : la marche

Enfin, une utilisation de la **marche** est jugée suffisante pour répondre aux besoins de mobilité quotidienne et est perçue comme ayant joué un rôle dans le choix de démotorisation dans 56,4 % des cas (17,6 % ont déclaré être « tout à fait d'accord avec cette affirmation », pour 38,9 % de « plutôt d'accord »).

De la même façon que l'on a pu observer que l'inscription à l'autopartage s'explique par une **utilisation se faisant en complément des transports en commun, de la marche et du vélo**, a démotorisation semble liée aux différents modes alternatifs à la voiture individuelle, dont l'autopartage.

LES RAISONS DE LA DEMOTORISATION

Bien que les changements de situation personnelle (pouvant notamment engendrer des modifications de déplacements quotidiens) soient susceptibles de générer des questionnements liés à la motorisation, il ne s'agit pas de la première raison citée par les usagers actifs s'étant démotorisés.

À l'inverse, le fait d'utiliser l'autopartage conditionne le fait de se séparer de son véhicule selon les déclarations des usagers. Par ailleurs, les modes de déplacements alternatifs aux modes individuels motorisés jouent un rôle important dans cette démotorisation.

5.2.3. Rôle de l'autopartage en boucle dans la démotorisation

5.2.3.1. Utilisateurs concernés

Nous considérons que **l'autopartage en boucle a joué un rôle significatif dans la décision de démotorisation** si l'autopartage est cité comme une raison de démotorisation et qu'aucune autre raison ne domine. Autrement dit, une démotorisation est considérée comme liée à l'autopartage si :

- Le sondé a répondu « Tout à fait d'accord » face à l'affirmation « Mon ménage s'est déparé d'au moins une voiture parce que l'utilisation de l'autopartage était suffisante »

Ou

- Le sondé a répondu « Plutôt d'accord » face à l'affirmation « Mon ménage s'est déparé d'au moins une voiture parce que l'utilisation de l'autopartage était suffisante » et il n'a répondu « Tout à fait d'accord » à aucune autre raison de démotorisation.

Démotorisation selon le rôle de l'autopartage

	Démotorisation liée à l'autopartage	Démotorisation non liée à l'autopartage	Pas de démotorisation	Total
Abonnés	403	248	243	894
Non abonnés	138	164	167	469
Total	541	412	410	1363

p = <0,01 ; Khi2 = 31,57 ; ddl = 2 (TS)

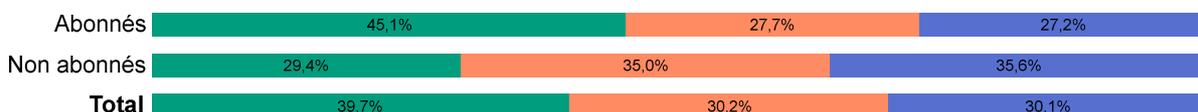


Figure 89 : Répartition des usagers actifs d'un service d'autopartage en boucle en fonction du rôle joué par l'autopartage dans la démotorisation éventuelle

À l'échelle de l'ensemble des utilisateurs actifs de l'autopartage, 39,4% ont connu une démotorisation liée à l'autopartage. Cette part est plus importante chez les abonnés que chez les non-abonnés et chez les résidents hors de l'Île-de-France.

Démotorisation selon le rôle de l'autopartage

	Démotorisation liée à l'autopartage	Démotorisation non liée à l'autopartage	Pas de démotorisation	Total
Hors IDF	460	341	299	1100
IDF	81	71	111	263
Total	541	412	410	1363

p = <0,01 ; Khi2 = 23,55 ; ddl = 2 (TS)

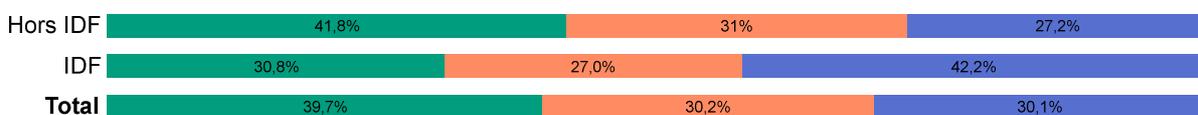


Figure 90 : Répartition des usagers franciliens et non franciliens d'un service d'autopartage en boucle en fonction du rôle joué par l'autopartage dans la démotorisation éventuelle

5.2.3.2. Nombre de voitures concernées

La démotorisation liée à l'autopartage touche donc près de 40% des autopartageurs en boucle. Nous nous intéressons maintenant au nombre de véhicules concernés.

La démotorisation partielle ou totale peut se traduire par l'abandon d'un, deux ou trois véhicules. Nous formulons donc deux hypothèses : une hypothèse haute selon laquelle l'ensemble des véhicules abandonnés par le ménage le sont en lien avec l'autopartage et une hypothèse basse selon laquelle seulement 1 véhicule est abandonné par le ménage du fait de sa pratique de l'autopartage. La variation entre les deux hypothèses est de l'ordre de 10%.

	Abonnés	Non abonnés	Total
Nombre de véhicules abandonnés - Hypothèse haute	454	150	604
Nombre de véhicules abandonnés - Hypothèse basse	403	138	541

Figure 91 : Nombre de véhicules abandonnés en fonction des profils d'usagers d'un service d'autopartage en boucle et des hypothèses haute et basse

Dans 30% des cas, les autopartageurs ont déclaré être plusieurs utilisateurs dans le ménage. Nous pouvons prendre en compte ces autres utilisateurs de deux manières :

- soit nous considérons que les autres utilisateurs ont aussi répondu à notre enquête et dans ce cas le nombre d'autopartageurs correspond au nombre de répondants (hypothèse basse)
- soit nous considérons qu'un seul utilisateur a répondu par ménage et dans ce cas il est nécessaire d'ajouter les autres autopartageurs du ménage au nombre de répondants (hypothèse haute)

La réalité se situe probablement entre ces deux possibilités et nous formulons donc **deux hypothèses hautes et basses** concernant le **nombre d'autopartageurs**.

	Abonnés	Non abonnés	Total
Nombre de véhicules abandonnés - Hypothèse haute	454	150	604
Nombre de véhicules abandonnés - Hypothèse basse	403	138	541
Nombre d'autopartageurs - Hypothèse haute	1268	595	1863
Nombre d'autopartageurs - Hypothèse basse	894	469	1363

Figure 92 : Nombre de véhicules abandonnés en fonction des profils d'utilisateurs d'un service d'autopartage en boucle et des hypothèses hautes (2) et basses (2) (prenant en compte la possibilité de présence ou non de plusieurs autopartageurs au sein du ménage)

Les hypothèses hautes et basses concernant le nombre de véhicules abandonnés et le nombre d'autopartageurs nous permettent de définir une **hypothèse minimale** et une **hypothèse maximale** concernant le **nombre de véhicules abandonnés par autopartageur**. La **borne basse** correspond au nombre de véhicules abandonnés de l'hypothèse basse par rapport au nombre d'autopartageurs de l'hypothèse haute. La **borne haute** correspond au nombre de véhicules abandonnés de l'hypothèse haute par rapport au nombre d'autopartageurs de l'hypothèse basse.

Ratio du nombre de véhicules abandonnés par autopartageur actif	Abonnés	Non abonnés	Total
Borne haute	0,51	0,32	0,44
Borne basse	0,32	0,23	0,29

Figure 93 : Ratio du nombre de véhicules abandonnés par autopartageur actif d'un service d'autopartage en boucle par typologie d'utilisateurs, borne haute et borne basse

Les résultats de notre enquête montrent donc entre 0,29 et 0,44 voiture abandonnée par autopartageur actif. Ce ratio est plus élevé chez les abonnés que chez les non-abonnés. Ces résultats sont légèrement supérieurs, mais très proches des ratios issus de l'enquête 2019 (entre 0,27 et 0,42 voiture abandonnée par autopartageur actif) avec des différences du même ordre entre les profils abonnés et non abonnés.

Le rôle de l'autopartage en boucle dans la démotorisation

Plus de la moitié des autopartageurs qui se sont démotorisés l'ont fait en lien avec l'utilisation du service. Cette démotorisation concerne donc 40% des autopartageurs. En termes de démotorisation brute, cela représente entre 0,29 et 0,44 véhicules abandonnés par autopartageur actif. Les abonnés se démotorisent plus que les non-abonnés.

5.2.4. Le bilan de l'autopartage en boucle

5.2.4.1. Une voiture en autopartage remplace 5 à 8 voitures personnelles

Chaque autopartageur actif se séparant de **0,29 à 0,44 voiture**, nous pouvons estimer **combien de voitures personnelles sont remplacées par une voiture en autopartage**. Ce nombre de voitures abandonnées dépend fortement du nombre d'utilisateurs actifs par voiture en autopartage.

Le tableau ci-dessous peut être lu de la manière suivante : **1 voiture en autopartage pour 10 utilisateurs actifs remplace entre 2,9 et 4,4 voitures personnelles**. Les **utilisateurs actifs** correspondent ici aux inscrits à titre particulier qui ont utilisé le service au cours des 12 derniers mois.

Le **nombre de voitures remplacées** dépend donc fortement du **nombre d'autopartageurs par voiture en autopartage** : plus le service concentre d'utilisateurs par véhicules, plus il est efficace pour remplacer des voitures personnelles.

Nombre de voitures personnelles remplacées par une voiture en autopartage		Nombre de voitures personnelles abandonnées par des usagers actifs	
		Hypothèse basse	Hypothèse haute
		0,29	0,44
1 voiture en autopartage pour X utilisateurs actifs	2	0,6	0,88
	4	1,2	1,76
	6	1,7	2,64
	8	2,3	3,52
	10	2,9	4,4
	12	3,5	5,28
	14	4,1	6,16
	16	4,6	7,04
	18	5,2	7,92
	20	5,8	8,8
	25	7,3	11
30	8,7	13,2	
35	10,2	15,4	
40	11,6	17,6	
50	14,5	22	

Figure 94 : Nombre de voitures personnelles abandonnées en fonction du nombre d'utilisateurs actifs d'un service d'autopartage en boucle par voiture en autopartage, hypothèse haute et hypothèse basse

Les données transmises par les opérateurs nous permettent d'estimer le nombre d'utilisateurs actifs par voiture en autopartage. En prenant en compte le nombre d'utilisateurs actifs sur les 12 derniers mois, le ratio par voiture en autopartage est de **16 utilisateurs par voiture en mai-juin 2022** et **18 utilisateurs par voiture en juin 2021** avec une moyenne sur les 12 derniers mois de **17,8 utilisateurs par voitures**. Le nombre de voitures remplacées par un véhicule en autopartage se situe donc actuellement entre **4,6 et 7,9**.

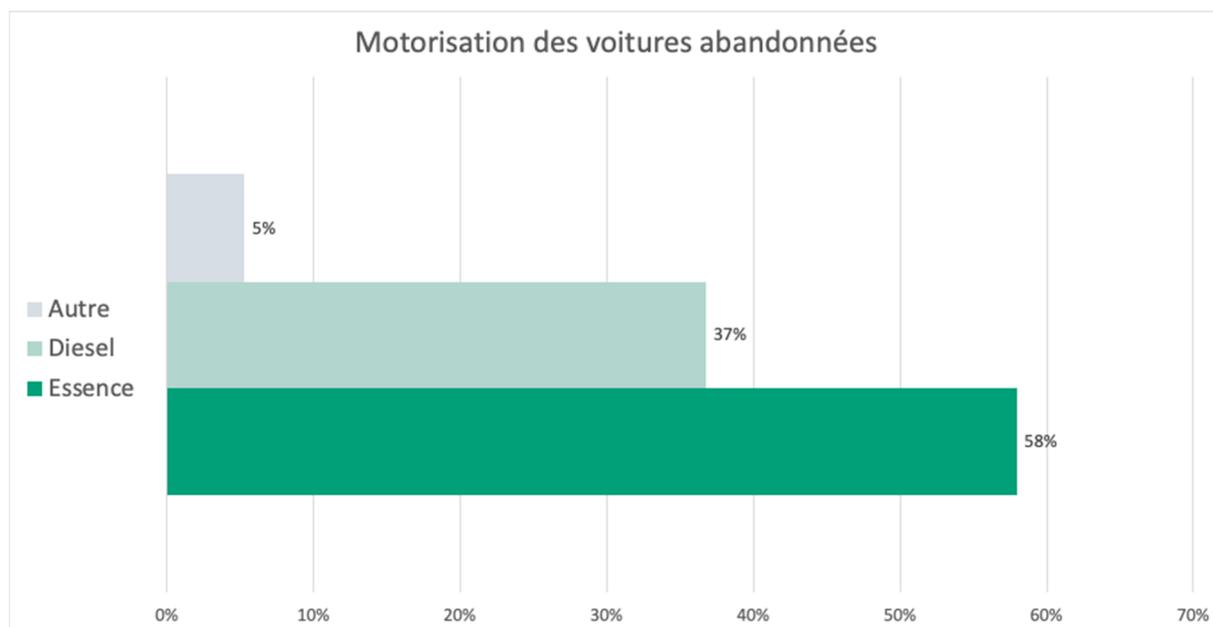


Figure 95: Type de motorisation des voitures abandonnées (NB : réponses sur la motorisation de la (ou des) voiture(s) abandonnée(s) des 541 personnes qui ont abandonné au moins 1 voiture en lien avec l'autopartage)

Les véhicules abandonnés ont des **moteurs à essence à 58%**, 37% sont des diesels et 5% d'autres motorisations (électrique, hybride ou autre). En fonction de nos hypothèses de démotorisation liée à l'autopartage en boucle, par un utilisateur actif est abandonnée :

- 0,17 à 0,25 voiture essence
- 0,11 à 0,16voiture diesel
- 0,01 à 0,02 voiture d'autre motorisation

Ainsi, selon le nombre d'utilisateurs par voiture en autopartage, le nombre de voitures remplacées par voiture en autopartage évolue comme présenté dans le tableau suivant. Par exemple, **une voiture en autopartage pour 10 utilisateurs remplace entre 1,7 et 2,5 voitures essence.**

Nombre de voitures personnelles remplacées par une voiture en autopartage		Nombre de voitures personnelles abandonnées en lien avec l'autopartage par utilisateur actif					
		Essence		Diesel		Autre	
		Hypothèse basse	Hypothèse haute	Hypothèse basse	Hypothèse haute	Hypothèse basse	Hypothèse haute
		0,17	0,25	0,11	0,25	0,01	0,02
1 voiture en autopartage pour X utilisateurs actifs	2	0,3	0,5	0,2	0,5	0,0	0,0
	4	0,7	1,0	0,4	1,0	0,0	0,1
	6	1,0	1,5	0,7	1,5	0,1	0,1
	8	1,4	2,0	0,9	2,0	0,1	0,2
	10	1,7	2,5	1,1	2,5	0,1	0,2
	12	2,0	3,0	1,3	3,0	0,1	0,2
	14	2,4	3,5	1,5	3,5	0,1	0,3
	16	2,7	4,0	1,8	4,0	0,2	0,3
	18	3,1	4,5	2,0	4,5	0,2	0,4
	20	3,4	5,0	2,2	5,0	0,2	0,4
	25	4,3	6,3	2,8	6,3	0,3	0,5
	30	5,1	7,5	3,3	7,5	0,3	0,6
	35	6,0	8,8	3,9	8,8	0,4	0,7
	40	6,8	10,0	4,4	10,0	0,4	0,8
50	8,5	12,5	5,5	12,5	0,5	1,0	

Figure 96 : Nombre de voitures personnelles abandonnées par voiture en autopartage (par type de motorisation) en fonction du nombre d'utilisateurs actifs pour une voiture en autopartage

5.2.4.2. Une voiture en autopartage libère jusqu'à 3 places de stationnement en voirie

Un véhicule abandonné sur deux était stationné habituellement **en voirie** (50%).

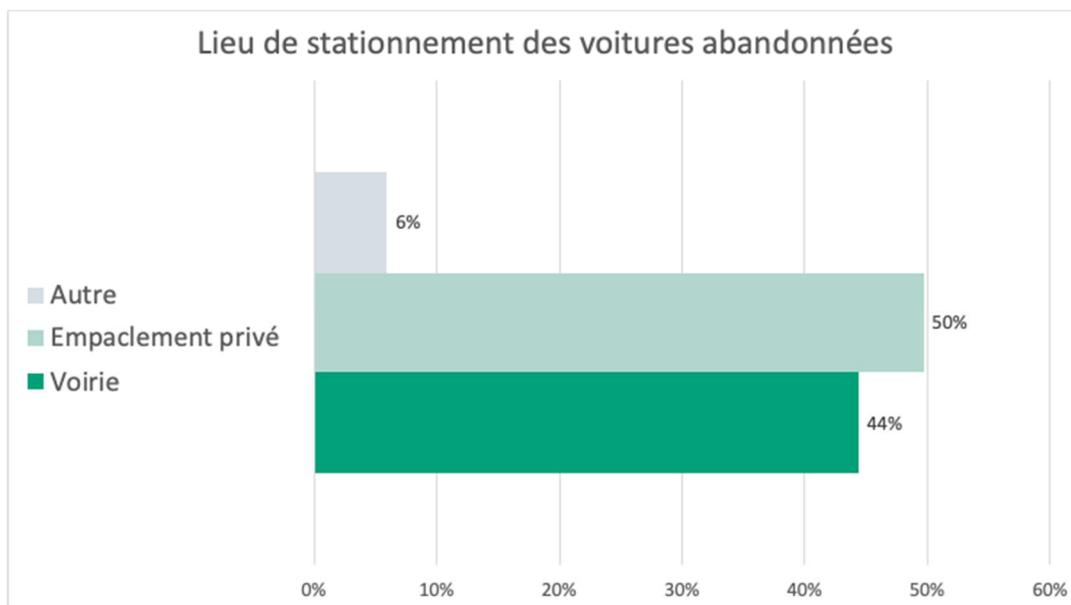


Figure 97 : Typologie de lieu de stationnement des voitures abandonnées (NB : réponses sur la motorisation de la (ou des) voiture(s) abandonnée(s) des 541 personnes qui ont abandonné au moins 1 voiture en lien avec l'autopartage)

Si un utilisateur d'autopartage actif abandonne entre 0,27 et 0,44 voiture, **50% d'entre elles sont stationnées en voirie** : entre 0,13 et 0,22 voiture par utilisateur. Le nombre de places de stationnement libérées dépend encore une fois du nombre d'utilisateurs par voiture en autopartage et du lieu de stationnement de celle-ci. Dans le tableau suivant, nous faisons l'hypothèse conservatrice que toutes les voitures en autopartage sont stationnées en voirie. Nous pouvons ainsi établir **qu'une voiture en autopartage pour 10 utilisateurs actifs libère entre 0,2 et 1,2 places en voirie** (voir figure 99).

Le ratio du nombre d'utilisateurs par voiture en autopartage se situe entre 16 et 18 sur les 12 derniers mois, donc on estime **qu'une voiture en autopartage libère entre 0,9 et 3 places de stationnement en voirie**.

Nombre de places de stationnement en voirie libérées pour une voiture en autopartage		Nombre de places de stationnement en voirie libérées grâce à l'autopartage par utilisateur actif	
		Hypothèse basse	Hypothèse haute
		0,12	0,22
1 voiture en autopartage pour X utilisateurs actifs	2	-0,8	-0,6
	4	-0,5	-0,1
	6	-0,3	0,3
	8	0,0	0,8
	10	0,2	1,2
	12	0,4	1,6
	14	0,7	2,1
	16	0,9	2,5
	18	1,2	3,0
	20	1,4	3,4
	25	2,0	4,5
	30	2,6	5,6
	35	3,2	6,7

	40	3,8	7,8
	50	5,0	10,0

Figure 98 : Nombre de places de stationnement en voirie libérées pour une voiture en autopartage (en fonction du nombre d'utilisateurs actifs pour une voiture d'autopartage en boucle)

5.2.4.3. Une voiture en autopartage en boucle évite entre 10 000 et 19 000 kilomètres par an en voiture personnelle

Nous pouvons estimer le **nombre de kilomètres évités annuellement par une voiture en autopartage en boucle** en croisant des données issues de différentes sources :

- Le **nombre de voitures personnelles remplacées par chaque voiture en autopartage** est déterminé grâce aux analyses de notre enquête présentées ci-dessus.
- Le **nombre moyen de kilomètres parcourus chaque année par une voiture en autopartage** peut être calculé à partir des données fournies par les différents opérateurs participant à notre enquête.
- Le **nombre moyen de kilomètres anciennement parcourus par la voiture abandonnée** peut être reconstruit de deux manières que nous présentons ci-dessous.

Le **profil atypique des autopartageurs en boucle** rend difficile l'estimation du nombre de kilomètres annuels parcourus par la voiture abandonnée. De manière générale, ils utilisaient leur voiture de **manière occasionnelle** et ils s'écartent ainsi des moyennes nationales. Par ailleurs, pour que l'adhésion à un service d'autopartage soit une opération rentable à usage constant, le **kilométrage moyen de l'automobile doit être bas**.

	Moyenne	Médiane	1 ^{er} quartile	Moyenne du 1 ^{er} quartile	Moyenne des 2 premiers quartiles
Kilométrage annuel moyen par véhicule (EMP, 2019)	11 225	10 185	5 670	3 087	5 535

Figure 99 : Kilométrage annuel moyen par véhicule (moyenne, médiane, 1^{er} quartile)

Dans ce contexte, nous estimons que **l'ensemble des véhicules abandonnés appartiennent à la moitié des véhicules qui comptabilise le moins de kilomètres** et nous proposons deux scénarios :

- **Scénario bas** : les véhicules abandonnés par les autopartageurs font partie du **premier quartile** (c'est-à-dire des 25% des véhicules qui roulent le moins). Le kilométrage annuel moyen de ce groupe est de **3 087 km**.
- **Scénario haut** : les véhicules abandonnés par les autopartageurs font partie des **deux premiers quartiles** (les 50% des véhicules qui roulent le moins). Le kilométrage annuel moyen de ce groupe est de **5 535 km**.

Nous reproduisons ici la méthode de calcul utilisée lors des précédentes études ENA pour estimer comment sont répartis les kilomètres après abandon du véhicule entre usage de l'autopartage et évaporation de trafic (soit des déplacements abandonnés ou nouvellement réalisés au moyen d'un mode de transport ne reposant pas sur l'automobile : transports en commun, train, vélo, etc.).

Nous pouvons alors écrire :

$$A_d = R_d + E_d$$

Avec A_d le kilométrage annuel de l'ensemble des voitures personnelles abandonnées pour chaque voiture en autopartage, R_d le kilométrage réalisé au moyen d'une voiture en autopartage en report depuis une voiture personnelle et E_d le nombre de kilomètres évaporés par une voiture en autopartage. L'indice d renvoyant aux autopartageurs qui se sont démotorisés grâce à l'autopartage.

- Nous pouvons retenir **4 hypothèses pour A_d** , en fonction du nombre de véhicules abandonnés par voiture en autopartage²¹ : $5 \times 3087 = 15\ 435$; $8 \times 3087 = 24\ 696$; $5 \times 5535 = 27\ 675$; $8 \times 5535 = 44\ 280$.
- Les données communiquées²² par les opérateurs nous permettent de retenir **l'hypothèse de 15 130 kilomètres iparcourus en moyenne par an par voiture en autopartage** en prenant en compte le nombre total de kilomètres parcourus par l'ensemble des voitures en autopartage pendant les 12 derniers mois et le nombre moyen de voitures en autopartage au cours des 12 derniers mois.

Une partie de ces kilomètres auraient été réalisés en voiture en l'absence d'accès à un service d'autopartage et ne peuvent être considérés comme un surcroît de kilomètres liés à l'autopartage. Le kilométrage annuel moyen d'une voiture en autopartage est donc composé pour partie d'un **report depuis un mode automobile** et pour partie d'un **trafic induit** (report depuis un autre mode ou déplacement qui n'aurait pas été réalisé sans autopartage)

Aussi, nous pouvons écrire :

$$T = R + I$$

Avec T le kilométrage annuel moyen d'une voiture en autopartage, R le kilométrage réalisé au moyen d'une voiture en autopartage en report depuis une autre voiture et I le kilométrage induit par une voiture en autopartage. Les kilomètres réalisés en report d'un usage de l'automobile concernent l'ensemble des autopartageurs et peuvent être décomposés comme suit :

$$R = R_d + R_{sd}$$

Avec l'indice d renvoyant aux autopartageurs qui se sont démotorisés grâce à l'autopartage et l'indice sd renvoyant aux autres.

Enfin, nous appelons S le solde net du kilométrage annuel moyen imputable à une voiture en autopartage, Nous définissons ce solde net comme la différence entre le trafic induit par l'autopartage et le trafic évaporé grâce à l'autopartage :

$$S = I - E_d$$

Nous pouvons donc reformuler cette équation comme suit :

$$S = I - (A_d - R_d)$$

$$S = T - R - A_d + R_d$$

$$S = T - (R_d + R_{sd}) - A_d + R_d$$

$$S = T - R_d - R_{sd} - A_d + R_d$$

Pour finalement obtenir :

$$S = T - R_{sd} - A_d$$

Nous connaissons les grandeurs T d'après les données communiquées par les opérateurs. Nous avons pu estimer A_d au moyen de **quatre estimations**.

Nous ne disposons pas de la valeur R_{sd} , mais nous pouvons l'approximer grâce à notre enquête. En effet, nous pouvons déterminer la **proportion d'autopartageurs ne s'étant pas démotorisés grâce à l'autopartage et qui auraient utilisé une voiture** (personnelle, empruntée, louée chez un loueur traditionnel, via un taxi ou VTC etc.) **si l'autopartage n'existait pas**. Cette proportion s'élève à **28,6 %**.

²¹ Nous avons démontré plus haut qu'une voiture en autopartage permet de remplacer 5 à 8 voitures personnelles

²² Voir annexe.

En faisant l'hypothèse que cette proportion d'autopartageurs est égale à la proportion de kilomètres réalisés en report depuis une automobile par les autopartageurs ne s'étant pas démotorisés grâce à l'autopartage, nous pouvons calculer R_{sd} de la manière suivante :

$$R_{sd} = 0,286 \times T$$

Soit :

$$R_{sd} = 0,286 \times 15\,130 = 4\,327 \text{ kilomètres}$$

En donc,

$$T - R_{sd} = 15\,130 - 4\,327 = 10\,803$$

Par conséquent,

$$S = 10\,803 - A_d$$

Ainsi, selon les quatre valeurs estimées pour A , nous obtenons une **économie de kilomètres imputable à l'autopartage variant de 4 600 à 33 400 kilomètres par voiture en autopartage en boucle par an**.

Nombre de kilomètres évités par voiture en autopartage		Une voiture personnelle abandonnée parcourait...	
		3 087 kilomètres par an	5 535 kilomètres par an
Une voiture en autopartage remplace...	5 voitures personnelles	4 632	13 893
	8 voitures personnelles	16 872	33 477

Figure 100 : Nombre de kilomètres évités par voiture en autopartage en fonction du nombre de kilomètres par an parcourus par la voiture personnelle abandonnée et du nombre de voitures en autopartage remplacées

Afin d'affiner la fourchette proposée précédemment, nous pouvons affiner notre estimation du nombre de kilomètres parcourus par voiture abandonnée grâce à notre enquête. En effet, à partir des fréquences de déplacements par motifs en voiture auxquelles nous associons des distances moyennes issues de l'Enquête Mobilité des Personnes 2019, nous pouvons estimer le kilométrage automobile d'un autopartageur motorisé avant son inscription à l'autopartage²³.

	Moyenne	Médiane	1 ^{er} quartile	3 ^e quartile
Kilométrage annuel moyen par véhicule (ENA, 2022)	3 800	2 800	1 200	5 700

Figure 101 : Kilométrage annuel des autopartageurs motorisés avant leur inscription à l'autopartage

Dans un premier temps, nous pouvons confirmer l'hypothèse que la mobilité automobile des autopartageurs avant leur inscription à l'autopartage se situe en dessous de la moyenne nationale. Plus précisément, le 3^e quartile de notre distribution (5 700 km / an) est très proche du 1^{er} quartile de la population nationale (5 670 km / an) mais la moyenne de notre échantillon (3 950 km / an) se situe au-dessus de la moyenne du 1^{er} quartile de la population nationale (3 087 km / an). Donc nous supposons que les autopartageurs se situent dans le premier quartile de la population nationale et le dépassent légèrement. Nous proposons donc d'utiliser en borne basse la moyenne des kilométrages annuels du premier quartile de la distribution nationale et en borne haute la moyenne issue de notre enquête. **Nous obtenons ainsi une économie de kilomètres imputables à l'autopartage variant de 4 600 à 19 600 kilomètres par voiture en autopartage en boucle par an.**

²³ Les fréquences d'usage de la voiture avant l'inscription à l'autopartage ont été enquêtées directement et les distances ont été associées en fonction du motif de déplacement à partir de l'EMP 2019. Les valeurs sont résumées dans la figure 77.

Nombre de kilomètres évités par voiture en autopartage		Une voiture personnelle abandonnée parcourait...	
		3 087 kilomètres par an	3 800 kilomètres par an
Une voiture en autopartage remplace...	5 voitures personnelles	4 632	8 197
	8 voitures personnelles	16 872	19 597

Figure 102 : Nombre de kilomètres évités par voiture en autopartage en fonction du nombre de kilomètres parcourus par an par la voiture abandonnée selon les estimations de notre enquête

En utilisant les données issues de notre estimation de kilométrage par individu (partie 5.2.3), nous avons estimé que l'autopartage permettait la réduction de 680 à 1200 km en voiture personnelle par an et par autopartageur actifs. Si nous considérons qu'il y a entre 16 et 18 utilisateurs actifs en moyenne par voiture en autopartage, nous pouvons estimer entre 10 880 et 19 200 le nombre de kilomètres évités par voiture en autopartage en boucle.

La conjonction entre ces différentes méthodes nous permet d'affiner nos estimations et d'imputer une réduction entre 10 000 et 19 000 kilomètres par an et par voiture en autopartage.

5.2.4.4. Généralisation à l'échelle nationale du bilan de l'autopartage en boucle

Les données fournies par les opérateurs permettent d'estimer qu'il y a au minimum 2 000 véhicules d'autopartage en boucle en circulation actuellement²⁴. Cette flotte aurait permis de remplacer entre 10 000 et 16 000 véhicules, dont 37% de diesel, et de libérer entre 1 800 et 6 000 places en voirie. L'autopartage permettrait d'économiser entre 9 et 39 millions de kilomètres par an.

Nombre de kilomètres évités pour 2000 voitures en autopartage		Une voiture personnelle abandonnée parcourait...	
		3 087 kilomètres par an	3 800 kilomètres par an
Une voiture en autopartage remplace...	5 voitures personnelles	9 264 000	16 394 000
	8 voitures personnelles	33 744 000	39 194 000

Figure 103 : Nombre de kilomètres évités pour 2000 voitures en autopartage en boucle en fonction du nombre de kilomètres par an parcourus par la voiture personnelle abandonnée et du nombre de voitures remplacées par voiture en autopartage

L'AAA recensait en 2020 9 300 véhicules en autopartage en boucle. En prenant cette hypothèse, nous pouvons estimer que la flotte permet de remplacer entre 46 500 et 74 400 véhicules et de libérer entre 8 370 et 27 900 places en voiries. L'autopartage permettrait d'économiser entre 53 et 225 millions de kilomètres par an.

Nombre de kilomètres évités pour 11500 voitures en autopartage		Une voiture personnelle abandonnée parcourait...	
		3 087 kilomètres par an	3 800 kilomètres par an
Une voiture en autopartage remplace...	5 voitures personnelles	53 268 000	94 265 500

²⁴ Ces données ont été fournies par les opérateurs participant à l'enquête.

Figure 104 : Nombre de kilomètres évités pour 11 500 voitures en autopartage en boucle en fonction du nombre de kilomètres par an parcourus par la voiture personnelle abandonnée et du nombre de voitures remplacées par une voiture en autopartage

Ces effets sont marginaux par rapport aux 38,3 millions de véhicules du parc automobile français²⁵, aux 580 000 places de stationnement sur voirie²⁶ et aux 639 milliards de voyageurs.kilomètres en véhicules particuliers réalisés en 2020²⁷.

Les vertus environnementales démontrées par l'autopartage ne se traduisent pas à date par un impact significatif²⁸ au niveau national en raison du faible volume de voitures aujourd'hui disponibles en autopartage.

LE BILAN DE L'AUTOPARTAGE EN BOUCLE

L'autopartage en boucle a un **impact positif d'un point de vue environnemental**. Une voiture en autopartage :

- remplace 5 à 8 voitures personnelles
- libère 0,9 à 3 places de stationnement
- évite une dizaine de milliers de kilomètres automobiles par an

L'ensemble de la flotte permet aujourd'hui de remplacer plus de **10 000 véhicules et de libérer plus de 1 800 places en voirie en évitant au maximum 39 millions de kilomètres automobiles**. La concrétisation d'un réel impact de l'autopartage au niveau national nécessiterait une **multiplication par cent du volume de voiture à disposition à date**.

5.2.5. Évolution future de l'équipement automobile

Les autopartageurs ont été interrogés sur l'évolution future de leur équipement automobile. Pour plus de 90% d'entre eux, aucun changement n'est prévu dans les 12 mois à venir. Le nombre de réponses concernant l'achat ou l'abandon d'un véhicule à l'avenir est trop peu important pour pouvoir analyser les écarts entre les deux groupes. Cependant, l'enquête 2019 montrait déjà 2% de personnes qui prévoyaient d'abandonner un véhicule et 6% qui prévoyaient d'en acquérir un.

Changement de l'équipement automobile

	Nb	
Abandon d'un véhicule	27	2,0%
Achat d'un véhicule	76	5,6%
Pas de changement	1260	92,4%
Total	1363	

$p = 0,00$; $\text{Khi}^2 = 2145,67$; $\text{ddl} = 2$ (TS)

Figure 105 : Évolution de l'équipement automobile des usagers actifs d'un service d'autopartage en boucle

L'analyse des raisons conduisant à l'achat d'un véhicule montre que les insuffisances des modes de transport alternatifs emportent le plus d'accord.

²⁵ Ministère de la transition écologique, Données sur le parc automobile français au 1^{er} janvier 2021, <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/donnees-sur-le-parc-automobile-francais-au-1er-janvier-2021>

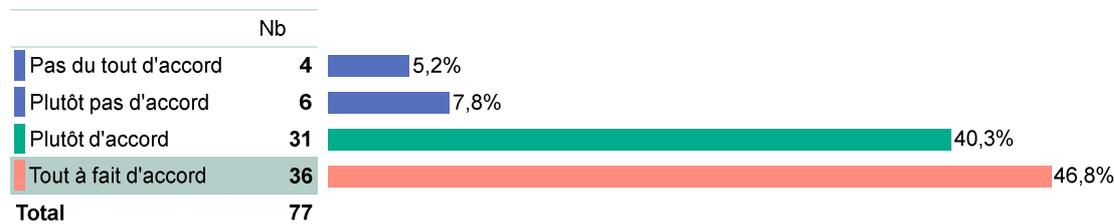
²⁶ <https://www.fnms.fr/nos-metiers/>

²⁷ <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/edition-numerique/chiffres-cles-transports-2022/13-transport-routier-de-voyageurs>

²⁸ Un impact significatif de l'autopartage à l'échelle nationale se traduirait par la suppression et donc le remplacement au minima de 1% du volume du parc automobile actuel par des véhicules en autopartage, soit 3 800 000 véhicules.

"Mon ménage envisage l'acquisition d'une voiture supplémentaire parce que les transports en commun ne suffisent pas ou plus pour répondre à mes besoins de mobilité"

Moyenne = 1,71 Médiane = 2,00 Ecart-type = 0,82
Min = 1,00 Max = 4,00

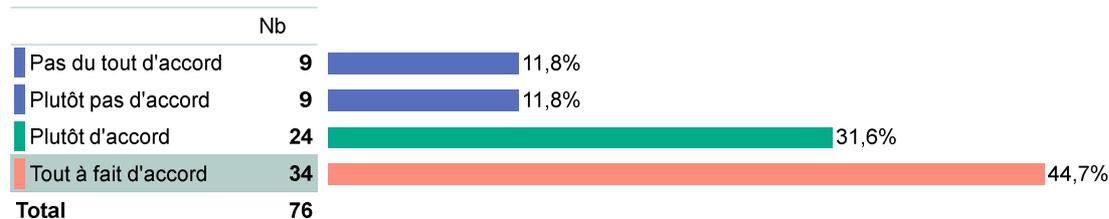


p = <0,01 ; Khi2 = 42,95 ; ddl = 3 (TS)

Figure 106 : Part des usagers actifs d'un service d'autopartage en boucle qui envisage l'achat d'une nouvelle voiture en raison de l'insuffisance des transports en commun

"Mon ménage envisage l'acquisition d'une voiture supplémentaire parce que l'utilisation de la marche ou du vélo ne suffit pas ou plus pour répondre à mes besoins de mobilité"

Moyenne = 1,91 Médiane = 2,00 Ecart-type = 1,02
Min = 1,00 Max = 4,00



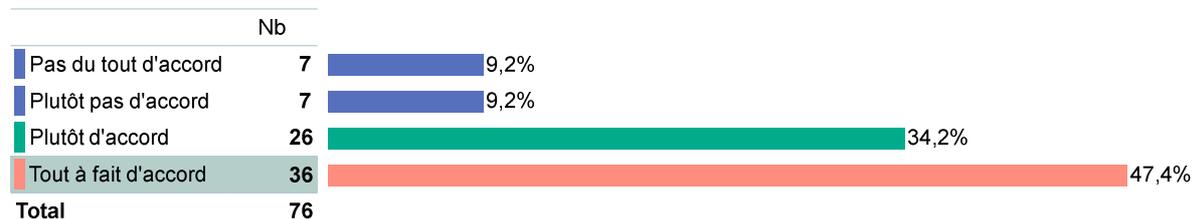
p = <0,01 ; Khi2 = 23,68 ; ddl = 3 (TS)

Figure 107 : Part des usagers actifs d'un service d'autopartage en boucle qui envisage l'achat d'une nouvelle voiture en raison de l'insuffisance des modes actifs

Cette tendance se retrouve également par rapport à l'usage de l'autopartage : 47,4 % des répondants à cette question considère être « tout à fait d'accord » avec le fait d'envisager l'acquisition d'une voiture supplémentaire car l'autopartage ne suffit pas ou plus à répondre à leurs besoins de mobilité.

"Mon ménage envisage l'acquisition d'une voiture supplémentaire parce que l'autopartage ne suffit pas ou plus pour répondre à mes besoins de mobilité"

Moyenne = 1,80 Médiane = 2,00 Ecart-type = 0,95
Min = 1,00 Max = 4,00



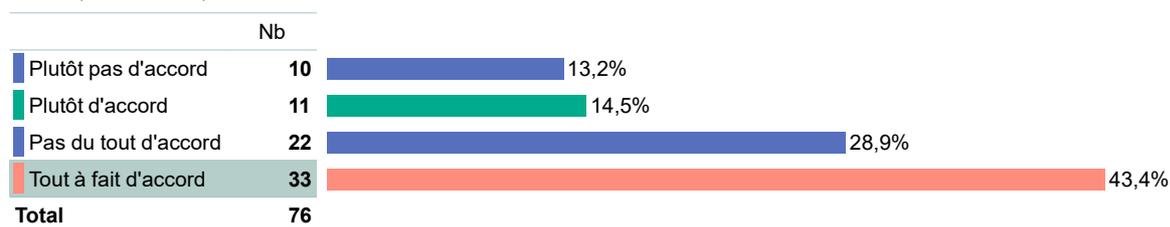
p = <0,01 ; Khi2 = 32,95 ; ddl = 3 (TS)

Figure 108 : Part des usagers actifs d'un service d'autopartage en boucle qui envisage l'achat d'une nouvelle voiture en raison de l'insuffisance de l'autopartage

Les changements de situation emportent également une forte adhésion de la part des répondants pour expliquer l'acquisition d'une voiture.

"Mon ménage envisage l'acquisition d'une voiture supplémentaire en raison d'un changement de situation (déménagement, changement de lieu d'emploi, changement dans la composition du ménage, changement de revenus du ménage etc)."

Moyenne = 2,28 Médiane = 2,00 Ecart-type = 1,29
Min = 1,00 Max = 4,00



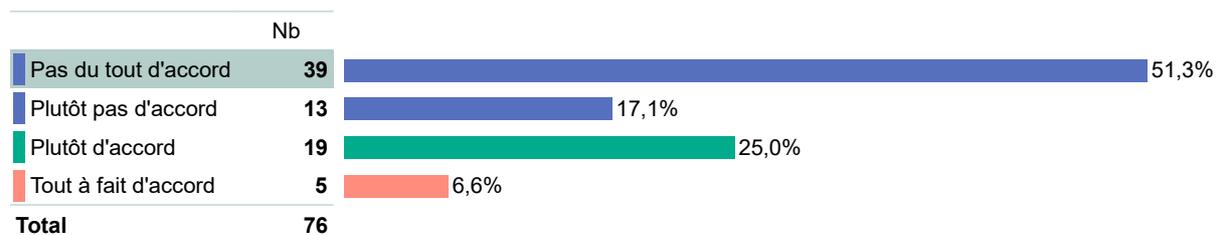
p = <0,01 ; Khi2 = 18,42 ; ddl = 3 (TS)

Figure 109 : Part des usagers actifs d'un service d'autopartage en boucle qui envisage l'achat d'une nouvelle voiture en raison d'un changement de situation personnelle

L'amélioration de la situation financière n'est pas une raison qui semble crédible pour la majorité des répondants.

Situation financière

Moyenne = 3,13 Médiane = 4,00 Ecart-type = 1,01
Min = 1,00 Max = 4,00



p = <0,01 ; Khi2 = 33,26 ; ddl = 3 (TS)

Figure 110 : Part des usagers actifs d'un service d'autopartage en boucle qui envisage l'achat d'une nouvelle voiture en raison d'un changement de situation financière

6. Comparaison des différents services d'autopartage

L'autopartage en boucle constitue la part la plus importante de l'échantillon de notre étude. L'analyse de ses usagers et usages a permis de mettre en évidence des caractéristiques propres à ce type d'autopartage. Getaround Connect, les services en free-floating ainsi que les services « traditionnels » de la location courte durée de voiture proposent des offres distinctes, dont nous comparerons les usages et usagers à ceux des services d'autopartage en boucle, et ce afin de comprendre les dynamiques de l'ensemble de l'autopartage en France en 2022.

6.1. Comparaison des usagers et usages des services de l'autopartage en boucle et de Getaround Connect

Nous comparons les 713 usagers Getaround Connect avec les 1813 usagers de l'autopartage en boucle qui constituent notre échantillon principal, soit un échantillon d'analyse de 2 526 enquêtés.

6.1.1. Caractéristiques des usagers

La comparaison des caractéristiques des usagers de l'autopartage en boucle à ceux de Getaround Connect vise à permettre de distinguer les dynamiques propres à ce service ainsi que les similarités existantes avec l'autopartage en boucle.

6.1.1.1. Caractéristiques des ménages

6.1.1.1.1. La localisation résidentielle

Pour rappel, les utilisateurs de Getaround Connect vivent majoritairement au sein de la région Île-de-France, tandis que les usagers des services en boucle vivent davantage hors de celle-ci.

	Hors IDF	IDF	Total
Echantillon boucle	1503	310	1813
Echantillon Getaround Connect	218	495	713
Total	1721	805	2526

$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 645,33$; $\text{ddl} = 1$ (TS)

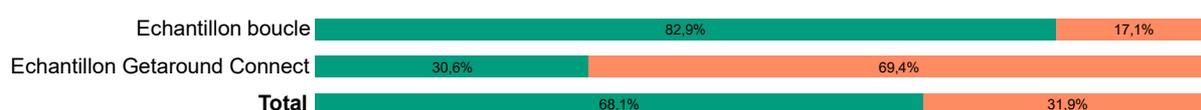


Figure 111: Répartition du lieu de résidence des enquêtés en fonction de leur utilisation d'un service en autopartage en boucle ou de l'utilisation du service Getaround Connect

Bien que le service Getaround Connect soit disponible dans les principales villes françaises, on remarque que les enquêtés se trouvent majoritairement au sein de la région Île-de-France puisque près de 70 % d'entre eux ont déclaré y vivre, tandis que près de 30 % d'entre eux vivent en dehors de la région Île-de-France. Cette répartition est similaire à celle observée lors de l'édition de 2019.

6.1.1.1.2. Nombre de voitures à disposition du ménage

Les clients de Getaround Connect sont, comme les autopartageurs en boucle, faiblement motorisés, et même encore plus faiblement motorisés, probablement du fait de leur localisation majoritaire en Ile de France et plus urbains.

	0	1	2	3 ou plus
Echantillon boucle	1338	408	57	10
Echantillon Getaround Connect	540	131	32	10

$p = 0,009$; $\text{Khi}^2 = 11,66$; $\text{ddl} = 3$ (TS)



Figure 112 : Répartition des usagers de Getaround Connect et de l'autopartage en boucle selon le nombre de voitures à disposition du ménage (y compris voiture de oc

6.1.1.1.3. Type de ménage

	seul.e avec un ou plusieurs enfants	seul.e	en couple sans enfant	en couple avec un ou plusieurs enfants	en colocation	chez vos parents	Autre	Total
Echantillon boucle	145	472	523	613	31	18	11	1813
Echantillon Getaround Connect	50	136	218	271	17	14	7	713
Total	195	608	741	884	48	32	18	2526

p = 0,003 ; Khi2 = 20,08 ; ddl = 6 (TS)



Figure 113 : Répartition des usagers de Getaround Connect et de l'autopartage en boucle selon le type de ménage

Les clients de Getaround Connect vivent plus souvent en couple (avec ou sans enfant(s)) et moins souvent seul.e que le reste de l'échantillon.

Comparativement à l'enquête de 2019, la part de personnes vivant seul.e a diminué (passant de 24 % à 19,1 %), tandis que le part d'usagers en couple avec un ou plusieurs enfants a augmenté (38 % contre 29 %), dépassant celle des usagers de la boucle (contrairement à ce qui était observé en 2019).

6.1.1.1.4. Revenus mensuels

Les clients Getaround Connect disposent de revenus significativement plus élevés en moyenne que ceux des services d'autopartage en boucle.

	Moins de 1 500 euros	De 1501 à 2000 euros	De 2001 à 3000 euros	De 3001 à 4000 euros	De 4001 à 5000 euros	De 5001 à 6000 euros	De 6001 à 7000 euros	Plus de 7 000 euros	Ne souhaite pas répondre	Total
Echantillon boucle	115	174	365	298	250	175	98	182	156	1813
Echantillon Getaround Connect	46	60	91	103	92	79	59	119	64	713
Total	161	234	456	401	342	254	157	301	220	2526

p = <0,01 ; Khi2 = 44,65 ; ddl = 8 (TS)

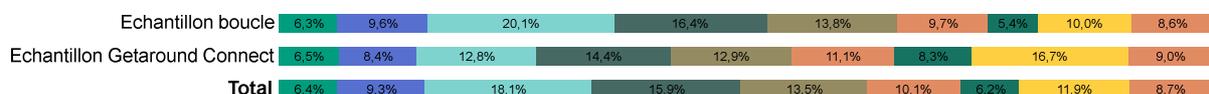


Figure 114 : Revenus mensuels des usagers de Getaround Connect et de l'autopartage en boucle

En effet, 49 % des utilisateurs de Getaround Connect ont déclaré gagner plus de 4 001 euros ou plus, contre 38,9 % des usagers de l'échantillon boucle. Parmi ces derniers, 16,7 % gagnent plus de 7 000 euros pour les usagers de Getaround Connect, contre 10 % pour les enquêtés utilisant un service de la boucle. Une telle répartition peut être rapprochée de la localisation résidentielle des utilisateurs de Getaround Connect : ils se trouvent en Île-de-France, où le revenu par habitant est plus élevé que sur le reste du territoire national. Cette différence de revenus, à la hausse pour les usagers de Getaround Connect, avait déjà été observée lors de l'enquête de 2019.

6.1.1.2. Caractéristiques des individus

6.1.1.2.1. Caractéristiques démographiques

L'échantillon Getaround Connect est significativement plus masculin.

	Une femme	Un homme	Ne souhaite pas répondre	Total
Echantillon boucle	780	1006	27	1813
Echantillon Getaround Connect	214	489	10	713
Total	994	1495	37	2526

$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 36,86$; $\text{ddl} = 2$ (TS)

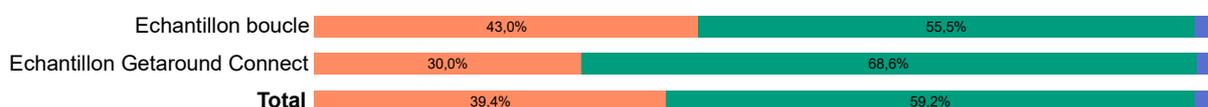


Figure 115 : Répartition des usagers actifs de Getaround Connect et de l'autopartage en boucle selon le genre

En effet, de la même manière qu'en 2019, deux tiers des enquêtés de cet échantillon ont déclaré être des hommes, pour un tiers de femmes. Comparativement au sein de l'échantillon des utilisateurs d'autopartage en boucle, les hommes représentent 55% des usagers.

	Moins de 30 ans	De 30 ans à 39 ans	De 40 ans à 49 ans	De 50 ans à 59 ans	De 60 ans à 69 ans	70 ans et plus	Total
Echantillon boucle	114	397	518	397	286	101	1813
Echantillon Getaround Connect	79	268	194	126	37	9	713
Total	193	665	712	523	323	110	2526

$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 134,65$; $\text{ddl} = 5$ (TS)

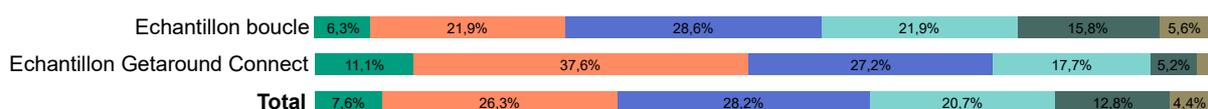


Figure 116 : Âges des usagers de Getaround Connect et de l'autopartage en boucle

Les usagers de Getaround Connect sont plus jeunes que les usagers des services d'autopartage en boucle. 48,7 % des enquêtés de l'échantillon de Getaround Connect ont moins de 40 ans (dont 11,1 % ont moins de 30 ans) tandis que seuls 28,2 % des usagers de la boucle ont moins 40 ans (dont 6,3 % moins de 30 ans).

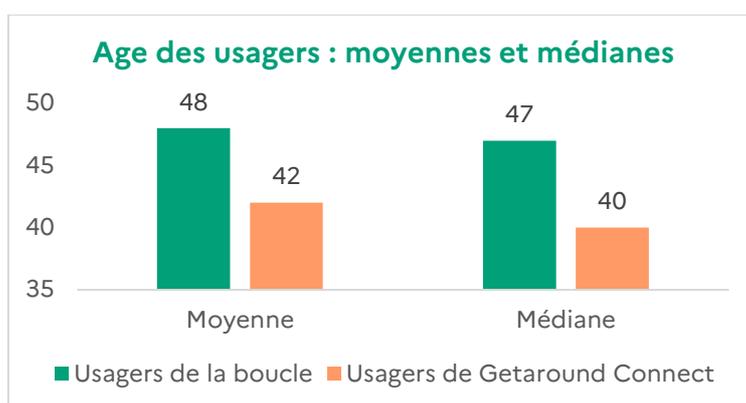


Figure 117 : Moyennes et médianes des âges des usagers de la boucle et de Getaround Connect

L'âge moyen des clients Getaround Connect diffère significativement de celui des autres autopartageurs : 42 ans contre 48 ans. La médiane est alors de 40 ans contre 47 ans. Les usagers de Getaround Connect sont donc plus jeunes que ceux de l'autopartage en boucle. Comparativement à l'enquête de 2019, les enquêtés de Getaround Connect sont plus âgés, ils avaient alors en moyenne 39 ans pour une médiane de 36 ans.

6.1.1.2.2. Caractéristiques socioprofessionnelles

Les usagers de Getaround Connect sont davantage actifs (en situation d'emploi) que les inscrits à un service d'autopartage en boucle (89,5 % contre 79,9 %), et moins souvent retraités (3,6 % contre 13,8 %). Ces différences sont conformes aux différences d'âge observées entre les deux échantillons.

	en formation (étudiant)	sans activité professionnelle (au foyer ou autre)	actif à plein temps (+32h/semaine)	actif à temps partiel (jusqu'à 32h/semaine)	en recherche d'emploi	retraité(e)	Total
Echantillon boucle	31	34	1290	158	50	250	1813
Echantillon Getaround Connect	10	15	591	47	24	26	713
Total	41	49	1881	205	74	276	2526

$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 61,57$; $\text{ddl} = 5$ (TS)

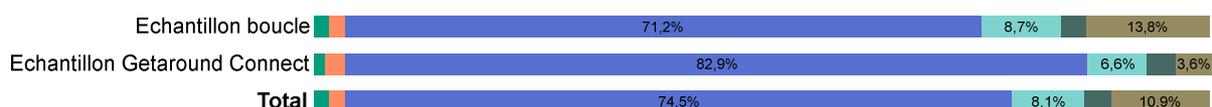


Figure 118 : Répartition des usagers de Getaround Connect et de l'autopartage en boucle selon l'occupation principale

La répartition des occupations des usagers de Getaround Connect est similaire à celle observée lors de l'enquête de 2019.

Toutefois, lorsqu'ils sont actifs, les clients de Getaround Connect ne diffèrent pas significativement des autres autopartageurs du point de vue de leur répartition en catégories socioprofessionnelles, ils appartiennent majoritairement (65,6 %) à la catégorie « cadres, professions intellectuelles supérieures ».

	Certificat d'études primaires ou moins	CAP ou BEP	Brevet des collèges	Baccalauréat	Bac +2 ou Bac +3	Bac+4 (Maîtrise)	Bac+5 (Master, DESS, DEA)	Supérieur ou égal à Bac+6 (Master spécialisé, MBA, Doctorat)	Total
Echantillon boucle	18	47	12	97	407	173	749	310	1813
Echantillon Getaround Connect	8	21	9	45	141	47	352	90	713
Total	26	68	21	142	548	220	1101	400	2526

$p = 0,001$; $\text{Khi}^2 = 24,27$; $\text{ddl} = 7$ (TS)

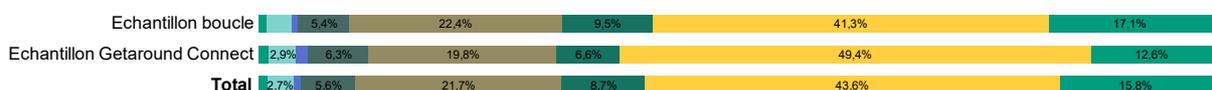


Figure 119 : Répartition des usagers de Getaround Connect et de l'autopartage en boucle selon le dernier diplôme obtenu (NB : les répondants ayant choisi la réponse Bac+2 et Bac+3 ou plus ont été fusionnés, ainsi que les catégories « sans diplômes » et « certificat d'études primaires »)

Les utilisateurs de Getaround Connect ainsi que du reste de l'échantillon sont **davantage diplômés que la moyenne nationale**. De légères différences sont notées entre les échantillons : les usagers de Getaround sont plus nombreux à être diplômés d'un bac + 5 que ceux de la boucle (49,5 % contre 41,3 %), mais moins nombreux à avoir un niveau d'études supérieur ou égal à bac +6 (17,1 % contre 12,6%).

Comparativement à l'enquête menée en 2019, les usagers de Getaround Connect sont davantage diplômés, ils étaient alors 43 % à avoir obtenu un bac +5 ; contre 49,4 % en 2022, la part de bac + 6 est restée similaire.

6.1.1.2.3. Statut d'inscription et typologie d'usagers

Par ailleurs, notons que les usagers de Getaround Connect sont moins nombreux à être **inscrits uniquement à titre professionnel** (0,1% contre 4,1 % chez les usagers de la boucle). Ils sont également moins nombreux à être inscrit à **titre particulier et professionnel** (12,2 % contre 17 % pour les usagers de la boucle) que les usagers de l'autopartage inscrits à des services d'autopartage en boucle.

La répartition selon le statut d'inscription des usagers de Getaround Connect est similaire à celle observée en 2019. Rappelons que l'inscription à titre professionnel n'existe pas pour le service Getaround Connect.

Statut d'inscription

	... à titre particulier uniquement	... à titre professionnel uniquement (utilisation d'une voiture en autopartage par le biais de l'employeur)	... à titre particulier et professionnel	Total
Echantillon boucle	1428	76	309	1813
Echantillon Getaround Connect	625	1	87	713
Total	2053	77	396	2526

$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 40,19$; $\text{ddl} = 2$ (TS)



Figure 120 : Répartition des usagers de Getaround Connect et de l'autopartage en boucle selon leur statut d'inscription

DES PROFILS D'AUTOPARTAGEURS DISTINCTS DE CEUX DES SERVICES EN BOUCLE

Le profil des usagers de Getaround Connect diffère de celui des clients de l'autopartage en boucle bien que certaines caractéristiques soient similaires, à savoir : l'appartenance à une catégorie socioprofessionnelle et un niveau de diplôme et revenus supérieurs à la moyenne nationale, ainsi qu'une faible motorisation.

Toutefois, plusieurs différences significatives majeures ont été remarquées parmi ces usagers. Parmi les usagers Getaround connect, le taux de féminisation est plus faible, les usagers sont plus jeunes et davantage actifs. Ils sont majoritairement « non-abonnés » et une petite partie de l'échantillon appartient à la catégorie « professionnels ».

Les profils des usagers de Getaround Connect ont peu évolué depuis l'enquête 2019. La composition des ménages des usagers ainsi que l'âge des enquêtés tend à se rapprocher légèrement des profils des usagers de la boucle.

6.1.2. Caractéristiques de l'usage

Les profils des usagers de Getaround Connect diffèrent des inscrits à un service d'autopartage en boucle. L'analyse de leur usage du service permettra de mettre en évidence les **caractéristiques propres à Getaround**.

6.1.2.1. Fréquences d'utilisation du service

En termes d'usages, des différences sont remarquées entre l'autopartage en boucle et Getaround Connect. Les usagers de Getaround Connect utilisent **moins fréquemment l'autopartage**.

	Tous les jours ou presque	2-3 fois/s emaine	1 fois/s emaine	2-3 fois/ mois	1 fois/ mois	3-4 fois/an	Moins souvent	Jamais	Total
Echantillon boucle	8	87	177	473	399	401	180	88	1813
Echantillon Getaround Connect	1	5	8	59	161	399	79	1	713
Total	9	92	185	532	560	800	259	89	2526

p = <0,01 ; Khi2 = 372,25 ; ddl = 7 (TS)

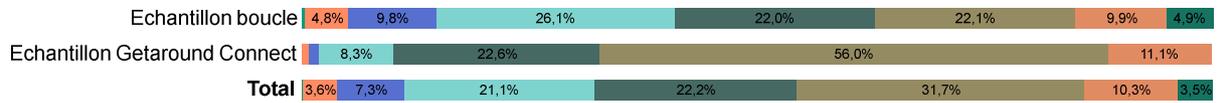


Figure 121: Répartition des utilisateurs de Getaround Connect et de l'autopartage en boucle selon la fréquence d'utilisation de l'autopartage

Les fréquences d'utilisation diffèrent significativement entre usagers de Getaround Connect et ceux de l'autopartage en boucle. Les utilisateurs de Getaround Connect utilisent **moins fréquemment leur service** puisque **67 % d'entre eux l'utilisent 3-4 fois par an ou moins**, contre **seulement 37 % des usagers de l'autopartage en boucle**. Cette tendance est stable comparativement à l'édition de l'enquête de 2019.

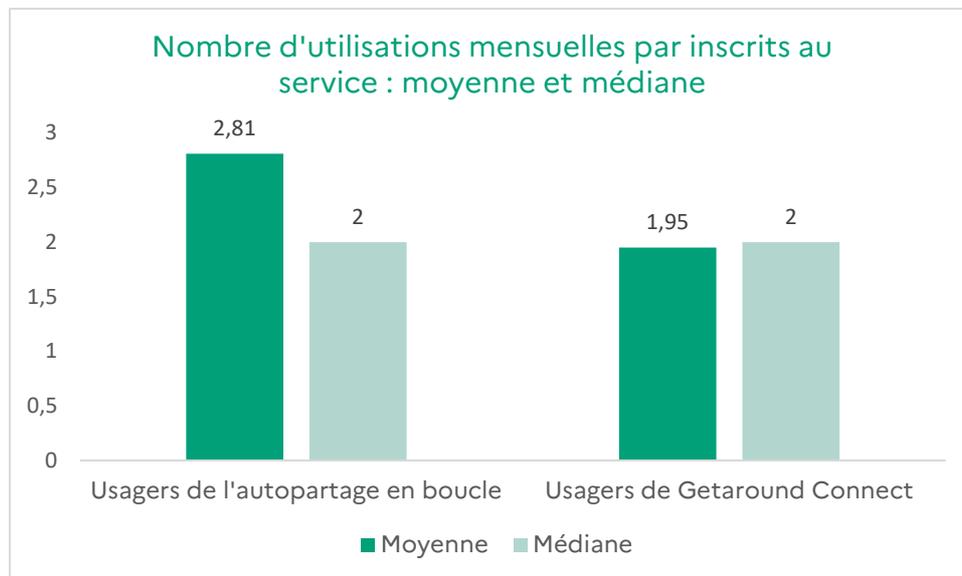


Figure 122 : Nombres moyens et médians d'utilisations mensuelles de l'autopartage des usagers Getaround Connect et de l'autopartage en boucle (calcul basé sur les équivalences entre la fréquence d'utilisation et le nombre d'utilisations par mois)

Les usagers de Getaround Connect ont une utilisation de leur service par mois plus faible que les usagers des services d'autopartage en boucle (moyenne de 1,95 et médiane de 2 utilisations par mois contre 2,81 et 2 pour les usagers des services d'autopartage en boucle). Une moyenne supérieure à la médiane comme c'est le cas pour l'autopartage en boucle indique la présence d'utilisateurs aux fréquences d'usages élevées. Cela ne semble pas être le cas chez Getaround Connect.

Comparativement à l'enquête menée en 2019, les utilisations mensuelles de Getaround Connect ont significativement augmenté : on observait alors 1,62 trajet mensuel en moyenne pour une médiane de 0,50. Sur ce point, les usages du service Getaround Connect ont tendance à se rapprocher de ceux de l'autopartage en boucle.

Cependant, les clients de Getaround Connect utilisent significativement plus souvent le service dans une autre ville que leur ville de résidence.

	Tous les jours ou presque	2-3 fois/s emaine	1 fois/s emaine	2-3 fois/ mois	1 fois/ mois	1 fois tous les 2 mois	2-3 fois/an	Moins souvent	Jamais	Total
Echantillon boucle	1	15	21	46	47	38	185	239	1221	1813
Echantillon Getaround Connect	1	1	0	21	40	67	224	136	223	713
Total	2	16	21	67	87	105	409	375	1444	2526

p = 0,00 ; Khi2 = 362,67 ; ddl = 8 (TS)

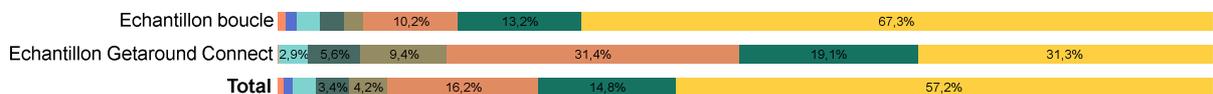


Figure 123 : Répartition des usagers de Getaround Connect et de l'autopartage en boucle selon la fréquence d'utilisation de l'autopartage dans une autre ville que la ville de résidence

Cette pratique concerne, de manière régulière ou ponctuelle, plus des deux tiers de l'échantillon des usagers Getaround connect (68,7 %), contre moins d'un sur trois (32,7 %) chez les usagers de l'autopartage en boucle.

6.1.2.1.1. Utilisations habituelles

Pour les cas d'usage, les enquêtés ayant répondu « jamais » à la fréquence d'utilisation du service sont exclus de l'analyse. Ainsi pour l'ensemble de l'analyse des utilisations habituelles de l'autopartage l'échantillon est de **2 437 enquêtés** : **1 725 pour le service de la boucle** et **712** pour l'échantillon Getaround Connect.

Les usagers de Getaround Connect réalisent en **moyenne des trajets plus longs sur leur location type que les utilisateurs de l'autopartage en boucle**. En effet, 67,7 % des usagers réalisent des déplacements de plus d'une journée de location contre 43,5 % pour les usagers des services en boucle.

	Moins d'1 heure de location	1 à 2 heures de location	2 à 4 heures de location	Une journée de location	2 à 3 jours de location	4 jours ou plus de location	Total
Echantillon boucle	43	244	685	488	195	70	1725
Echantillon Getaround Connect	0	5	27	198	334	148	712
Total	43	249	712	686	529	218	2437

p = <0,01 ; Khi2 = 781,47 ; ddl = 5 (TS)

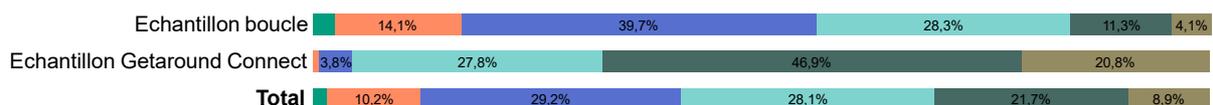


Figure 124 : Durées types de location des utilisateurs de Getaround Connect et de l'autopartage en boucle

Comparativement à l'enquête menée en 2019, il s'agit d'un changement, la durée de location des usagers de Getaround Connect semblant s'être allongée entre les deux enquêtes. Elle était supérieure à une journée de location dans seulement 50 % des cas en 2019.

	Pour vous rendre à la campagne/montagne/au bord de la mer	Circuler en périphérie de votre agglomération de résidence	Pour vous rendre dans une autre agglomération	Circuler dans le centre ville de votre agglomération de résidence	Autre	Total
Echantillon boucle	940	1131	841	383	56	3351
Echantillon Getaround Connect	540	239	369	90	44	1282
Total	1480	1370	1210	473	100	4633

p = 0,00 ; Khi2 = 164,85 ; ddl = 4 (TS)



Figure 125 : Répartition des usagers actifs de l'autopartage en boucle et du service Getaround Connect en fonction des destinations types (plusieurs modalités de réponses possibles)

Cette différence au niveau des durées de location s'explique en partie par les destinations types des deux catégories d'usagers de l'autopartage.

D'une part, les usagers de Getaround Connect sont 42,1 % à avoir déclaré utiliser l'autopartage pour se rendre à la campagne, à la montagne et à la mer, pour 28,1 % d'usagers en boucle. D'autre part, 25,6 % des clients Getaround Connect utilisent leur service pour circuler au sein de leur agglomération (7 % pour circuler dans le centre-ville et 18,6 % pour circuler dans sa périphérie) contre 42,5 % pour les usagers des services d'autopartage en boucle.

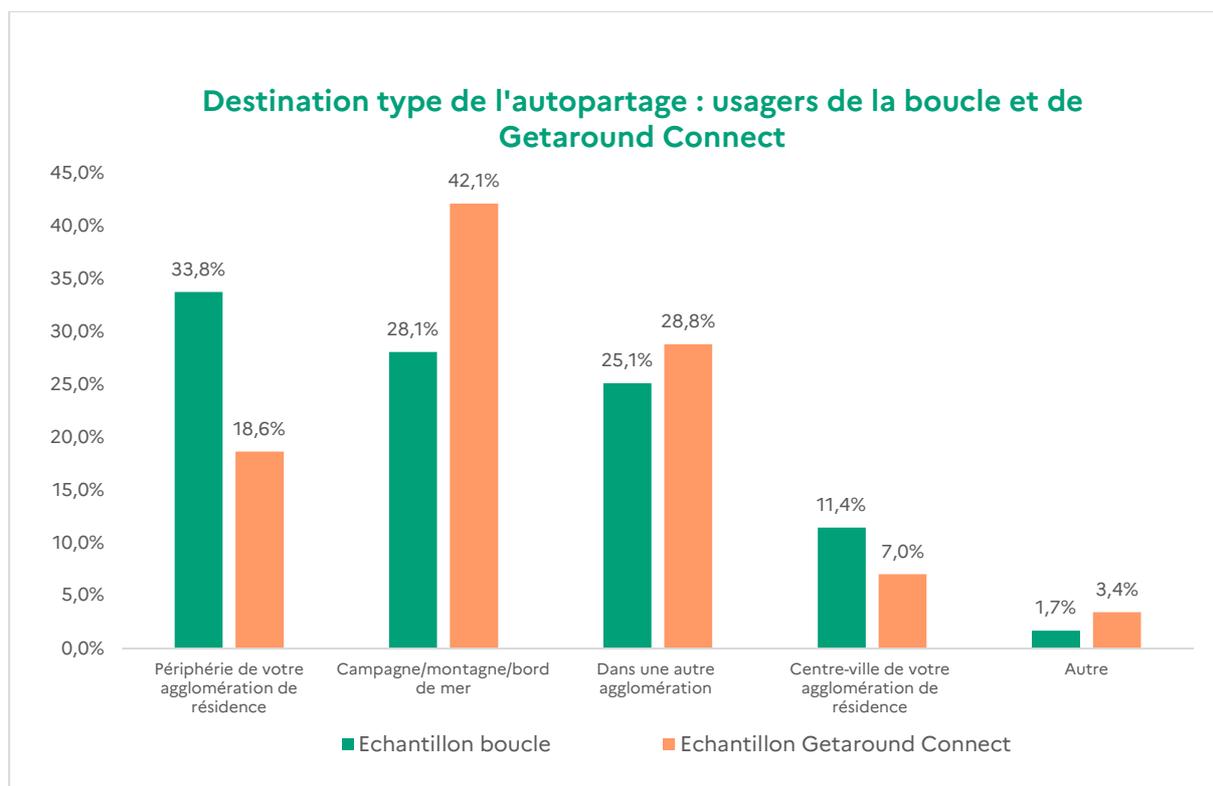


Figure 126 : Destination type des usagers actifs de l'autopartage en boucle et du service Getaround Connect

Comparativement à l'enquête de 2019, la répartition des destinations types de déplacements a varié. Les destinations s'apparentant davantage à des « déplacements du quotidien » sont moins plébiscitées qu'en 2019. En effet, les déplacements pour se rendre en périphérie d'agglomération de résidence concernent 18,6 % de l'échantillon en 2022, contre 46 % en 2019 et ceux pour circuler en centre-ville de l'agglomération de résidence 7 % de l'échantillon en 2022, contre 15 % en 2019. Par ailleurs, le service Getaround Connect est toujours autant utilisé pour se rendre en campagne, en bord de mer, à la

montagne ou dans une autre agglomération (60,9 % des réponses en 2022 contre 61 % des réponses en 2019).

Les usagers Getaround Connect avaient en 2019 une utilisation plus occasionnelle du service notamment lié à un usage de ce type de service comme un moyen de déplacement attribué aux motifs liés aux loisirs ou aux vacances (6t bureau de recherche, 2019).

En 2022, 84,6 % des usagers de Getaround Connect utilisent l'autopartage dans le cadre d'un déplacement lié à un départ en vacances ou en weekend, tandis que c'est le cas seulement de 51 % des utilisateurs de l'autopartage en boucle. Inversement, les usagers Getaround connect utilisent moins l'autopartage pour des usages utilitaires que les usagers de services en boucle.

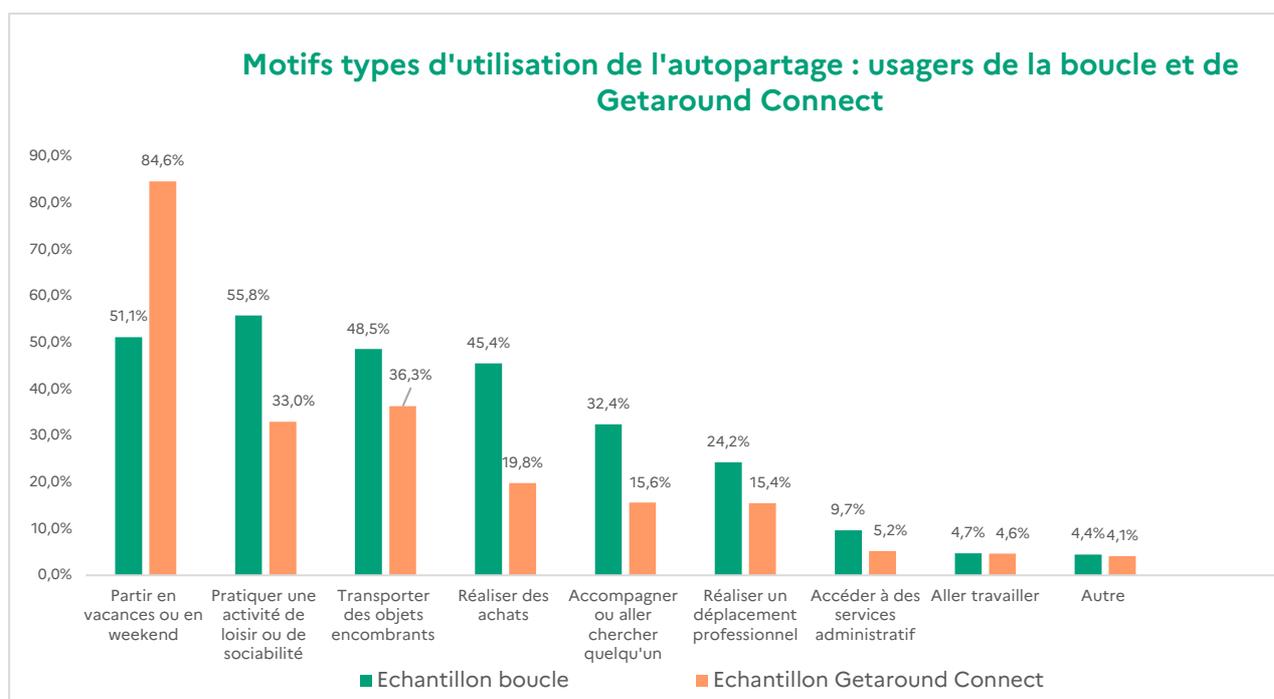


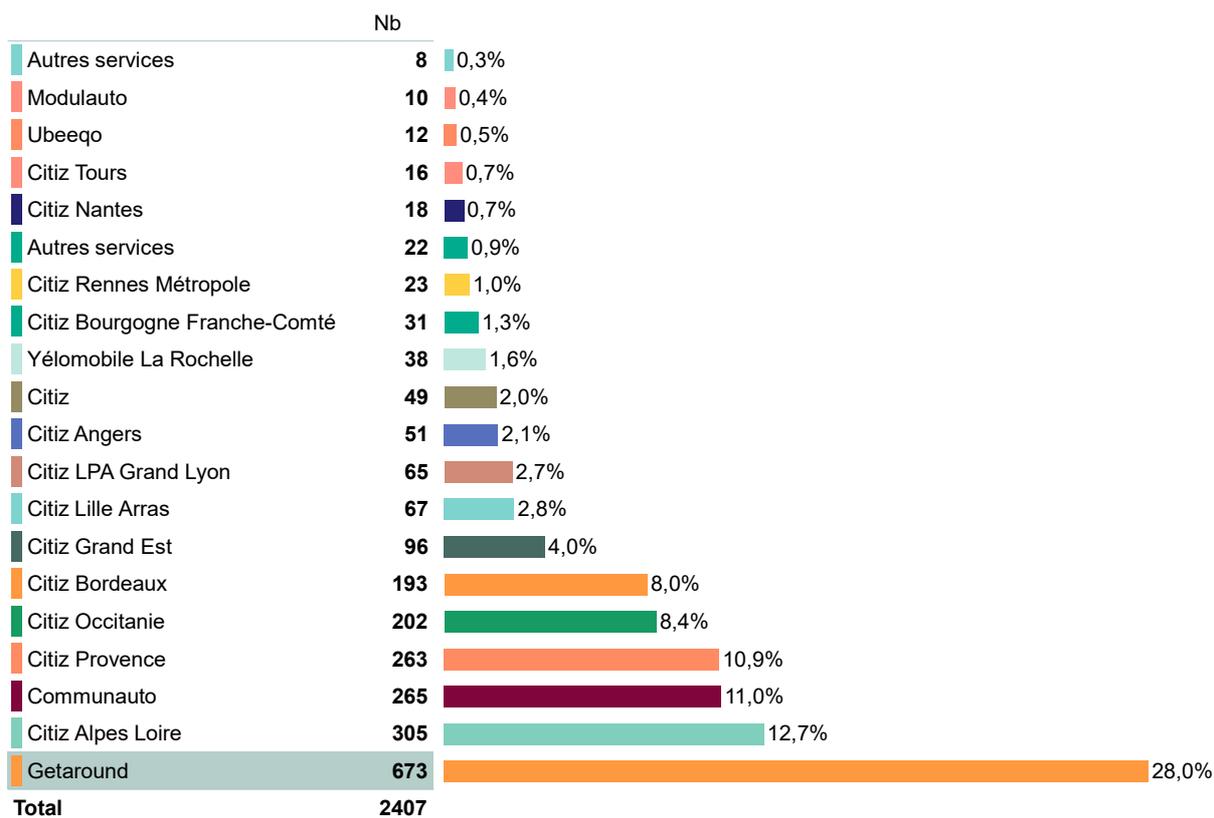
Figure 127 : Motifs types de locations des usagers actifs de Getaround Connect et de l'autopartage en boucle

Comparativement à l'enquête de 2019, la répartition des motifs types de déplacements est restée globalement stable.

6.1.2.2. La dernière location

Les utilisateurs actifs de l'autopartage ont été interrogés sur les caractéristiques de leur dernière location. Les non-utilisateurs de l'autopartage ont été exclus de cet échantillon ainsi que les usagers ayant utilisé un service d'autopartage en free-floating lors de leur dernière location.

L'échantillon de la dernière location pour cette partie concerne donc **2 407 enquêtés** (673 pour l'échantillon Getaround Connect et 1 734 pour les utilisateurs de l'autopartage en boucle).



$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 4162,50$; $\text{ddl} = 19$ (TS)

Figure 128 : Distribution par opérateurs de la dernière location

Parmi les services utilisés lors de la dernière location, on remarque une prédominance du service Getaround Connect (28 %), et de l'opérateur Citiz (57,3%) et notamment Citiz Alpes Loire (12,7%) et Citiz Provence (10,9%). 11 % des utilisateurs ont réalisé leur dernier déplacement avec le service Communauto.

6.1.2.2.1. Les caractéristiques de la dernière location

DES LOCATIONS EN MOYENNES PLUS LONGUES POUR LES USAGERS DE GETAROUND CONNECT...

La durée de la dernière location confirme les constats dressés lors de l'analyse des durées types des locations des usagers de Getaround Connect.

	moins d'une heure	entre 1 heure et 24 heures	24 heures ou plus de 24 heures	ne sait plus	Total
Echantillon boucle	90	1239	375	30	1734
Echantillon Getaround Connect	0	202	464	7	673
Total	90	1441	839	37	2407

$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 486,93$; $\text{ddl} = 3$ (TS)

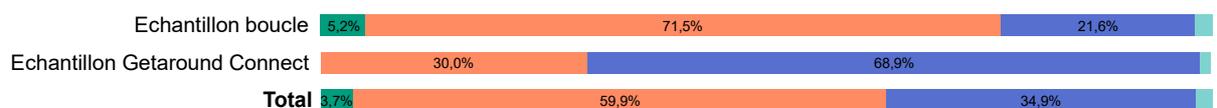


Figure 129 : Répartition des usagers actifs de Getaround Connect et de l'autopartage en boucle selon la durée de la dernière location

En effet, elle est **pour 68,9 % supérieure à 24 heures**, contre seulement 21,5 % chez les autopartageurs inscrits à un service d'autopartage en boucle. Aucun déplacement de Getaround Connect n'est inférieur à une heure puisque l'offre de ce service ne permet pas des locations de moins d'une heure.

	Moins de 2 heures	2 heures	3 heures	De 4 heures à 5 heures	6 heures	7 heures	8 heures et plus	Total
Echantillon boucle	36	221	217	325	125	57	258	1239
Echantillon Getaround Connect	1	6	11	52	13	14	105	202
Total	37	227	228	377	138	71	363	1441

p = 0,00 ; Khi2 = 115,57 ; ddl = 6 (TS)

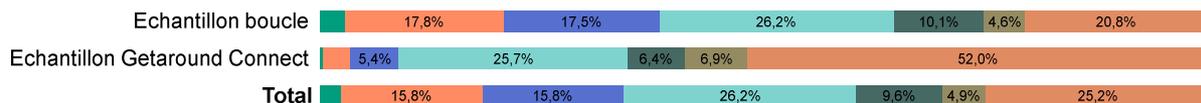


Figure 130 : Répartition des usagers actifs de Getaround Connect et de l'autopartage en boucle selon la durée de la dernière location, parmi les enquêtés ayant réalisé un déplacement ayant duré entre 1 heure et 24 heures

Parmi les enquêtés ayant précisé le nombre d'heures de leur dernière location de moins d'une journée, plus de la moitié des déplacements des usagers de Getaround Connect ont duré plus de 8 heures (52 %) - soit une journée environ - contre 21,2 % des usagers des services de la boucle. Cette part a légèrement diminué par rapport à 2019 (elle était alors de 54 %).

Par ailleurs, pour les enquêtés ayant réalisé un déplacement de plus de 24 heures, les usagers de Getaround Connect ont tendance à avoir réalisé une dernière location de plus de 3 jours, c'est le cas de 61,9% d'entre eux contre 52,8 % des usagers de l'autopartage en boucle.

	Moins de 2 jours	2 jours	3 jours et plus	Total
Echantillon boucle	37	140	198	375
Echantillon Getaround Connect	48	129	287	464
Total	85	269	485	839

p = 0,01 ; Khi2 = 8,86 ; ddl = 2 (S)

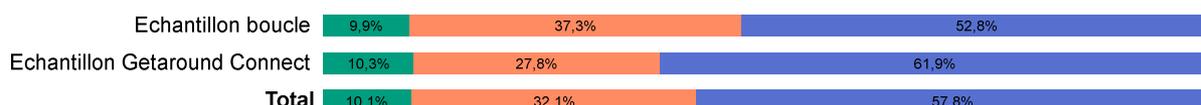


Figure 131 : Répartition des usagers actifs de Getaround Connect et de l'autopartage en boucle selon la durée de la dernière location, parmi les enquêtés ayant réalisé un déplacement ayant duré plus de 24 heures

...COUPLES A DES DISTANCES PARCOURUES PLUS IMPORTANTES

	Moins de 20 kilomètres	De 20 à 50 kilomètres	De 50 à 100 kilomètres	De 100 à 200 kilomètres	De 200 à 500 kilomètres	Plus de 500 kilomètres	Total
Echantillon boucle	457	467	269	202	189	150	1734
Echantillon Getaround Connect	35	78	88	130	205	137	673
Total	492	545	357	332	394	287	2407

p = <0,01 ; Khi2 = 348,20 ; ddl = 5 (TS)

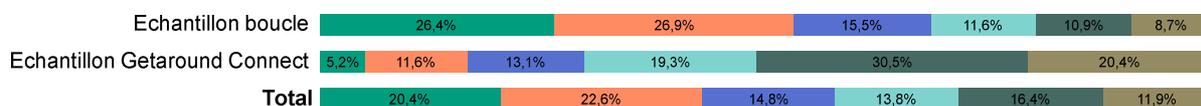


Figure 132 : Répartition des usagers actifs de Getaround Connect et de l'autopartage en boucle selon le nombre de kilomètres parcourus lors de la dernière location

Par ailleurs, les distances parcourues par les clients Getaround Connect lors de leur dernière location sont **sensiblement plus longues** : elles sont **supérieures à 100 kilomètres pour 70,2 % d'entre eux**, contre seulement 31,2 % chez les autres autopartageurs en boucle. Ces distances parcourues sont par ailleurs supérieures à celles observées en 2019, où environ 55 % des usagers de Getaround Connect avaient réalisé plus de 100 kilomètres lors de leur dernière location.

	Moins de 50 euros	De 50 euros à 149 euros	De 150 euros à 299 euros	De 300 euros à 499 euros	500 euros et plus	Total
Echantillon boucle	1050	443	158	60	23	1734
Echantillon Getaround Connect	103	325	179	48	18	673
Total	1153	768	337	108	41	2407

p = 0,00 ; Khi2 = 411,45 ; ddl = 4 (TS)

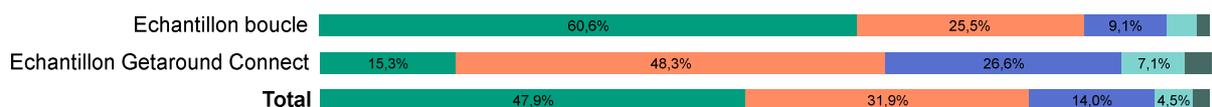


Figure 133 : Répartition des usagers actifs de Getaround Connect et des services d'autopartage en boucle en fonction du coût associé à leur dernière location

Ces **distances (temporelles et spatiales) plus importantes** pour les usagers de Getaround Connect sont, de fait, associées à un **coût lié au dernier déplacement plus conséquent** que pour les usagers des services d'autopartage en boucle. En effet, il est en moyenne égal à **143 euros** (pour une médiane de 100 euros) pour les clients de Getaround Connect, soit près du **double du montant moyen déclaré par les usagers de la boucle** (72 euros, pour une médiane de 35 euros). 84,7 % de l'échantillon Getaround Connect a payé plus de 50 euros pour sa dernière location tandis que 60,6 % de l'échantillon de la boucle a payé moins de ce même montant pour sa dernière location.

6.1.2.2. Le contexte de la location

DES LOCATIONS EFFECTUEES PLUS SOUVENT LORS DE CONGES

Le moment de la location diffère peu entre l'échantillon des utilisateurs de l'autopartage en boucle et celui de Getaround Connect. Pour **les usagers de Getaround Connect, la location a eu lieu le weekend légèrement plus fréquemment** que pour les usagers de la boucle (47,3 % contre 40,9 %). Aucune différence significative n'est observée quant au moment de la journée.

	Oui	Non	Ne sait plus	Total
Echantillon boucle	624	1054	56	1734
Echantillon Getaround Connect	325	323	25	673
Total	949	1377	81	2407

p = <0,01 ; Khi2 = 32,82 ; ddl = 2 (TS)



Figure 134 : Répartition des usagers actifs de Getaround Connect et des services d'autopartage en boucle en fonction du contexte temporel (congé ou non) de leur dernière location

Toutefois, des différences significatives sont observées concernant le fait d'être en congés ou non au moment de la dernière location. Près de la moitié des locations des usagers de Getaround Connect ont eu lieu au cours de congés (ou RTT) (48 %), contre un peu plus d'un tiers pour les usagers de la boucle (36 %).

LE CONTEXTE SPATIAL

Pour la plupart des enquêtés de Getaround Connect (66%), le véhicule a été loué au sein de l'agglomération de résidence.

	dans votre agglomération de résidence	dans une autre agglomération	ne sait plus	Total
Echantillon boucle	1551	178	5	1734
Echantillon Getaround Connect	444	223	6	673
Total	1995	401	11	2407

$p = 0,00$; $\text{Khi}^2 = 188,30$; $\text{ddl} = 2$ (TS)

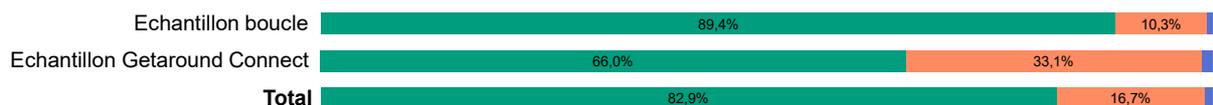


Figure 135 : Répartition des usagers actifs de Getaround Connect et des services d'autopartage en boucle en fonction du lieu de la dernière location

Toutefois, cette part est significativement moins importante chez les usagers de Getaround Connect, 33,1 % d'entre eux ont déclaré avoir effectué une location dans une autre agglomération, contre 10,3 % pour les usagers de la boucle.

Cette observation est conforme à la part d'usagers ayant réalisé une location dans une autre agglomération que celle de résidence au cours des 12 derniers mois chez les usagers de Getaround Connect (68,7% de l'échantillon), ainsi qu'aux observations réalisées lors de l'édition de 2019 : 69 % des enquêtés avaient réalisé leur dernière location dans leur agglomération de résidence.

Toutefois aucune différence significative dans les typologies de lieu de location, entre les usagers actifs de Getaround Connect et des services d'autopartage en boucle, lors de la dernière location n'est observée.

	sur la voirie (dans la rue)	dans un parking en surface (en plein air)	dans un parking en ouvrage (souterrain ou aérien/en silo)	ne sait plus	Total
Echantillon boucle	1152	341	233	8	1734
Echantillon Getaround Connect	286	132	248	7	673
Total	1438	473	481	15	2407

$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 182,11$; $\text{ddl} = 3$ (TS)

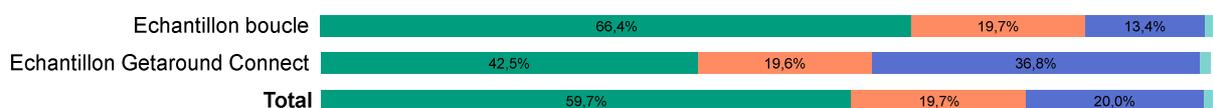


Figure 136 : Répartition des usagers actifs de Getaround Connect et des services d'autopartage en boucle en fonction du lieu de récupération du véhicule loué (lieu de stationnement)

Des différences significatives quant au lieu de stationnement du véhicule loué sont observées entre les usagers de Getaround Connect et ceux de services en boucle. Les usagers de Getaround Connect ont majoritairement récupéré leur véhicule sur la voirie (42,5 %) ou dans un parking en ouvrage (souterrain ou aérien/en silo) (36,8 %). Par ailleurs, pour les usagers des services d'autopartage en boucle, le véhicule était stationné en voirie au début de la location dans près des deux tiers des cas (66,4 %). Aucune différence concernant le lieu de retour du véhicule n'a été observée.

TYPE DE VEHICULE

Le véhicule que vous avez loué était-il un utilitaire?

	Oui	Non	Ne sait plus	Total
Echantillon boucle	90	1642	2	1734
Echantillon Getaround Connect	63	606	4	673
Total	153	2248	6	2407

p = <0,01 ; Khi2 = 18,85 ; ddl = 2 (TS)



Figure 137 : Répartition des usagers actifs de Getaround Connect et des services d'autopartage en boucle en fonction du type de véhicule loué

La location d'un véhicule utilitaire a concerné légèrement plus les dernières locations de l'échantillon Getaround Connect : 9,4 % de l'échantillon contre 5,2 % de l'échantillon des usagers de services en boucle.

CONTEXTE SPATIAL ET TEMPOREL DE LOCATION : DES DEPLACEMENTS S'APPARENTANT DAVANTAGE A DES DEPLACEMENTS OCCASIONNELS PLUS LOIN DE CHEZ SOI

Les dernières locations des usagers de Getaround Connect ont eu davantage **lieu lors d'un jour de congé** que ceux des usagers de service en boucle (48,3 % contre 36 %), correspondant aux fréquences d'utilisation type observée. En effet, les utilisateurs de Getaround Connect **utilisent moins fréquemment leur service** (56 % l'utilisent moins d'une fois par an, contre seulement 22,1 % des usagers de l'autopartage en boucle). De plus, **l'utilisation dans d'autres villes que celle de résidence** (32,7% pour Getaround Connect, 10% pour les autres services d'autopartage en boucle), les **coûts moyens de la dernière location** (moyenne de 142 euros pour Getaround Connect, 71 euros pour les autres services d'autopartage en boucle) semblent confirmer un usage de Getaround Connect s'apparentant à des **déplacements occasionnels pour des motifs davantage liés aux loisirs**.

Par ailleurs, le véhicule dernièrement loué était **stationné sur la voirie** ou dans un **parking en ouvrage** dans la majeure partie des cas (ce qui était minoritaire pour la dernière location des usagers de service en boucle) et il s'agissait dans 9,4 % d'un **véhicule utilitaire**.

6.1.2.3. Motifs et destinations de la dernière location

DES MOTIFS MAJORITAIREMENT LIES AUX LOISIRS...

	Loisirs	Travail	Transport d'objets encombrants	Achats	Accompagnement	Administratif	Autre	Total
Echantillon boucle	821	268	154	210	164	53	64	1734
Echantillon Getaround Connect	453	68	57	22	41	7	25	673
Total	1274	336	211	232	205	60	89	2407

p = 0,00 ; Khi2 = 100,23 ; ddl = 6 (TS)

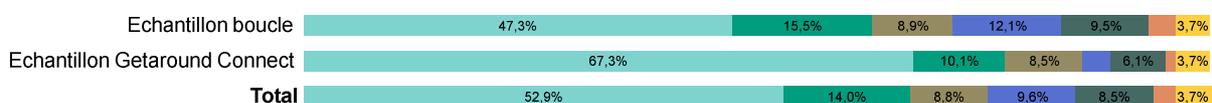


Figure 138 : Répartition des utilisateurs actifs de Getaround Connect et de l'autopartage en boucle selon le motif principal de la dernière location

Afin de faciliter l'analyse des motifs de déplacements, l'ensemble des déplacements liés au travail (« aller au travail » et « réaliser un déplacement professionnel ») ont été regroupés. De la même manière, les déplacements liés aux loisirs ou aux vacances (« partir en vacances ou en weekend » et « pratiquer une activité de loisirs ou de sociabilité ») ont été analysés conjointement.

Ainsi, on remarque que les **déplacements liés aux loisirs** sont majoritaires au sein des derniers déplacements pour les usagers de Getaround Connect (67,3 % contre 47,3 % pour les usagers de services en boucle). Les déplacements liés au travail sont moins importants pour les utilisateurs de Getaround Connect comparativement à ceux de service en boucle (10,1 % contre 15,5%).

...ET DES DESTINATIONS PRINCIPALEMENT EN DEHORS DE L'AGGLOMERATION DE RESIDENCE

	A la campagne/montagne/au bord de la mer	Dans le centre ville de l'agglomération dans laquelle vous avez loué le véhicule	Dans une autre agglomération	En périphérie de l'agglomération dans laquelle vous avez loué le véhicule	Ne sait plus	Total
Echantillon boucle	441	190	453	642	8	1734
Echantillon Getaround Connect	319	70	165	114	5	673
Total	760	260	618	756	13	2407

p = 0,00 ; Khi2 = 137,71 ; ddl = 4 (TS)

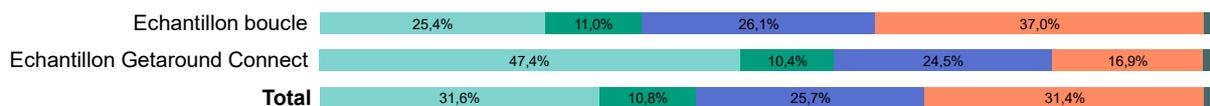


Figure 139 : Répartition des usagers actifs de Getaround Connect et de l'autopartage en boucle selon la destination principale de la dernière location

Les derniers déplacements réalisés par les enquêtés de Getaround Connect sont principalement des **déplacements dans une autre agglomération que celle de leur résidence** (71,9 % contre 51,6 % pour les usagers de la boucle)²⁹.

Lors de l'édition de 2019, les usagers de Getaround Connect avaient effectué 69 % de leurs déplacements pour se rendre vers une autre agglomération (une observation similaire à l'édition de 2022), et 30 % pour se rendre à la montagne, à la campagne ou à la mer, contre 47,4 % en 2022.

GETAROUND CONNECT, UN MOYEN DE SE RENDRE VERS SES LIEUX DE LOISIRS

²⁹ De la même manière que pour l'analyse des motifs de la dernière location nous distinguons pour l'analyse de la destination principale de la dernière location les déplacements réalisés dans l'agglomération (que ce soit en centre-ville ou en périphérie) des déplacements réalisés dans une autre agglomération (sans distinguer son type).

	Hors de l'agglomération de résidence	Agglomération de résidence	Total
Loisirs	375	78	453
Travail	35	33	68
Transport d'objets encombrants	22	35	57
Achats	11	11	22
Accompagnement	25	16	41
Administratif	3	4	7
Autre	13	7	20
Total	484	184	668

p = <0,01 ; Khi2 = 83,84 ; ddl = 6 (TS)



Figure 140 : Répartition des motifs et destination de la dernière location réalisée par les usagers actifs de Getaround Connect uniquement (5 répondants ont déclaré ne plus se souvenir des informations relatives au motif et à la destination de leur dernière location)

Pour la dernière location réalisée par les utilisateurs de Getaround Connect, 72,5 % concernaient des déplacements vers une autre agglomération. Les déplacements liés aux loisirs avaient pour destination dans 82,8% des cas une autre agglomération que celle de résidence, et c'était le cas de 61 % des déplacements liés à des motifs d'accompagnement. Par ailleurs, les trajets semblant correspondre davantage à des besoins du quotidien (transport d'objet, achat, démarches administratives) sont répartis de façon équilibrée entre la zone de résidence et des destinations en dehors de celle-ci.

6.1.2.2.4. Occupation du véhicule

En lien avec les motifs et destinations davantage orientés vers les loisirs, les taux d'occupation des véhicules Getaround Connect sont plus élevés que chez les opérateurs d'autopartage en boucle.

	1	2	Plus de 3	Ne sait plus	Total
Echantillon boucle	646	646	436	6	1734
Echantillon Getaround Connect	126	268	275	4	673
Total	772	914	711	10	2407

p = <0,01 ; Khi2 = 94,03 ; ddl = 3 (TS)

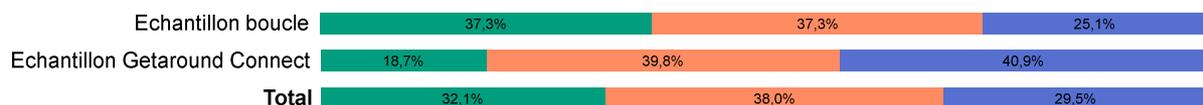


Figure 141 : Répartition des utilisateurs actifs de Getaround Connect et de l'autopartage en boucle (selon le taux d'occupation du véhicule lors de la dernière location)

Ils sont supérieurs à un dans 80 % des cas, contre 62,4 % des dernières locations des usagers de l'autopartage en boucle. Les taux d'occupation des dernières locations de Getaround Connect sont supérieurs à ceux observés en 2019 : 27 % des dernières locations avaient été réalisées par un usager, contre 18,7 % en 2021.

6.1.2.2.5. Alternatives à l'autopartage

	Transports en commun	Avec un autre service de location de voiture	Véhicule motorisé personnel	Modes actifs	En taxi / VTC	Autre	Total
Echantillon boucle	524	400	489	71	67	183	1734
Echantillon Getaround Connect	153	320	117	9	37	37	673
Total	677	720	606	80	104	220	2407

p = <0,01 ; Khi2 = 156,96 ; ddl = 5 (TS)



Figure 142 : Répartition des utilisateurs actifs de Getaround Connect et de l'autopartage en boucle selon le mode de déplacement envisageable en substitution de leur dernière location (les catégories « autre » (214 enquêtés) et « en avion » (6 enquêtés) ont été regroupées)

Interrogés sur le mode de déplacements de substitution si l'autopartage n'était pas disponible, les usagers de Getaround Connect sont **près de la moitié** (47,5 %) à avoir déclaré qu'ils auraient utilisé **un autre service de location de voiture** (contre 23,1 % des usagers de l'autopartage en boucle). Le report vers les transports en commun – qu'il s'agisse de transports en commun urbains (métro, bus) ou interurbains (train ; car) - concerne 22,7 % de l'échantillon Getaround Connect contre 30,2 % des usagers de la boucle. Le report modal vers les modes actifs est quasi inexistant chez les usagers de Getaround Connect.

	Service de location traditionnel	Autopartage en boucle	Getaround Connect	Autopartage en free-floating	Autre	Total
Echantillon boucle	241	39	58	9	53	400
Echantillon Getaround Connect	231	18	18	10	43	320
Total	472	57	76	19	96	720

p = <0,01 ; Khi2 = 21,47 ; ddl = 4 (TS)

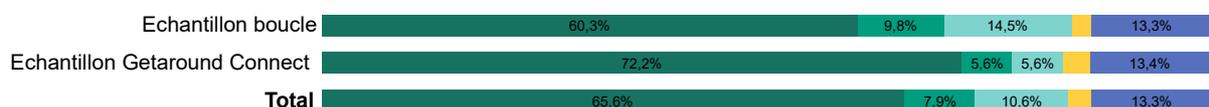


Figure 143 : Distribution par type de service de location de voiture des usagers actifs de Getaround Connect et de l'autopartage en boucle ayant déclaré utiliser un autre service de location de voiture lorsque l'autopartage n'est pas disponible

Parmi les 47,5 % de répondants de l'échantillon Getaround Connect ayant déclaré qu'ils auraient utilisé un autre service de location en cas d'indisponibilité du service, 72,2 % auraient eu recours à des **services de location traditionnelle** (tels que Hertz, Ada, Europcar). L'importance d'un report vers des services de location traditionnelle pouvant offrir des services similaires à ceux de Getaround Connect (location longue durée, et possibilité de louer dans d'autres villes que celles de résidence par exemple) peut s'expliquer par les **fréquences, destinations et motifs de location**. Par ailleurs, 5,6 % des enquêtés ont déclaré qu'ils auraient utilisé un autre service d'autopartage en boucle, et 5,6 % ont indiqué qu'ils utiliseraient tout de même Getaround Connect. Cette réponse peut s'expliquer par une incompréhension de la question, une mauvaise formulation de celle-ci. Parmi les usagers ayant répondu utiliser un autre service, il s'agit en majorité de services de location privés proposés par de grandes enseignes telles qu'Intermarché ou Carrefour.

La solution de déplacement en cas d'impossibilité d'utiliser son service d'autopartage lors du dernier déplacement concerne dans 26,8 % des cas un report vers un autre service d'autopartage, proposant des modalités et conditions d'offre distinctes.

GETAROUND CONNECT, UN USAGE PLUS OCCASIONNEL

Des profils d'utilisateurs spécifiques

Les usagers de Getaround Connect diffèrent de ceux des services en boucle : ils appartiennent davantage à des classes supérieures et sont davantage diplômés.

Couplés à des déplacements s'apparentant davantage à des déplacements occasionnels plus loin de chez soi

Leurs usages correspondent à des déplacements moins fréquents, mais plus longs, s'apparentant davantage à des départs en vacances. Leur utilisation répond dans une moindre mesure à des besoins de mobilité locaux.

Ces différences de profil entre les usagers de services en boucle et Getaround Connect montrent que ces services répondent à des usages et des besoins distincts.

6.1.3. Impacts sur les pratiques de mobilité

Pour cette partie concernant les pratiques de mobilité, nous restreignons notre échantillon aux particuliers de la même manière que pour l'autopartage en boucle. Nous travaillons donc avec 624 utilisateurs de Getaround Connect et 1363 utilisateurs de l'autopartage en boucle.

6.1.3.1. Fréquences d'usage des modes

Les utilisateurs de Getaround Connect sont 85% à avoir déclaré un changement dans la fréquence d'usage d'au moins un mode de transport. Cette proportion est la même que chez les utilisateurs de l'autopartage en boucle.

Les trois modes sur lesquels les utilisateurs sont les plus nombreux à déclarer un changement d'usage sont la location de voiture traditionnelle, la voiture individuelle et les transports interurbains. Ce trio de tête est cohérent avec les usages du service analysés dans la partie précédente : les déplacements ont plus souvent lieu en dehors de l'agglomération de résidence, pour des durées de plusieurs jours, des motifs de vacances / loisirs et des destinations de bord de mer, montagne ou campagne.

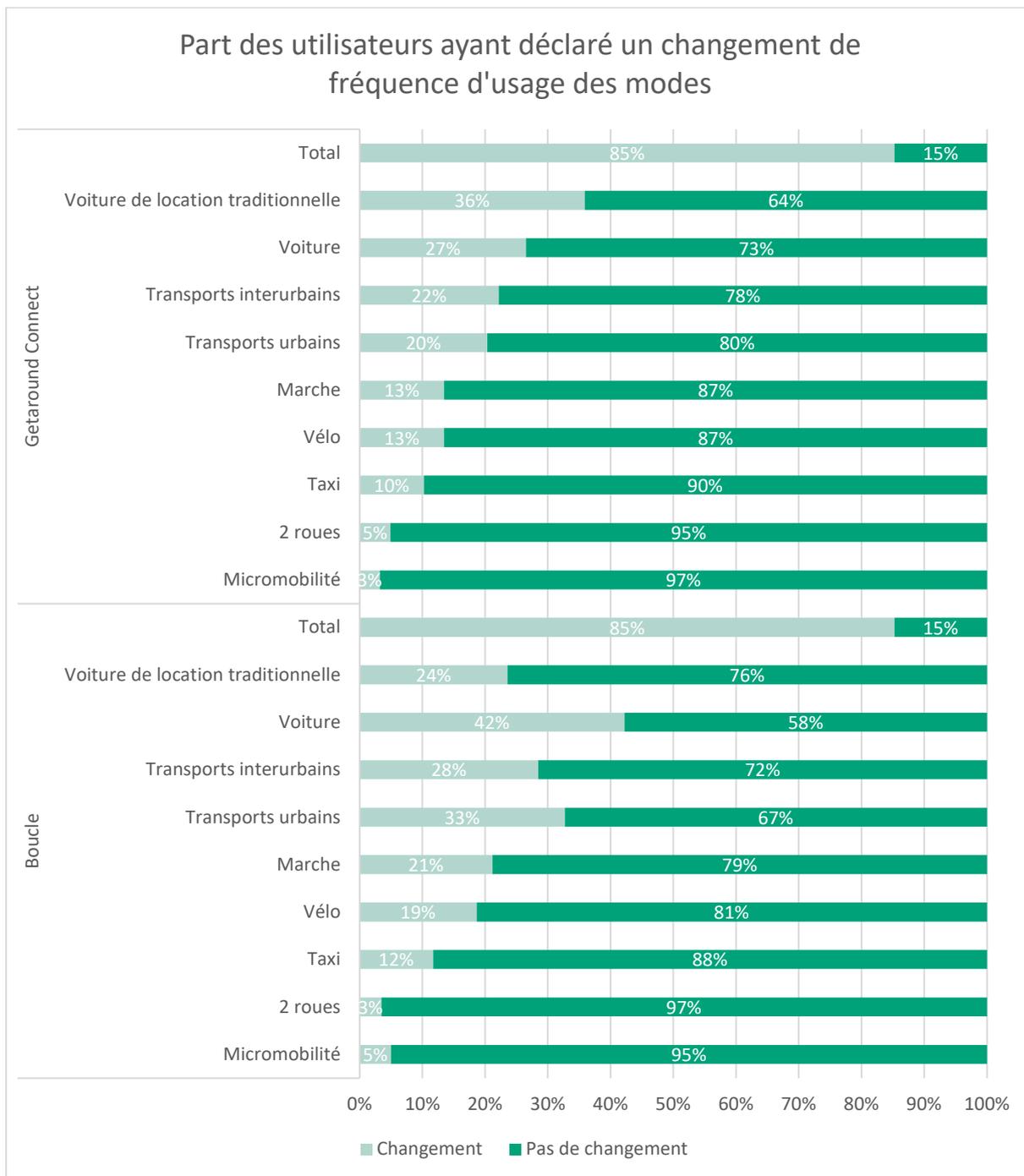


Figure 144 : Part des usagers actifs de Getaround Connect et de l'autopartage en boucle ayant déclaré un changement de fréquence d'usage des modes

Les utilisateurs de Getaround Connect utilisent une plus grande diversité de mode à la suite de leur inscription au service. Ainsi, le nombre d'utilisateurs de la voiture personnelle diminue et le nombre d'utilisateurs de l'ensemble des autres modes augmente.

Cette trajectoire est la même que celle des utilisateurs de l'autopartage en boucle. Les proportions d'utilisateurs de chaque mode sont similaires excepté pour la location traditionnelle et le vélo. Avant et après leur inscription, les utilisateurs de Getaround Connect restent davantage utilisateurs de location traditionnelle et moins utilisateurs de vélo que les utilisateurs de l'autopartage en boucle.

Ces résultats illustrent une complémentarité entre les services et des profils d'utilisateurs différents. Les utilisateurs de Getaround Connect utilisent plus de modes qui permettent des déplacements interurbains que les utilisateurs de l'autopartage en boucle. Nous pouvons donc émettre l'hypothèse de besoins de

mobilité différents : plus urbains pour les utilisateurs de l'autopartage en boucle et plus interurbains pour les utilisateurs de Getaround Connect.

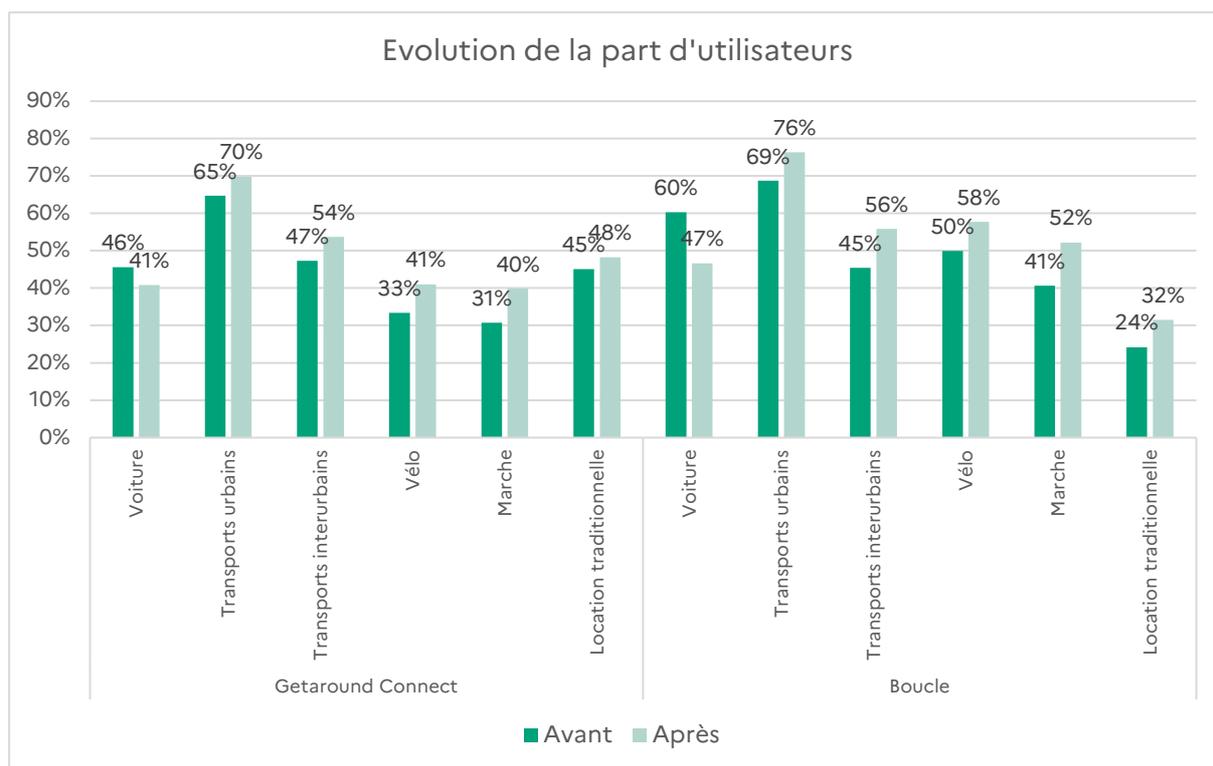


Figure 145 : Évolution de la part d'utilisateurs de chaque mode parmi les usagers actifs de Getaround Connect et de l'autopartage en boucle ayant déclaré un changement de fréquence d'usage des modes

La part des utilisateurs de chaque mode après l'inscription permet de connaître le sens des évolutions. Le détail des fréquences d'usage mensuelles mesure ces évolutions. Les taux de variation dans l'usage des modes sont moins importants pour Getaround Connect que pour l'autopartage en boucle. Il semblerait que l'inscription à ce service implique une réorganisation moins importante des pratiques de mobilité.

	Boucle		Getaround Connect	
	Évolution du nombre de jours d'utilisation mensuelle	Taux de variation moyen	Évolution du nombre de jours d'utilisation mensuels	Taux de variation moyen
Voiture	-1,6	-20%	-1,82	-11%
Transports urbains	1,75	18%	0,67	6%
Transports interurbains	0,88	29%	0,11	3%
Vélo	1,86	22%	1,10	20%
Marche	2,63	38%	1,48	27%
Location traditionnelle	0,02	7%	0,07	18%

Figure 146 : Évolution des jours d'utilisation mensuelle par modes parmi des usagers actifs de Getaround Connect et de l'autopartage en boucle ayant déclaré un changement de fréquence d'usage des modes

Getaround Connect

L'inscription au service Getaround Connect est associée à une évolution des pratiques de mobilité des utilisateurs : 85% déclarent avoir changé leur utilisation d'au moins un mode de transport. Un lien de causalité ne peut pas être établi ici : le changement de pratiques de mobilité résulte d'un grand nombre de facteurs (évolution dans l'organisation du quotidien, changement de lieux de vie ou de travail...). L'autopartage participe de ce changement global de mode de vie qui est lié à une évolution de l'utilisation des modes de transport mais on ne peut pas dire qu'il en est la cause. Cependant, nous pouvons analyser l'inscription à ce service comme participant d'un mode de vie associé à des pratiques de mobilité plus multimodale.

Ces pratiques montrent une baisse de l'utilisation de la voiture personnelle et une augmentation de l'utilisation de tous les autres modes de transport.

6.1.3.2. Démotorisation

De la même manière que pour l'enquête 2019, les utilisateurs de Getaround Connect sont plus nombreux à ne jamais avoir été motorisés que ceux des services en boucle. Cela s'explique probablement par le fait qu'ils résident davantage en Île-de-France.

	Jamais motorisé	Démotorisation partielle	Démotorisation totale	Pas de démotorisation	Total
Boucle	287	140	813	123	1363
Getaround Connect	185	55	297	87	624
Total	472	195	1110	210	1987

$p = <0,01$; Khi2 = 35,15 ; ddl = 3 (TS)

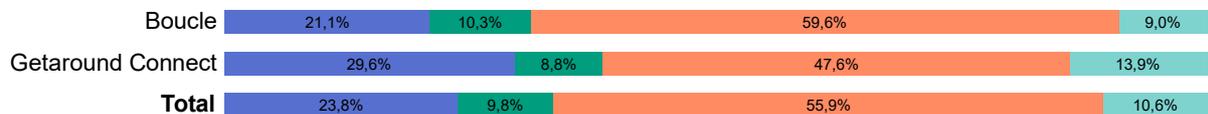


Figure 147 : Profil de motorisation des usagers actifs de Getaround Connect et de l'autopartage en boucle

Les usagers de Getaround Connect sont plus de 50% à avoir connu un processus de démotorisation. L'ordre de grandeur est inférieur au 70% des utilisateurs de l'autopartage en boucle qui se sont démotorisés.

	Démotorisation liée à l'autopartage	Démotorisation non liée à l'autopartage	Pas de démotorisation	Total
Boucle	541	412	410	1363
Getaround Connect	146	206	272	624
Total	687	618	682	1987

$p = <0,01$; Khi2 = 56,70 ; ddl = 2 (TS)

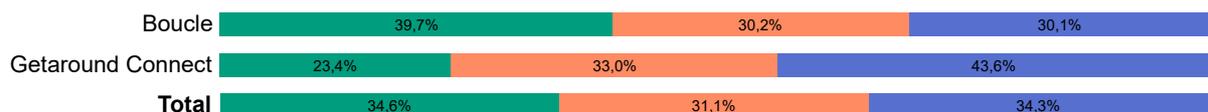


Figure 148 : Démotorisation selon le rôle de l'autopartage pour les usagers de Getaround Connect et de l'autopartage en boucle

En utilisant la même méthodologie que celle appliquée dans la partie 5.2.3, nous pouvons estimer que 23,4% des utilisateurs se sont démotorisés en lien avec l'utilisation du service pour Getaround Connect contre 39,7% des utilisateurs en lien avec l'autopartage en boucle. Ces 23,4% correspondent (comme pour la partie sur l'autopartage en boucle) :

- Le sondé a répondu « Tout à fait d'accord » face à l'affirmation « Mon ménage s'est déparé d'au moins une voiture parce que l'utilisation de l'autopartage était suffisante »

Ou

- Le sondé a répondu « Plutôt d'accord » face à l'affirmation « Mon ménage s'est déparé d'au moins une voiture parce que l'utilisation de l'autopartage était suffisante » et il n'a répondu « Tout à fait d'accord » à aucune autre raison de démotorisation.

Nous pouvons ainsi estimer que Getaround Connect a permis l'abandon de 146 à 161 véhicules pour notre échantillon (en considérant que le service est responsable de l'abandon d'un seul ou de tous les véhicules abandonnés par les ménages qui se démotorisent).

De la même manière que dans la partie 5.2.3, nous pouvons estimer entre 624 et 846 le nombre d'autopartageurs concernés en comptant les autres utilisateurs déclarés par nos répondants au sein de leur ménage.

	Total
Nombre de véhicules abandonnés - Hypothèse haute	161
Nombre de véhicules abandonnés - Hypothèse basse	146
Nombre d'autopartageurs - Hypothèse haute	846
Nombre d'autopartageurs - Hypothèse basse	624

Figure 149 : Nombre de véhicules abandonnés grâce à Getaround Connect

Ratio du nombre de véhicules abandonnés par autopartageur actif	Total
Borne haute	0,26
Borne basse	0,17

Figure 150 : Ratio du nombre de véhicules abandonnés par autopartageur actif pour Getaround Connect

Le ratio ainsi obtenu est compris entre 0,17 et 0,26 véhicules abandonnés par utilisateur actif du service Getaround Connect. Le tableau suivant permet de calculer le volume en fonction du nombre d'utilisateurs actifs par voitures. Ce ratio est donc nettement inférieur à celui que nous avons calculé pour l'autopartage en boucle (0,29 à 0,44).

Cependant, les informations fournies par l'opérateur nous permettent d'estimer un ratio de 32 utilisateurs par voiture en mai-juin 2022 (avec une moyenne sur les 12 derniers mois de 30). On peut donc estimer que chaque véhicule **Getaround Connect permet de remplacer entre 5 et 8 voitures**, soit un nombre similaire à celui de l'autopartage en boucle.

Nombre de voitures personnelles remplacées par une voiture en autopartage	Nombre de voitures personnelles abandonnées en lien avec l'autopartage par utilisateur actif		
	Hypothèse basse	Hypothèse haute	
	0,17	0,26	
1 voiture en autopartage pour X utilisateurs actifs	2	0,3	0,52
	4	0,7	1,04
	6	1,0	1,56
	8	1,4	2,08
	10	1,7	2,6
	12	2,0	3,12
	14	2,4	3,64
	16	2,7	4,16
	18	3,1	4,68

20	3,4	5,2
25	4,3	6,5
30	5,1	7,8
35	6,0	9,1
38	6,5	9,88
40	6,8	10,4
46	7,8	11,96
50	8,5	13

Figure 151 : Nombre de véhicules remplacés par une voiture en autopartage pour Getaround Connect

Getaround Connect annonce opérer 5 900 véhicules en moyenne sur les 12 derniers mois donc la flotte remplace entre 29 000 et 47 200 voitures, alors que l'autopartage en boucle remplace entre 53 000 et 81 000 véhicules avec une flotte de 11 500 voitures en autopartage.

Le service Getaround Connect a donc un fort effet sur le nombre de voitures personnelles remplacées malgré un impact plus faible sur la démotorisation. Ce résultat est dû au **nombre élevé d'utilisateurs par voiture opérée par Getaround Connect**.

Pour estimer le nombre de kilomètres évités par l'utilisation du service, nous reprenons le raisonnement utilisé en 5.2.3 avec le solde net d'une voiture en autopartage qui peut être défini ainsi :

$$S = T - R_{sd} - A_d$$

En considérant que la voiture abandonnée parcourait entre 3087 et 3800 km/an, nous pouvons proposer quatre estimations de A_d : $5 \times 3\,087 = 15\,435$; $8 \times 3\,087 = 24\,696$; $5 \times 3\,800 = 19\,000$; $8 \times 3\,800 = 30\,400$

Nous connaissons les grandeurs T d'après les données communiquées par l'opérateur. Nous estimons à 17 800 le nombre de kilomètres parcourus annuellement en moyenne par voiture opérée par Getaround Connect, alors que le kilométrage annuel d'une voiture en autopartage en boucle est de 15 130 km/an.

Nous ne disposons pas de la valeur R_{sd} mais nous pouvons l'approximer grâce à notre enquête. En effet, nous pouvons déterminer la proportion d'utilisateurs de Getaround ne s'étant pas démotorisés grâce à l'autopartage et qui auraient utilisé une voiture (personnelle, empruntée, louée chez un loueur traditionnel, via un taxi ou VTC etc.) si l'autopartage n'existait pas. Cette proportion s'élève à **52,3 %**.

En faisant l'hypothèse que cette proportion d'autopartageurs est égale à la proportion de kilomètres réalisés en report depuis une automobile par les autopartageurs ne s'étant pas démotorisés grâce à l'autopartage, nous pouvons calculer R_{sd} de la manière suivante :

$$R_{sd} = 0,523 \times T$$

Soit :

$$R_{sd} = 0,523 \times 17\,800 = 785 \text{ kilomètres}$$

En donc,

$$T - R_{sd} = 17\,800 - 9\,300 = 8\,500$$

Par conséquent,

$$S = 8\,500 - A_d$$

Nous obtenons donc le tableau suivant :

Nombre de kilomètres évités par voiture Getaround Connect	Une voiture personnelle abandonnée parcourait...	
	3 087 kilomètres par an	3 800 kilomètres par an

Une voiture en autopartage remplace...	5 voitures personnelles	6 930	10 500
	8 voitures personnelles	16 200	21 900

Figure 152 : Nombre de kilomètres évités par voiture Getaround Connect

Ainsi une voiture opérée par Getaround Connect permet d'économiser en 7 000 et 22 000 kilomètres automobile par an. Ce résultat est légèrement supérieur à celui de l'autopartage en boucle qui est entre 4 600 et 19 600 kilomètres par an par voiture.

Si nous généralisons ce résultat à l'échelle de l'ensemble de la flotte Get around, entre 40 et 129 millions de kilomètres automobiles seraient évités tous les ans. Ce volume est supérieur à celui de l'autopartage en boucle que nous avons estimé en partie 5.2.3 entre 9 et 39 millions. Ces effets restent cependant marginaux par rapport aux 639 milliards de voyageurs.kilomètres en véhicules particuliers réalisés en 2020³⁰.

Nombre de kilomètres évités pour 7300 voitures Getaround Connect		Une voiture personnelle abandonnée parcourait...	
		3 087 kilomètres par an	3 800 kilomètres par an
Une voiture en autopartage remplace...	6,5 voitures personnelles	40 910 000	61 950 000
	9,9 voitures personnelles	95 556 000	129 210 000

Figure 153 : Nombre de kilomètres évités par la flotte Getaround Connect

La situation de Getaround Connect a évolué depuis 2019. Deux facteurs essentiels sont identifiables pour expliquer ce résultat :

- Le ratio entre le nombre d'utilisateurs et le nombre de véhicules a **augmenté de 33%** entre mai-juin 2019 (24 utilisateurs / véhicule) et mai-juin 2022 (32 utilisateurs / véhicule).
- Le nombre de véhicules a **augmenté de 48%** (passant de 4 000 véhicules en mai-juin 2019 à 5 900 mai-juin véhicules³¹).
- Le nombre de kilomètres parcourus en moyenne par véhicules a **diminué de 25%** entre 2019 (24 000 km/an) et 2022 (17 800 km/an).

Le nombre d'utilisateurs par véhicules est calculé de manière ponctuelle sur le mois de l'enquête. Getaround Connect a augmenté fortement son nombre de véhicules en mai-juin 2019 passant d'une flotte de 2200 véhicules en avril à une flotte de 4000 au cours des mois suivants. Ce fort investissement ne s'est pas traduit immédiatement en nombre d'utilisateurs supplémentaires : avant l'augmentation de la taille de la flotte, le ratio du nombre d'usagers par véhicules était de 45 (et non de 24). Si on considère ce nombre d'utilisateurs par véhicules de 45 sur 10 mois et de 24 sur 2 mois, la moyenne annuelle revient à 41,5 utilisateurs / voitures en 2019. On constate donc une diminution de 22% du nombre d'utilisateurs, associée à une augmentation du nombre de véhicules continue depuis 2019. Le nombre d'utilisateurs par véhicules n'a donc toujours pas rattrapé celui de début 2019 et mécaniquement, le nombre de kilomètres parcourus par véhicules n'a pas regagné son niveau de début 2019.

³⁰ <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/edition-numerique/chiffres-cles-transports-2022/13-transport-routier-de-voyageurs>

³¹ Nous comptabilisons ici le nombre moyen de véhicules inscrits toute l'année. Le fonctionnement de Getaround Connect fait que certains véhicules sont inscrits pendant 3 mois, d'autres pendant 9mois. Donc nous n'identifions pas les véhicules individuellement mais bien leur nombre moyen.

LE BILAN DE GETAROUND CONNECT

Impact individuel plus faible sur la démotorisation

- 23,4% des utilisateurs de Getaround Connect se sont démotorisés en lien avec le service
- Un utilisateur abandonne en moyenne entre 0,17 et 0,26 voiture.

Getaround Connect a un impact plus faible sur la démotorisation de ses utilisateurs que les services d'autopartage en boucle (plus de la moitié des utilisateurs des services d'autopartage en boucle se sont démotorisés en lien avec l'utilisation de leur service).

Impact collectif plus fort sur le nombre de voitures abandonnées et le nombre de kilomètres évaporés

- Une voiture Getaround Connect remplace entre 6,5 et 9,9 voitures personnelles
- Une voiture Getaround Connect permet d'économiser entre 7 000 et 22 000 kilomètres automobiles

Nous pouvons finalement supposer que l'atout de Getaround Connect réside dans le passage à l'échelle : un nombre de véhicules élevé avec un nombre d'utilisateurs élevé, mais un nombre de kilomètres parcourus assez faible permettent d'optimiser le nombre de voitures abandonnées et le nombre de kilomètres évaporés.

6.2. Comparaison des usages, usagers des services de l'autopartage en boucle et de du free-floating

Nous comparons les 242 usagers de service d'autopartage en free-floating avec les 1813 usagers de l'autopartage en boucle qui constituent notre échantillon principal, soit un échantillon d'analyse de 2 055 enquêtés.

Très peu d'opérateurs d'autopartage en free-floating ont accepté de répondre à cette enquête bien qu'ils aient tous été contactés. La difficulté de recueillir des données relatives aux usages et aux usagers des services de free-floating a rendu complexe l'analyse de ce type de service qui est donc à utiliser avec précaution. Par ailleurs le volume de l'échantillon n'a pas permis d'analyser l'évolution de la motorisation et des pratiques de mobilité des usagers du free-floating.

6.2.1. Caractéristiques des usagers

La comparaison des caractéristiques des usagers de l'autopartage en boucle à ceux du free-floating vise à permettre de distinguer les dynamiques propres à ce service.

6.2.1.1. Caractéristiques des ménages

6.2.1.1.1. La localisation résidentielle

Les usagers de free-floating vivent majoritairement hors de la région Île-de-France (54,1 %), mais sont davantage présents au sein de la région Île-de-France que les usagers de la boucle : 45,9 % d'entre eux ont déclaré vivre en Île-de-France contre 17,1 % des usagers de la boucle.

	Hors IDF	IDF	Total
Echantillon boucle	1503	310	1813
Echantillon free-floating	131	111	242
Total	1634	421	2055

$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 108,48$; $\text{ddl} = 1$ (TS)

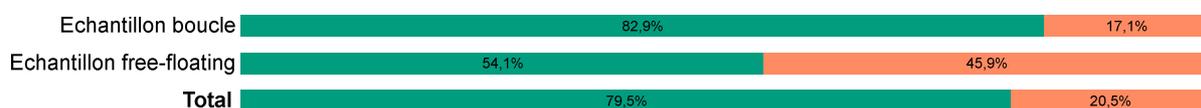


Figure 154 : Répartition des usagers de l'autopartage en boucle et en free-floating selon leurs localisations résidentielles

Rappelons que notre échantillon principal ne reflète pas parfaitement la composition réelle des autopartageurs en France. En effet, certains opérateurs n'ayant pas diffusé en 2022, mais l'ayant fait en 2019, sont basés à Paris.

6.2.1.1.2. Nombre de voitures à disposition du ménage

Les usagers des services d'autopartage en free floating sont faiblement motorisés, tout comme les autopartageurs en boucle.

	0	1	2	3 ou plus	Total
Echantillon boucle	1338	408	57	10	1813
Echantillon free-floating	142	77	17	6	242
Total	1480	485	74	16	2055

$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 33,75$; $\text{ddl} = 3$ (TS)

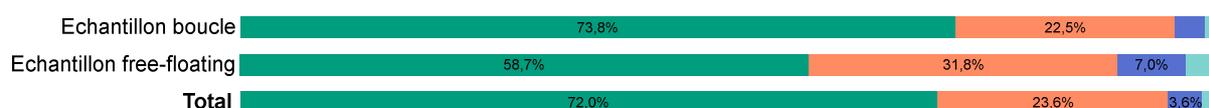


Figure 155 : Répartition des utilisateurs de l'autopartage en boucle et en free-floating selon le nombre de voitures à disposition du ménage

Cependant, ils sont davantage motorisés que ceux de la boucle, même s'ils restent moins motorisés que l'ensemble de la population française (seuls 29,7³² % des ménages français ne sont pas motorisés). 58,7 % des usagers du free floating sont non motorisés, contre 73,8 % des usagers de la boucle.

6.2.1.1.3. Type de ménage

Les typologies de ménage sont significativement différentes entre les utilisateurs des services d'autopartage en boucle et ceux du free-floating.

	en couple avec un ou plusieurs enfants	en couple sans enfant	seul.e	seul.e avec un ou plusieurs enfants	chez vos parents	en colocation	Autre	Total
Echantillon boucle	613	523	472	145	18	31	11	1813
Echantillon free-floating	42	64	71	20	30	9	6	242
Total	655	587	543	165	48	40	17	2055

$p = 0,00$; $\text{Khi}^2 = 151,82$; $\text{ddl} = 6$ (TS)

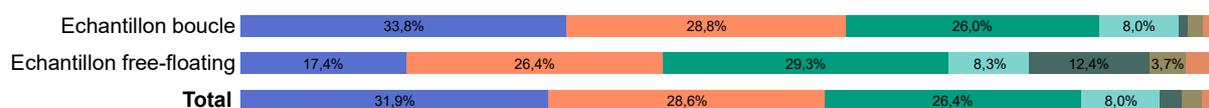


Figure 156 : Répartition des utilisateurs de l'autopartage en boucle et en free-floating selon le type de ménage

Les clients des services d'autopartage en free-floating vivent plus souvent seuls que le reste de l'échantillon, et moins souvent en couple avec un ou plusieurs enfants. Ils sont également plus nombreux à vivre en colocation ou chez leurs parents.

6.2.1.1.4. Revenus mensuels

Les clients de service d'autopartage en free-floating disposent de **revenus significativement moins élevés en moyenne** que ceux de l'autopartage en boucle.

^{32 32} Insee 2019 (https://www.insee.fr/fr/statistiques/2012694#tableau-TCRD_001_tab1_departements, consulté le 27/06/2022)

	Moins de 1 500 euros	De 1501 à 2000 euros	De 2001 à 3000 euros	De 3001 à 4000 euros	De 4001 à 5000 euros	De 5001 à 6000 euros	De 6001 à 7000 euros	Plus de 7 000 euros	Ne souhaite pas répondre	Total
Echantillon boucle	115	174	365	298	250	175	98	182	156	1813
Echantillon free-floating	48	29	42	20	17	21	9	17	39	242
Total	163	203	407	318	267	196	107	199	195	2055

p = <0,01 ; Khi2 = 83,87 ; ddl = 8 (TS)

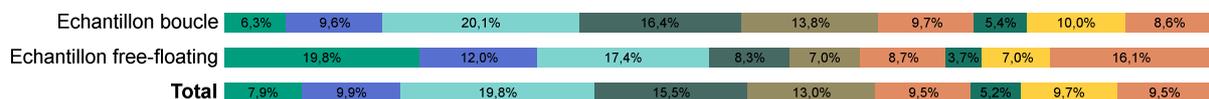


Figure 157 : Revenus mensuels des utilisateurs actifs de l'autopartage en boucle et de l'autopartage en free-floating

En effet, 31,8% des utilisateurs de service d'autopartage en free-floating ont déclaré gagner moins de 2000 euros, soit le double (15,9%) des usagers de la boucle. Parmi ces derniers, 19,6 % gagnent moins de 1 500 euros. Cette différence de revenus peut notamment s'expliquer par la proportion plus grande des usagers du free-floating vivant seuls (29,3%), chez leurs parents (12,4%) ou en colocation (3,7%), ainsi qu'à l'âge des enquêtés des services de free-floating (détaillé ensuite).

6.2.1.2. Caractéristiques des individus

6.2.1.2.1. Caractéristiques démographiques

L'échantillon des usagers de l'autopartage en free-floating est significativement plus masculin.

	Un homme	Une femme	Ne souhaite pas répondre	Total
Echantillon boucle	1006	780	27	1813
Echantillon free-floating	165	67	10	242
Total	1171	847	37	2055

p = <0,01 ; Khi2 = 26,50 ; ddl = 2 (TS)

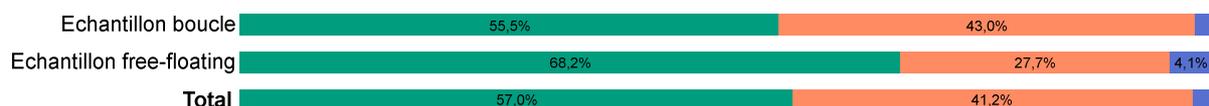


Figure 158 : Répartition des utilisateurs de l'autopartage en boucle et en free-floating selon le genre

En effet, plus des deux tiers des enquêtés de cet échantillon ont déclaré être des hommes, pour moins d'un tiers de femmes. Comparativement, au sein de l'échantillon de l'autopartage en boucle, les hommes représentent 55% des usagers.

	Moins de 20 ans	De 20 ans à 29 ans	De 30 ans à 39 ans	De 40 ans à 49 ans	De 50 ans à 59 ans	60 ans et plus	Total
Echantillon boucle	5	109	397	518	397	387	1813
Echantillon free-floating	5	89	65	36	25	22	242
Total	10	198	462	554	422	409	2055

p = <0,01 ; Khi2 = 271,00 ; ddl = 5 (TS)

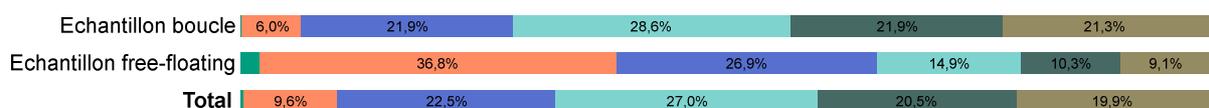


Figure 159 : Âges des utilisateurs de l'autopartage en boucle et de l'autopartage en free-floating

Les usagers du free-floating sont plus jeunes que les usagers des services d'autopartage en boucle. 63,7 % des enquêtés de l'échantillon ont moins de 40 ans (dont 2 % ont moins de 20 ans et 36,8 % moins de 30 ans) tandis que seuls 28,2 % des usagers de la boucle ont moins de 40 ans (dont 6,3 % moins de 30 ans).

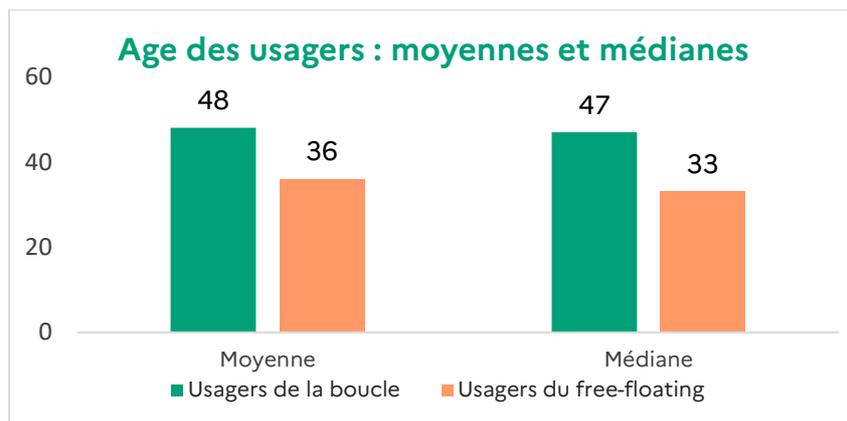


Figure 160 : Moyennes et médianes des âges des usagers de la boucle et du free-floating

L'âge moyen des usagers du free-floating diffère significativement de celui des autopartageurs en boucle : 36 ans contre 48 ans (l'âge médian est respectivement de 33 et 47 ans).

6.2.1.2.2. Caractéristiques socioprofessionnelles

Les usagers des services d'autopartage en free-floating sont significativement plus étudiants ou en formation que les utilisateurs de l'autopartage en boucle (18,2 %) et moins souvent retraités (6,6 % contre 13,8 %).

	en formation (étudiant)	sans activité professionnelle (au foyer ou autre)	actif à plein temps (+32h/semaine)	actif à temps partiel (jusqu'à 32h/semaine)	en recherche d'emploi	retraité(e)	Total
Echantillon boucle	31	34	1290	158	50	250	1813
Echantillon free-floating	44	7	136	18	21	16	242
Total	75	41	1426	176	71	266	2055

$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 197,27$; $\text{ddl} = 5$ (TS)

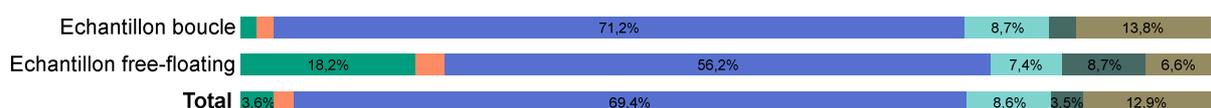


Figure 161 : Répartition des utilisateurs de l'autopartage en boucle et de l'autopartage en free-floating selon l'occupation principale

Les usagers des services d'autopartage en free-floating sont significativement plus étudiants ou en formation que le reste des enquêtés étudiés (18,2 %). Notons qu'il s'agit de la seule catégorie de service ayant un taux d'étudiants aussi important. Même s'ils sont majoritaires au sein de l'échantillon, la part des actifs en situation d'emploi est de fait moins importante que chez les usagers de l'autopartage en boucle (63,6 % contre 79,9 %). Ces différences sont cohérentes avec les différences d'âge, de revenus et de composition des ménages observées entre les deux échantillons.

	Artisans, commerçants	Chefs d'entreprise	Cadres, professions intellectuelles sup.	Professions intermédiaires	Employés	Ouvriers	Total
Echantillon boucle	37	95	980	168	206	12	1498
Echantillon free-floating	5	18	91	11	47	3	175
Total	42	113	1071	179	253	15	1673

p = <0,01 ; Khi2 = 30,92 ; ddl = 5 (TS)

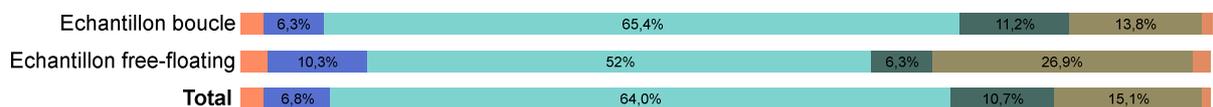


Figure 162 : Répartition des utilisateurs de l'autopartage en boucle et de l'autopartage en free-floating selon la catégorie socioprofessionnelle

Les catégories socioprofessionnelles diffèrent également entre les deux échantillons, puisque 26,9 % des usagers des services d'autopartage en free-floating sont employés contre 13,8 % de l'échantillon de l'autopartage en boucle. Par ailleurs, les cadres restent majoritaires (52 %) même s'ils sont moins surreprésentés qu'au sein de l'échantillon de l'autopartage en boucle (65,4 %).

	Brevet des collèges ou moins	CAP ou BEP	Baccalauréat	Bac+2 (DEUG, DUT, BTS)	Bac+3 (Licence)	Bac+4 (Maîtrise)	Bac+5 (Master, DESS, DEA)	Supérieur ou égal à Bac+6 (Master spécialisé, MBA, Doctorat)	Total
Echantillon boucle	30	47	97	207	200	173	749	310	1813
Echantillon free-floating	5	11	35	35	30	17	82	27	242
Total	35	58	132	242	230	190	831	337	2055

p = <0,01 ; Khi2 = 41,71 ; ddl = 7 (TS)

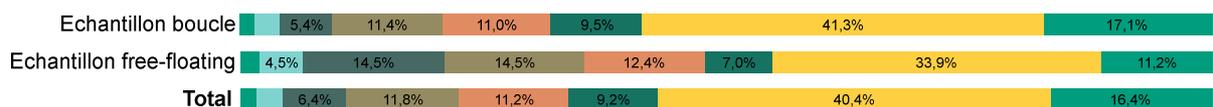


Figure 163 : Répartition des utilisateurs de l'autopartage en boucle et de l'autopartage en free-floating selon le dernier diplôme obtenu (NB : les catégories « sans diplômes » et « certificat d'études primaires » et « Brevet des collèges » ont été fusionnées)

Les utilisateurs des services d'autopartage en free-floating sont **moins diplômés que ceux des services d'autopartage en boucle**. De légères différences sont notées entre les échantillons : les usagers de l'autopartage en boucle sont plus nombreux à être diplômés d'un bac + 5 ou plus que ceux du free-floating (58,4 % contre 45,1 %).

	... à titre particulier uniquement	... à titre professionnel uniquement (utilisation d'une voiture en autopartage par le biais de l'employeur)	... à titre particulier et professionnel	Total
Echantillon boucle	1428	76	309	1813
Echantillon free-floating	220	1	21	242
Total	1648	77	330	2055

p = <0,01 ; Khi2 = 21,37 ; ddl = 2 (TS)

	... à titre particulier uniquement	... à titre professionnel uniquement	... à titre particulier et professionnel
Echantillon boucle	78,8%	4,2%	17,0%
Echantillon free-floating	90,9%	0%	8,7%
Total	80,2%	3,7%	16,1%

Figure 164 : Répartition des utilisateurs de l'autopartage en boucle et de l'autopartage en free-floating selon le statut d'inscription

Les usagers de l'autopartage en free-floating sont majoritairement inscrits à titre particulier uniquement (90,9 % contre 78,8 % des usagers de la boucle).

DES PROFILS D'AUTOPARTAGEURS EN FREE FLOATING DISTINCTS DE CEUX DES USAGERS DE L'AUTOPARTAGE EN BOUCLE ET DE GETAROUND CONNECT

Les usagers des services d'autopartage en free-floating sont **significativement différents** de ceux utilisant les services d'autopartage en boucle. En effet, ils sont plus jeunes, moins diplômés et appartiennent moins à des catégories socioprofessionnelles supérieures (même s'ils le sont davantage que l'ensemble de la population nationale française). Les usagers sont davantage des hommes que chez l'ensemble des catégories analysées au sein de notre étude.

Les usagers des services d'autopartage en free-floating sont majoritairement non abonnés. Ils constituent un type d'usagers à part entière. Ces distinctions peuvent notamment s'expliquer par les différences d'offre de service proposée (notamment la tarification) entre les opérateurs de free-floating et de l'autopartage en boucle, et *in fine* par des usages propres de ce type de service, venant répondre à des besoins spécifiques.

6.2.2. Caractéristiques de l'usage

Les profils des usagers de l'autopartage en free-floating diffèrent des inscrits à un service d'autopartage en boucle. Les usages qu'ils font de leur service reflètent une attente et une utilisation distincte de celui-ci, pouvant s'expliquer en partie par une offre d'autopartage distincte entre la boucle et le free-floating.

6.2.2.1. Fréquences d'utilisation du service

Les utilisateurs des services d'autopartage en free-floating utilisent plus fréquemment leur service que les utilisateurs de l'autopartage en boucle.

	Tous les jours ou presque	2-3 fois/s emaine	1 fois/s emaine	2-3 fois/ mois	1 fois/ mois	3-4 fois/an	Moins souvent	Jamais	Total
Echantillon boucle	8	87	177	473	399	401	180	88	1813
Echantillon free-floating	6	34	33	64	48	30	23	4	242
Total	14	121	210	537	447	431	203	92	2055

p = <0,01 ; Khi2 = 62,20 ; ddl = 7 (TS)

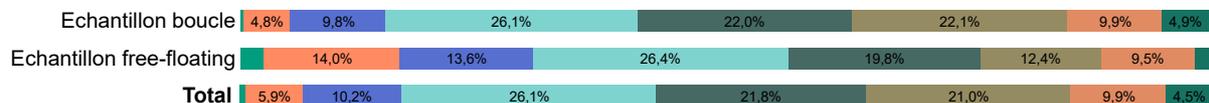


Figure 165 : Répartition des utilisateurs de l'autopartage en boucle et en free-floating selon la fréquence d'utilisation de l'autopartage

En effet, 30,1 % d'entre eux l'utilisent au moins une fois par semaine, contre 15 % pour les utilisateurs de la boucle.

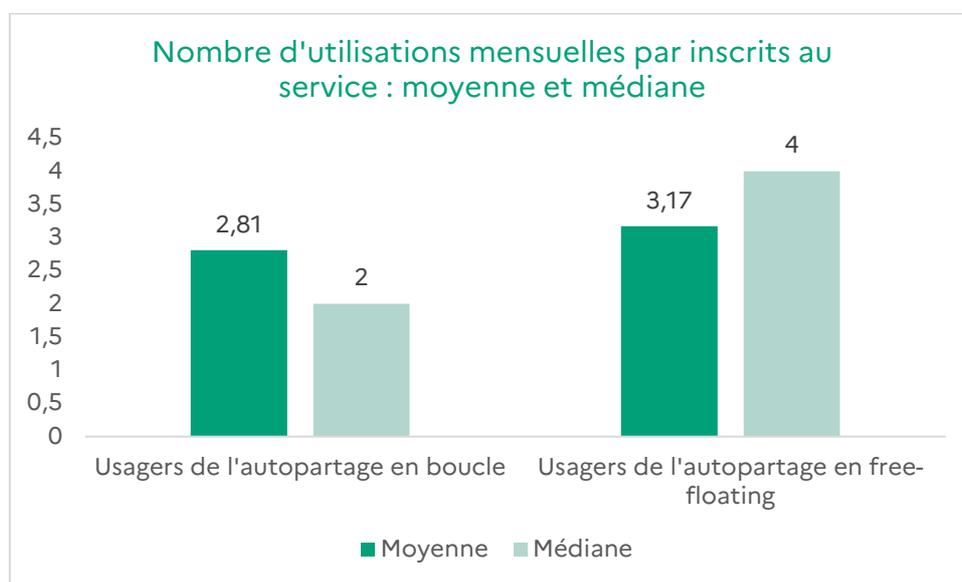


Figure 166 : Nombres moyens et médians d'utilisations mensuelles de l'autopartage des utilisateurs de l'autopartage en free-floating et de l'autopartage en boucle (calcul basé sur les équivalences entre la fréquence d'utilisation et le nombre d'utilisations par mois)

Cela se reflète notamment par l'écart des moyennes et médianes d'utilisations mensuelles des usagers de l'autopartage en free-floating (3,17 utilisations en moyenne pour une médiane de 4 utilisations par mois) et des usagers de la boucle (2,81 utilisations mensuelles en moyenne pour une médiane de 2).

Ainsi, les usagers de service en free-floating utilisent plus fréquemment leur service d'autopartage. De plus, ils réalisent davantage de location avec un service d'autopartage dans une autre ville que celle de résidence que les usagers de la boucle.

	Utilisation hebdomadaire	Au moins une fois par mois	Au mois 2-3 fois par an	Moins souvent	Jamais	Total
Echantillon boucle	37	93	223	239	1221	1813
Echantillon free-floating	26	33	19	24	140	242
Total	63	126	242	263	1361	2055

p = 0,00 ; Khi2 = 86,22 ; ddl = 4 (TS)

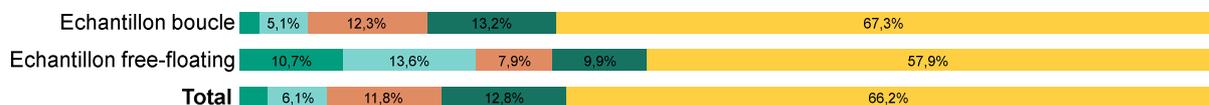


Figure 167 : Répartition des utilisateurs de l'autopartage en boucle et en free-floating selon la fréquence d'utilisation de l'autopartage dans une autre ville que la ville de résidence

En effet, on remarque que 57,9 % des usagers de l'autopartage en free-floating n'ont jamais effectué ce type de location, contre 67,3 % de l'échantillon des services en boucle. Parmi ceux qui ont utilisé un service d'autopartage dans une autre ville que celle de résidence au cours des 12 derniers mois, ils sont 10,7 % à l'avoir fait de façon hebdomadaire (« tous les jours ou presque » ; « 2-3 fois par semaine » ; « 1 fois/semaine ») contre 2 % des usagers de l'autopartage en boucle, et 13,6 % de façon mensuelle (« 2-3 fois par mois », « 1 fois/mois ») contre 5,1 % des usagers de l'autopartage en boucle.

6.2.2.1.1. Utilisations habituelles

Pour les cas d'usage, les enquêtés ayant répondu « jamais » à la fréquence d'utilisation du service sont exclus de l'analyse. Ainsi pour l'ensemble de l'analyse des utilisations habituelles de l'autopartage l'échantillon est de **1 963 enquêtés : 1 725 pour l'autopartage en boucle** et **238** pour l'échantillon des usagers de l'autopartage en free-floating.

	Moins d'1 heure de location	1 à 2 heures de location	2 à 4 heures de location	Une journée de location	2 à 3 jours de location	4 jours ou plus de location	Total
Echantillon boucle	43	244	685	488	195	70	1725
Echantillon free-floating	162	27	25	17	6	1	238
Total	205	271	710	505	201	71	1963

p = <0,01 ; Khi2 = 971,43 ; ddl = 5 (TS)

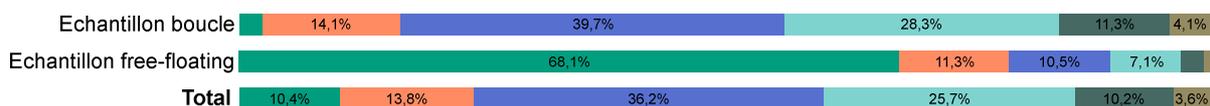


Figure 168 : Répartition des usagers actifs de l'autopartage en boucle et de l'autopartage en free-floating selon la fréquence d'utilisation du service d'autopartage

Les autopartageurs en free-floating réalisent dans plus des deux tiers des cas des déplacements inférieurs à une heure de location, tandis que cette durée de location ne concerne qu'une faible partie des usagers de la boucle (2,5 %). Seule une partie minime de l'échantillon des utilisateurs du free-floating a réalisé des locations supérieures à une demi-journée de location (plus de 4 heures de location) : 10,5 % contre 43,5 % des utilisateurs de l'autopartage en boucle.

Ces durées de location démontrent des usages très différents des services d'autopartage en boucle et en free-floating. Ces différences s'expliquent notamment en partie par des offres et tarifications significativement différentes entre ces typologies de service. En effet, comme vu dans la partie 3 (caractéristiques des offres d'autopartage), les services de free-floating proposent des tarifs à la minute distincts des tarifs à l'heure tandis que les services d'autopartage en boucle ne proposent pas de tarification à la minute, rendant plus intéressante financièrement une location pour plus d'une heure.

	Circuler en périphérie de votre agglomération de résidence	Pour vous rendre à la campagne/montagne/au bord de la mer	Pour vous rendre dans une autre agglomération	Circuler dans le centre ville de votre agglomération de résidence	Autre	Total
Echantillon boucle	1131	940	841	383	56	3351
Echantillon free-floating	101	16	38	187	7	349
Total	1232	956	879	570	63	3700

p = 0,00 ; Khi2 = 461,19 ; ddl = 4 (TS)

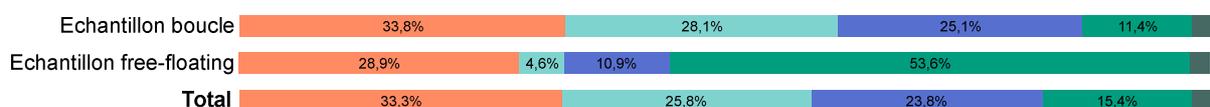


Figure 169 : Répartition des usagers actifs de l'autopartage en boucle et en free-floating en fonction des destinations types (plusieurs modalités de réponses possibles)

De plus, ces différences au niveau des durées de location s'expliquent en partie par les destinations types des deux catégories d'usagers de l'autopartage.

En effet, les usagers de l'autopartage en free-floating sont 53,6 % à avoir déclaré utiliser l'autopartage pour circuler dans le centre-ville de leur agglomération de résidence, contre 11,4 pour les usagers de service en boucle. 28,9 % d'entre eux se rendent en majorité vers la périphérie de leur agglomération de résidence, contre 33,8 % des usagers de la boucle. Ainsi, pour **82,5 % des usagers du free-floating, les déplacements ont pour destination un lieu situé à proximité de leur agglomération de résidence**, contre 45,2 % des utilisateurs d'un service d'autopartage en boucle.

Ainsi, les utilisateurs de l'autopartage en free-floating ont une utilisation plus fréquente de leur service, liée à un usage du service pour se rendre vers des lieux à proximité du domicile.

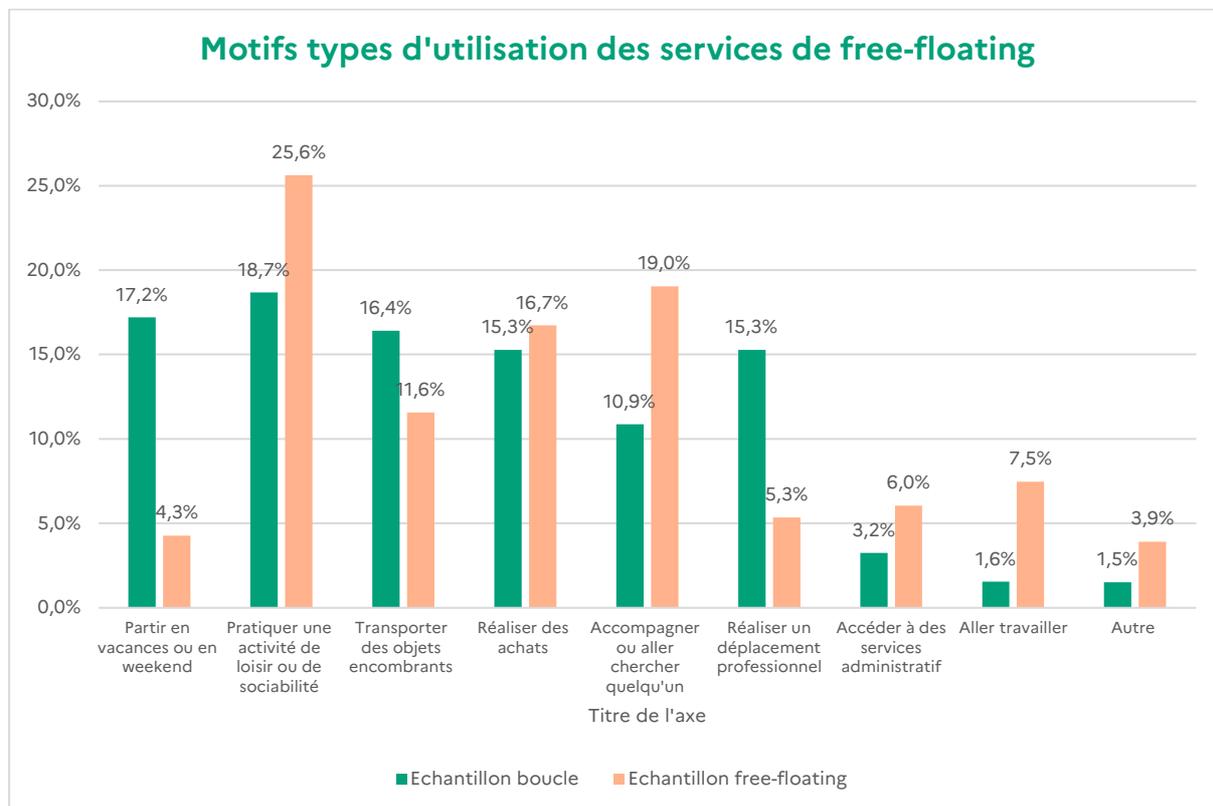


Figure 170 : Motifs d'utilisation des services d'autopartage en boucle et en free-floating des utilisateurs actifs

Les **activités de sociabilité et de loisirs** ont été plébiscitées 25,6 % des utilisateurs du free floating , suivi par les motifs d'accompagnement et de réalisation d'achats (16,7 % de l'échantillon). Au sein de l'échantillon de l'autopartage en boucle, les motifs d'activités de sociabilité et de loisirs (18,7%) ainsi que les départs en vacances (17,2 %) avaient été majoritairement cités.

Motifs type de location

	Pratiquer une activité de loisir ou de sociabilité	Partir en vacances ou en weekend	Transporter des objets encombrants	Réaliser des achats	Accompagner ou aller chercher quelqu'un	Réaliser un déplacement professionnel	Accéder à des services (administratifs, médicaux, etc.)	Aller travailler	Autre	Total
Boucle	966	891	847	788	561	425	167	80	78	4803
Free Floating	145	24	65	94	107	30	34	43	22	564
Total	1111	915	912	882	668	455	201	123	100	5367

$p = 0,00$; $\text{Khi}^2 = 209,23$; $\text{ddl} = 8$ (TS)

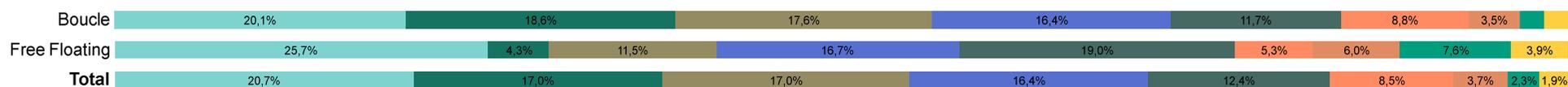


Figure 171 : Répartition des utilisateurs actifs de l'autopartage en boucle et en free-floating en fonction des motifs type (plusieurs modalités de réponses possibles)

Si l'on analyse les motifs types de déplacement, on remarque que les déplacements pouvant s'apparenter à des déplacements du quotidien (« pratiquer une activité de sociabilité », « réaliser des achats », « aller au travail », « accéder aux services administratifs », « accompagner ou aller chercher quelqu'un ») sont plus fréquents chez utilisateurs de free-floating que chez les utilisateurs de l'autopartage en boucle. En effet, ils représentent 75 % des motifs de déplacements en free floating contre 53,7% des déplacements en autopartage en boucle.

6.2.2.2. La dernière location

Les utilisateurs actifs de l'autopartage ont été interrogés sur les caractéristiques de leur dernière location. Les non-utilisateurs de l'autopartage ont été exclus de cet échantillon ainsi que les usagers ayant utilisé Getaround Connect lors de leur dernière location.

L'échantillon de la dernière location concerne donc 2 009 enquêtés (275 pour l'échantillon free-floating et 1 734 pour l'échantillon des services en boucle).

6.2.2.2.1. Les caractéristiques de la dernière location

DES LOCATIONS EN MOYENNES PLUS COURTES POUR LES USAGERS DU FREE-FLOATING

La durée de la dernière location confirme les constats réalisés lors de l'analyse des durées types des locations des usagers du free-floating.

Durée de la dernière location

	moins d'une heure	entre 1 heure et 24 heures	24 heures ou plus de 24 heures	ne sait plus	Total
Echantillon free-floating	179	75	18	3	275
Echantillon boucle	89	1243	372	30	1734
Total	268	1318	390	33	2009

$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 738,78$; $\text{ddl} = 3$ (TS)

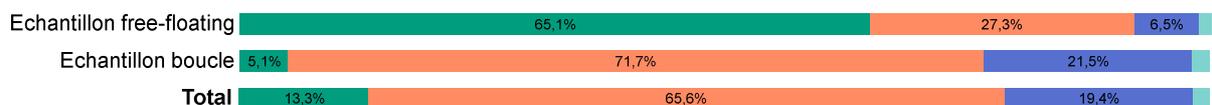


Figure 172 : Répartition des utilisateurs actifs de service d'autopartage en free-floating et de l'autopartage en boucle selon la durée de la dernière location

En effet, elle est dans 65,1 % des cas inférieure à 1 heure de location, contre seulement 5,1 % chez les autopartageurs inscrits à un service d'autopartage en boucle. Seul 6,5 % des déplacements en free-floating sont supérieurs 24 heures contre 21,5 % des usagers de service en boucle.

Durée de la dernière location (en minutes)

	Moins de 15 minutes	De 15 minutes à 29 minutes	De 30 minutes à 44 minutes	45 minutes et plus	Total
Echantillon free-floating	20	76	54	29	179
Echantillon boucle	6	17	24	42	89
Total	26	93	78	71	268

$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 32,31$; $\text{ddl} = 3$ (TS)

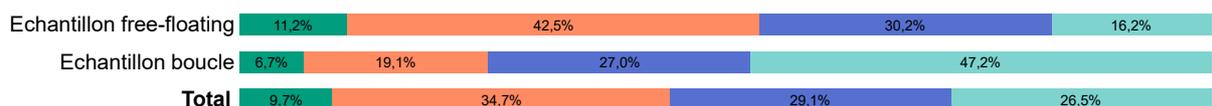


Figure 173 : Répartition des utilisateurs de service d'autopartage en free-floating et en boucle selon la durée de la dernière location (pour celles ayant duré moins d'une heure, concernant 268 enquêtés)

Parmi les enquêtés ayant déclaré avoir réalisé un déplacement de moins d'une heure, plus de la moitié des déplacements ont duré moins d'une demi-heure, contre 25,8 % des usagers de la boucle. Les durées de location pour les services en free-floating sont significativement plus courtes que ceux de la boucle.

...COUPLES A DES DISTANCES PARCOURUES MOINS IMPORTANTES

Distance parcourue lors de la dernière location

	Moins de 20 kilom ètres	De 20 à 50 kilom ètres	De 50 à 100 kilom ètres	De 100 à 200 kilom ètres	De 200 à 500 kilom ètres	Plus de 500 kilom ètres	Ne sait plus	Total
Echantillon free-floating	192	42	17	10	5	1	8	275
Echantillon boucle	457	467	269	202	189	124	26	1734
Total	649	509	286	212	194	125	34	2009

p = 0,00 ; Khi2 = 221,12 ; ddl = 6 (TS)

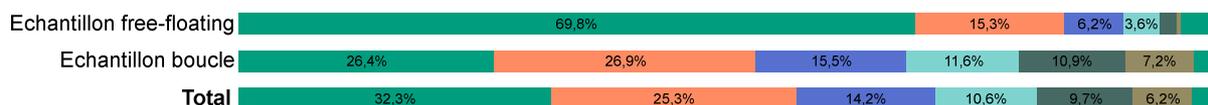


Figure 174 : Répartition des utilisateurs actifs de Service d'autopartage en free-floating et de l'autopartage en boucle selon le nombre de kilomètres parcourus lors de la dernière location

Par ailleurs, les distances parcourues par les clients d'un service d'autopartage en free-floating lors de leur dernière location sont **sensiblement plus courtes**. Elles sont **inférieures à 20 kilomètres pour 69,8 % d'entre eux**, contre seulement 26,4 % chez les autopartageurs en boucle.

Coût lié à la dernière location

	Moins de 5 euros	De 5 euros à 9 euros	De 10 euros à 19 euros	De 20 euros à 49 euros	De 50 euros à 99 euros	100 euros et plus	Total
Echantillon free-floating	27	94	72	59	13	10	275
Echantillon boucle	47	108	285	610	334	350	1734
Total	74	202	357	669	347	360	2009

p = <0,01 ; Khi2 = 308,43 ; ddl = 5 (TS)

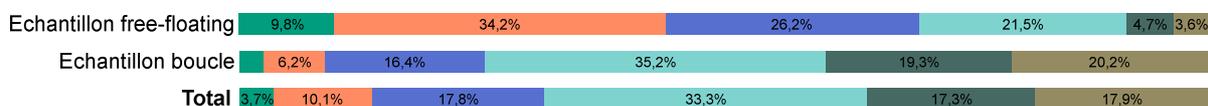


Figure 175 : Répartition des usagers de Service d'autopartage en free-floating et des services en boucle en fonction du coût associé à leur dernière location

Ces **distances (temporelles et spatiales) plus faibles** pour les usagers des services d'autopartage en free-floating sont, de fait, associées à un **coût lié au dernier déplacement moins important** que pour les usagers des services d'autopartage en boucle. En effet, il est en moyenne égal à **29 euros** pour les usagers du free-floating, soit moins de la moitié du **montant moyen déclaré par les usagers de services en boucle** (71 euros). 91,7 % de l'échantillon des usagers de service d'autopartage en free-floating a payé moins de 50 euros pour sa dernière location contre 60,5 % de l'échantillon de services en boucle.

6.2.2.2.2. Le contexte de la location

LE CONTEXTE TEMPOREL

Le moment de la location varie légèrement entre les locations en boucle et celles en free-floating. Pour les usagers du free-floating, la location a eu lieu en dehors d'une période de congé dans 71,3 % des cas contre 60,8 % pour les usagers de l'autopartage en boucle.

Etiez-vous en congé ou en RTT lors de la dernière location ?

	Oui	Non	Ne sait plus	Total
Echantillon free-floating	62	196	17	275
Echantillon boucle	624	1054	56	1734
Total	686	1250	73	2009

p = <0,01 ; Khi2 = 22,45 ; ddl = 2 (TS)



Figure 176 : Répartition des usagers actifs de service d'autopartage en free-floating et en boucle en fonction du contexte temporel (congé ou non) de leur dernière location

Le moment de la location dans la semaine ne diffère pas significativement entre l'échantillon des utilisateurs de l'autopartage en boucle et celui du free-floating.

La location a eu lieu ...

	Dans la matinée (8h-12h)	Dans l'après-midi (12h-20h)	Dans la soirée/nuit (20h-8h)	Ne sait plus	Total
Echantillon free-floating	56	120	85	14	275
Echantillon boucle	763	705	202	64	1734
Total	819	825	287	78	2009

p = <0,01 ; Khi2 = 95,88 ; ddl = 3 (TS)

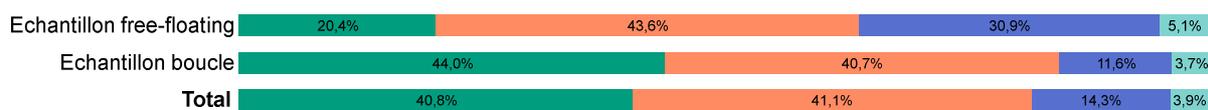


Figure 177 : Répartition des usagers actifs de service d'autopartage en free-floating et en boucle en fonction du contexte temporel (moment de la journée) de leur dernière location

Toutefois, des différences significatives sont observées quant au moment de la journée où la location a eu lieu. En effet, dans le cas des usagers du free-floating, les locations ont eu lieu majoritairement dans l'après-midi (43,6 %), alors qu'elles ont été réalisées majoritairement le matin pour l'autopartage en boucle (44%). 30,9 % des locations en free-floating ont eu lieu en soirée ou dans la nuit, contre seulement 11,6 % pour les locations en boucle.

LE CONTEXTE SPATIAL

	dans votre agglomération de résidence	dans une autre agglomération	ne sait plus	Total
Echantillon free-floating	215	48	12	275
Echantillon boucle	1551	178	5	1734
Total	1766	226	17	2009

p = <0,01 ; Khi2 = 60,92 ; ddl = 2 (TS)

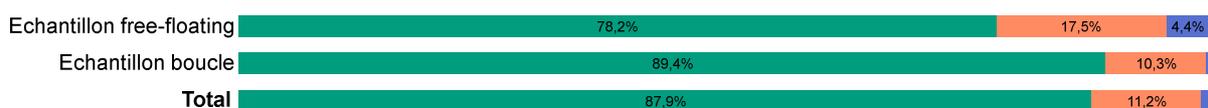


Figure 178 : Répartition des usagers actifs de service d'autopartage en free-floating et en boucle en fonction du lieu de la dernière location

Pour la plupart des usagers actifs d'un service de free-floating (78,2 %), le véhicule a été loué au sein de l'agglomération de résidence. Toutefois, cette part est légèrement moins importante que chez les usagers de l'autopartage en boucle (89,4%). 17,5 % des véhicules en free floating ont été loués dans une autre agglomération, contre 10,3 % des véhicules en autopartage en boucle.

	sur la voirie (dans la rue)	dans un parking en surface (en plein air)	dans un parking en ouvrage (souterrain ou aérien/en silo)	ne sait plus	Total
Echantillon free-floating	243	17	6	9	275
Echantillon boucle	1152	341	233	8	1734
Total	1395	358	239	17	2009

$p = <0,01$; $\text{Khi2} = 88,10$; $\text{ddl} = 3$ (TS)

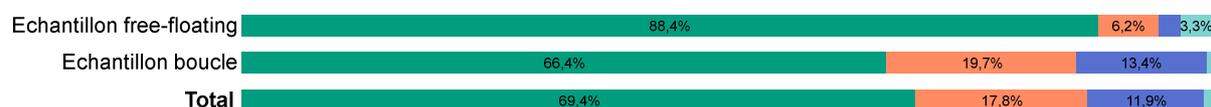


Figure 179 : Répartition des usagers actifs de service d'autopartage en free-floating et en boucle en fonction du lieu de récupération du véhicule loué (lieu de stationnement)

Des différences significatives quant au lieu de stationnement du véhicule loué sont observées : les usagers de service d'autopartage en free-floating ont davantage récupéré leur véhicule sur la voirie (88,4 %) contre 66,4 % des usagers de l'autopartage en boucle.

	Oui	Non	Ne sait plus	Total
Echantillon free-floating	31	233	11	275
Echantillon boucle	1611	117	6	1734
Total	1642	350	17	2009

$p = 0,00$; $\text{Khi2} = 1059,46$; $\text{ddl} = 2$ (TS)

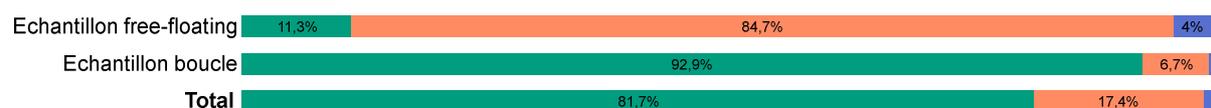


Figure 180 : Répartition des usagers actifs de service d'autopartage en free-floating et en boucle en fonction du lieu de récupération et de retour (le même) du véhicule loué

Parmi les usagers ayant réalisé leur dernier déplacement avec un service en free-floating, 84,7 % ont déclaré n'avoir pas retourné leur véhicule à la même place et 11,3 % des enquêtés ont déclaré avoir retourné le véhicule au même endroit. Ces proportions sont inversées par rapport à ce qui est observé chez les usagers de la boucle – en lien avec la nature même du service proposé par les opérateurs d'autopartage en boucle. Les véhicules ont majoritairement (91,7 %) été stationnés sur la voirie lors de leur retour, rappelons que les usagers avaient également majoritairement récupéré le véhicule sur la voirie (88,4 % d'entre eux).

TYPE DE VEHICULE

	Oui	Non	Ne sait plus	Total
Echantillon free-floating	6	257	12	275
Echantillon boucle	90	1642	2	1734
Total	96	1899	14	2009

$p = <0,01$; $\text{Khi2} = 66,01$; $\text{ddl} = 2$ (TS)



Figure 181 : Répartition des usagers de Service d'autopartage en free-floating et en boucle en fonction du type de véhicule loué

La location d'un véhicule utilitaire a concerné légèrement plus les dernières locations de l'échantillon des services d'autopartage en boucle.

Contexte spatial et temporel de location: des déplacements s'apparentant davantage à des déplacements habituels, localisés à proximité de sa ville de résidence

Les locations effectuées avec un service de free-floating ont eu davantage lieu en **semaine, en dehors d'une période de congés**. Les déplacements sont plus **courts**, mais plus **réguliers** que ceux des autopartageurs en boucle, laissant penser qu'il s'agit davantage d'un **moyen de déplacement ancré dans des pratiques courantes de déplacements**. De plus, les distances parcourues sont plus courtes que celle observée chez les autopartageurs en boucle, et avec un coût moindre.

Par ailleurs, le véhicule était **stationné sur la voirie** dans la majeure partie des cas, que ce soit à sa récupération ou à son dépôt.

6.2.3. Motifs et destinations de la dernière location

6.2.3.1.1. Motif principal

Les activités de loisirs ou de sociabilité (34 ;9%), les déplacements d'accompagnement (16%) ainsi que la réalisation d'achats (12,4%) constituent les principaux motifs de déplacements des usagers du free-floating.

	Pratiquer une activité de loisir ou de sociabilité	Partir en vacances ou en weekend	Réaliser des achats	Réaliser un déplacement professionnel	Accompagner ou aller chercher quelqu'un	Transporter des objets encombrants	Autre	Accéder à des services (administratifs, médicaux, etc.)	Aller travailler	Ne sait plus	Total
Echantillon free-floating	96	15	34	12	44	16	15	12	21	10	275
Echantillon boucle	526	295	210	227	164	154	51	53	41	13	1734
Total	622	310	244	239	208	170	66	65	62	23	2009

p = <0,01 ; Khi2 = 94,28 ; ddl = 9 (TS)

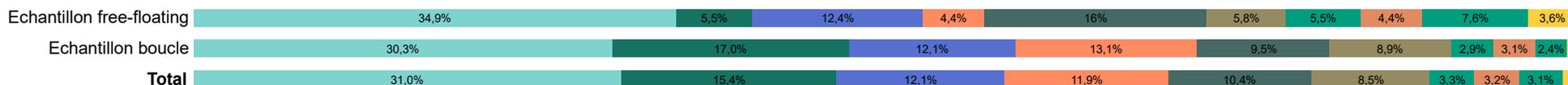


Figure 182 : Répartition des utilisateurs actifs de Service d'autopartage en free-floating et en boucle selon le motif principal de la dernière location

Les motifs de la dernière location semblent conformes à ce qui a été observé lors de l'analyse des motifs types de déplacement des autopartageurs utilisant des services en free-floating (partie 6.2.2.1 relatives aux utilisations habituelles des services de free-floating comparativement aux usages habituels des services d'autopartage en boucle).

...ET DES DESTINATIONS PRINCIPALEMENT AU SEIN DE L'AGGLOMERATION DE RESIDENCE

	Dans le centre ville de l'agglomération dans laquelle vous avez loué le véhicule	En périphérie de l'agglomération dans laquelle vous avez loué le véhicule	Dans une autre agglomération	A la campagne/montagne/au bord de la mer	Ne sait plus	Total
Echantillon free-floating	152	72	30	10	11	275
Echantillon boucle	190	642	453	441	8	1734
Total	342	714	483	451	19	2009

p = 0,00 ; Khi2 = 386,18 ; ddl = 4 (TS)

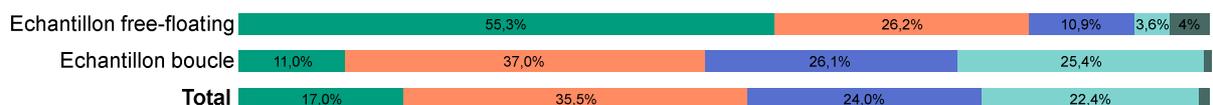


Figure 183 : Répartition des utilisateurs actifs de service d'autopartage en free-floating et en boucle selon la destination principale de la dernière location

Les derniers déplacements réalisés par les enquêtés de service d'autopartage en free-floating étaient principalement des déplacements au sein de leur agglomération de résidence : cela concerne 81,5 % de l'échantillon, contre 48 % de l'échantillon de service en boucle. 55,3 % des déplacements en free-floating se situaient dans le centre-ville de l'agglomération dans laquelle le véhicule était loué (qui est majoritairement celle de résidence), contre 11 % des déplacements en boucle.

6.2.3.1.2. Occupation du véhicule

Pour plus de la moitié des déplacements, deux personnes ou plus occupaient le véhicule loué. Le taux d'occupation est légèrement moindre pour les dernières locations en free-floating que pour celles en boucle.

	1	2	Plus de 3	Ne sait plus	Total
Echantillon free-floating	90	138	41	6	275
Echantillon boucle	646	646	436	6	1734
Total	736	784	477	12	2009

p = <0,01 ; Khi2 = 35,36 ; ddl = 3 (TS)



Figure 184 : Répartition des utilisateurs actifs de service d'autopartage en free-floating et en boucle selon le taux d'occupation du véhicule lors de la dernière location

6.2.3.1.3. Alternatives à l'autopartage

	En transports urbains (bus, métro, tram)	Taxi / VTC	Modes actifs	Autre service de location de voiture	Véhicule motorisé personnel	En transports interurbains (autocar, train)	Autre	Total
Echantillon free-floating	95	49	38	35	33	7	18	275
Echantillon boucle	305	67	71	400	489	219	183	1734
Total	400	116	109	435	522	226	201	2009

p = 0,00 ; Khi2 = 216,65 ; ddl = 6 (TS)

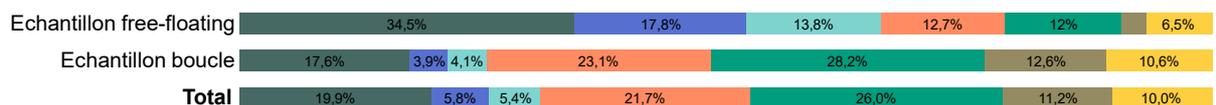


Figure 185 : Répartition des utilisateurs actifs de Service d'autopartage en free-floating et en boucle selon le mode de déplacement envisageable en substitution de leur dernière location

Interrogés sur le mode de déplacements de substitution si l'autopartage n'était pas disponible, les usagers de services d'autopartage en free-floating ont déclaré dans 34,7 % des cas qu'ils auraient utilisé les transports en commun urbains (le bus, le métro ou le tram), dans 17,8 % qu'ils auraient utilisé le taxi ou le VTC et 13,8 % les modes actifs. Ces résultats sont significativement différents de ceux des usagers de l'autopartage en boucle (28,2 % auraient utilisé une voiture personnelle), et cohérents avec un usage de l'autopartage en free-floating sur des distances plus courtes, davantage en agglomération, et sur des trajets plus facilement faisables en transports en commun.

Ce différentiel démontre que l'autopartage en boucle et le free-floating viennent répondre à des besoins distincts, liés à une utilisation différente.

Des profils d'usagers spécifiques...

Les usagers de l'autopartage en free floating diffèrent de ceux des services en boucle. En effet, ils sont en moyenne plus jeunes, moins diplômés, et sont davantage des hommes.

... couplés à des locations s'apparentant davantage à des déplacements réguliers à proximité du domicile

Les trajets réalisés avec les services d'autopartage en free-floating sont plus courts (en temps et en distance), moins fréquents, semblant s'apparenter à des usages du quotidien et semblant répondre à des besoins de mobilité locaux. Les alternatives qui auraient été utilisées en cas d'impossibilité d'usage de l'autopartage en free-floating viennent confirmer ces constats. En effet, dans près de la moitié des déplacements, ces derniers auraient été réalisés en transports en commun ou en taxi ou en VTC, des modes de déplacements plus souvent corrélés à des déplacements réalisés par des urbains, pour venir répondre à des besoins de mobilité locaux.

Ces différences majeures entre la boucle et le free-floating montrent que les deux types de services répondent à des usages et besoins distincts.

7. Comparaison entre les différents services d'autopartage et la location traditionnelle

L'analyse du secteur de la location de voiture présentée en partie 2 a permis de dessiner les contours du continuum allant de l'autopartage à la location traditionnelle en analysant différents aspects de l'offre : formes et durées de location, tarifs... Dans les analyses portant sur l'autopartage en boucle, en free floating et Getaround Connect, nous présentons les différents services d'autopartage du point de vue des usages. Cette partie a pour objectif d'analyser la place de la location traditionnelle dans cet écosystème : comment les usagers intègrent-ils la location traditionnelle dans leurs pratiques de mobilité en relation à l'autopartage ?

7.1. Comparaison des usagers et usages des services d'autopartage et des services de location traditionnelle

L'analyse de la tarification des différents services d'autopartage et de la location traditionnelle a permis de mettre en lumière les **similarités et les distinctions entre ces différents services**. En effet, ils constituent un continuum d'offres de location de voitures, dont il est difficile d'identifier les limites. Afin d'en dessiner plus précisément les contours, nous analyserons les **usages de 1 315 utilisateurs de services d'autopartage qui utilisent également** la location traditionnelle. Cette analyse se fera en **comparaison avec les utilisateurs de l'autopartage** selon leur appartenance à l'une des trois typologies d'autopartage analysées précédemment : la boucle, le free-floating ou Getaround Connect.

Utilisation d'un service de location traditionnelle au cours des 12 derniers mois

	Non	Oui	Total
Echantillon boucle	1038	775	1813
Echantillon free-floating	94	148	242
Getaround Connect	321	392	713
Total	1453	1315	2768

$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 50,52$; $\text{ddl} = 2$ (TS)

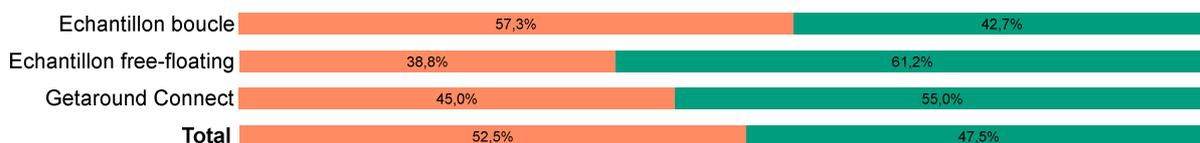


Figure 186 : Répartition des usagers ayant utilisé un service de location traditionnelle au cours des 12 derniers mois en fonction de leur appartenance à une typologie d'usagers de l'autopartage

Au sein de notre échantillon, 61,2 % des usagers du free-floating ont déclaré avoir loué un véhicule avec un service de location traditionnelle au cours des 12 derniers mois. Ce fut le cas de 55 % des usagers de Getaround Connect et de 42,7 % des usagers de la boucle. Ainsi on peut constater que les usagers du free-floating utilisent plus fréquemment la location traditionnelle de voiture que les usagers de Getaround Connect, qui eux même utilisent davantage ces services que les usagers de l'autopartage en boucle.

7.1.1. Des usages

Au sein de l'échantillon principal (2 768 enquêtés), 1 315 usagers de l'autopartage ont réalisé une location avec un service de location traditionnelle au cours des 12 derniers mois.

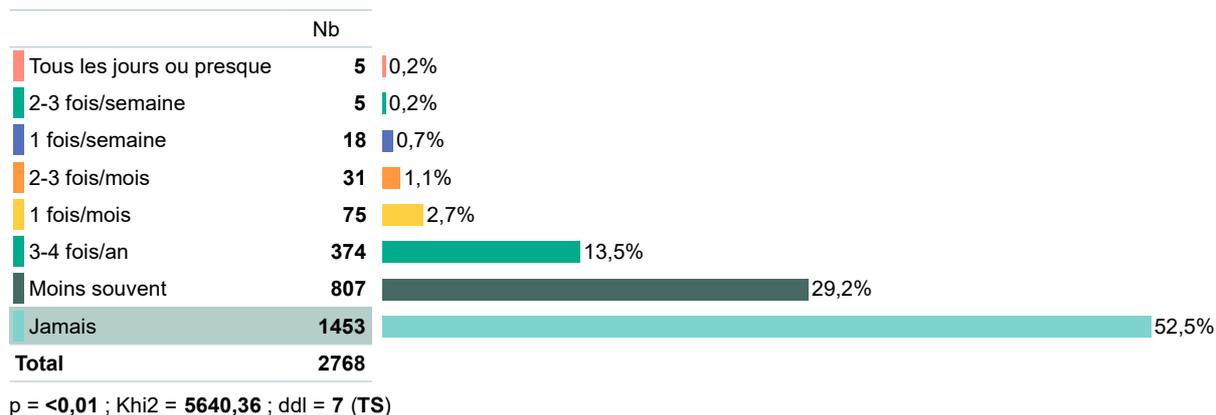


Figure 187 : Répartition des utilisateurs de la location traditionnelle selon la fréquence d'utilisation du service

52,5 % des usagers n'ont jamais effectué de location avec un service de location traditionnelle au cours des douze derniers mois. Quand le service est utilisé, on remarque qu'il s'agit d'une utilisation **plutôt ponctuelle, d'ordre annuel**, puisque seuls 4,9 % des usagers ont déclaré utiliser ce type de service mensuellement (« tous les jours ou presque », « 2-3 fois/semaine », « 1 fois/semaine », « 2-3 fois/mois », « 1 fois/mois »).

	Au moins une fois par mois	3-4 fois/an	Moins souvent	Jamais	Total
Echantillon boucle	1144	401	180	88	1813
Echantillon free-floating	185	30	23	4	242
Getaround Connect	234	399	79	1	713
Total	1563	830	282	93	2768

p = 0,00 ; Khi2 = 361,60 ; ddl = 6 (TS)

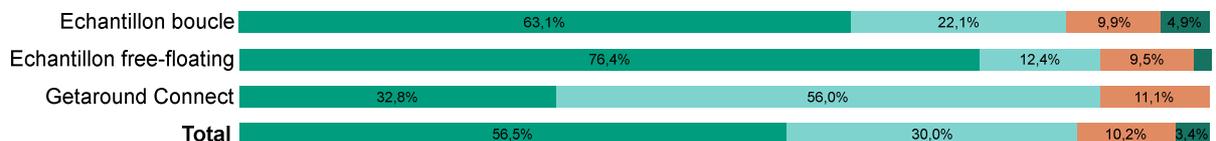


Figure 188 : Répartition des utilisateurs de l'autopartage (en fonction de la typologie d'utilisateurs) selon la fréquence d'utilisation d'un service de location traditionnelle

L'utilisation de la location traditionnelle diffère de l'utilisation de l'autopartage. 56,5 % de répondants utilisent leur service d'autopartage au moins une fois par mois. Par ailleurs, des différences de fréquences d'usage importantes sont recensées entre les 3 typologies d'utilisateurs de l'autopartage. En effet, les usagers du free-floating utilisent plus fréquemment leur service d'autopartage (76,4% l'utilisent au moins une fois par mois), que les usagers de la boucle (63,1 % l'utilisent au moins une fois par mois). Les usagers de Getaround Connect utilisent moins fréquemment leur service : 32,8 % l'utilisent au moins une fois par mois. Les fréquences d'usage des différents services d'autopartage en boucle sont donc plus élevées que pour l'usage de la location traditionnelle (5,1% des enquêtés ont déclaré l'utiliser au moins une fois par mois).

Ainsi, par rapport à la fréquence d'utilisation du service, Getaround Connect est le service d'autopartage se rapprochant le plus des services de location traditionnelle. Cela est conforme aux observations relatives aux alternatives d'utilisation du service faites pour les usagers de Getaround Connect. En effet, 47,5 % des usagers de Getaround Connect ont déclaré qu'en cas d'impossibilité d'utiliser leur service, ils auraient utilisé un service de location traditionnelle.

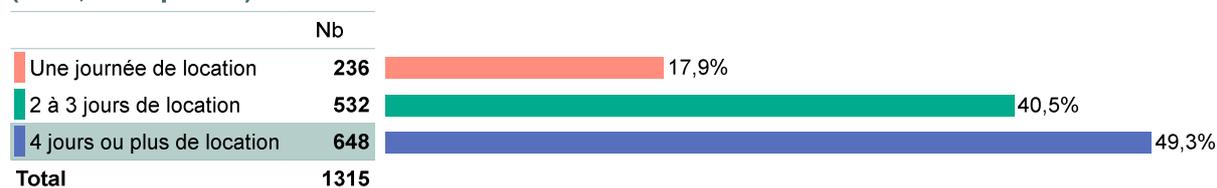
7.1.2. Utilisations habituelles

Pour les cas d'usage, les enquêtés ayant répondu « jamais » à la fréquence d'utilisation des services de location traditionnelle sont exclus de celle-ci. Ainsi pour l'ensemble de l'analyse des utilisations habituelles de la location traditionnelle l'échantillon sera composé de **1 315 enquêtés**. Toutefois, ces analyses seront mises en regard avec les utilisations habituelles de l'ensemble des utilisateurs actifs de l'autopartage, soit **2 675 enquêtés**.

7.1.2.1. Durée de location

Les durées de location sont toutes supérieures à une journée de location pour les usagers actifs de la location traditionnelle.

Habituellement, pour quelle durée louez-vous une voiture de location traditionnelle (Avis, Europcar...) ?



p = 0,00 ; Khi2 = 294,30 ; ddl = 2 (TS)

Figure 189 : Répartition des utilisateurs de la location traditionnelle selon la durée d'utilisation du service

En effet, près de la moitié (49,3 %) des usagers réalisent des locations pour 4 jours de location ou plus.

	Moins d'une journée de location	2 à 3 jours de location	4 jours ou plus de location	Total
Echantillon boucle	1460	195	70	1725
Echantillon free-floating	231	6	1	238
Getaround Connect	230	334	148	712
Total	1921	535	219	2675

p = 0,00 ; Khi2 = 766,29 ; ddl = 4 (TS)

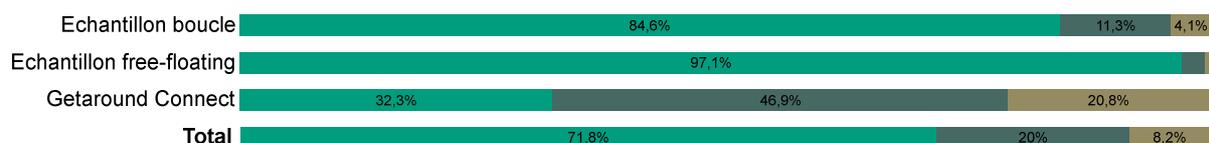
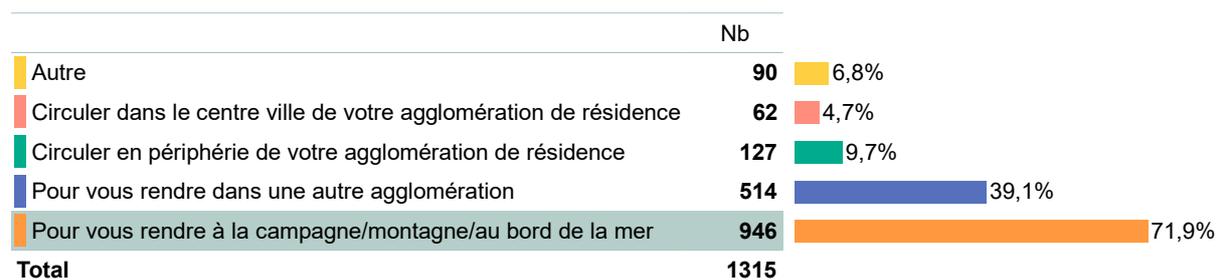


Figure 190 : Répartition des utilisateurs actifs d'un service d'autopartage (en fonction de la typologie de service) selon la durée d'utilisation type de leur service d'autopartage

Parmi les usagers actifs de l'autopartage, seuls 28,2 % des enquêtés réalisent en général des locations de plus d'une journée de location (contre 89,8 % des usagers de la location traditionnelle). Des différences de durées types de location sont recensées entre les 3 types d'utilisateurs de l'autopartage. Les usagers du free-floating et de l'autopartage en boucle réalisent des trajets plus courts (respectivement 91,6 % et 84,6 % d'entre eux réalisent en général des trajets de moins d'une journée de location contre 71,8 % de l'échantillon global). Par ailleurs, 67,7 % des usagers de Getaround Connect réalisent des locations durant en moyenne plus d'une journée de location, dont 8,2 % durent 4 jours ou plus. Cette part est moins importante que celle observée chez les usagers de la location traditionnelle, toutefois à la comparaison des durées types de location entre l'autopartage et la location traditionnelle, il est possible de considérer que Getaround Connect se rapproche le plus de celle-ci sur cette question.

7.1.2.2. Destination type

Les usagers de la location traditionnelle l'utilisent majoritairement pour se rendre en dehors de leur agglomération de résidence.



p = 0,00 ; Khi2 = 1615,10 ; ddl = 4 (TS)

Figure 191 : Répartition des utilisateurs de la location traditionnelle selon la destination lors de d'utilisation du service

En effet, les destinations « pour vous rendre à la campagne/montagne/au bord de la mer » ont été les plus citées par les usagers de la location traditionnelle (71 ;9 % de l'échantillon), ainsi que « pour vous rendre dans une autre agglomération » (39,1 % des enquêtés).

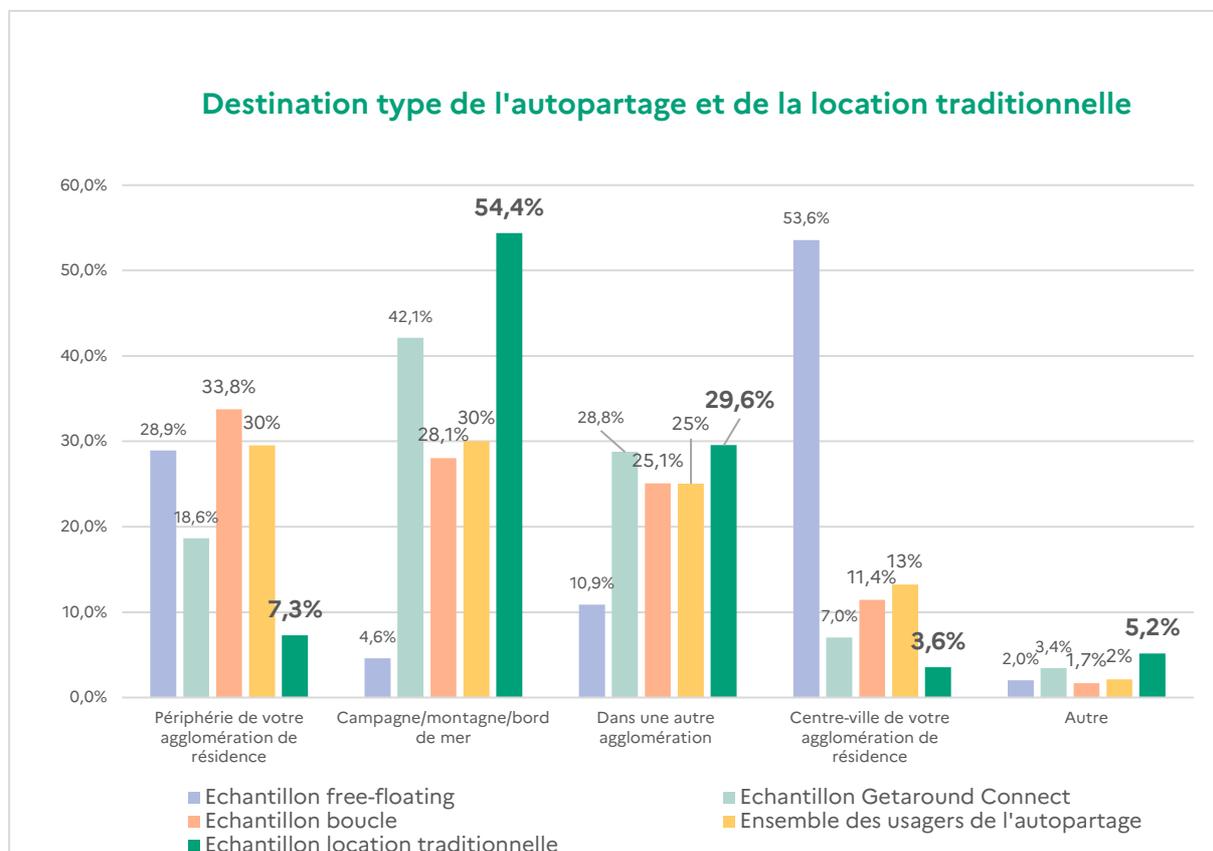


Figure 192 : Répartition des utilisateurs actifs de l'autopartage (en fonction de la typologie de service) et de la location traditionnelle selon les destinations types de leurs locations

Pour cette question, les enquêtés pouvaient répondre à travers plusieurs modalités. **54,4 % des enquêtés ont déclaré utiliser la location traditionnelle pour se rendre à la campagne/montagne/bord de mer et 29,6 % dans une autre agglomération.**

Cette utilisation diffère de celle des autopartageurs, qui utilisent davantage leur service d'autopartage pour se rendre en **périphérie de leur agglomération de résidence** (30 %) et en campagne ou en bord de mer (30 %). Par ailleurs, des **différences de destinations types sont observées entre les 3 typologies d'utilisateurs de l'autopartage**. Les usagers du free-floating ont majoritairement déclaré se rendre dans le centre-ville de leur agglomération de résidence (53,6 %), ceux de la boucle l'utilisent plus pour se rendre en périphérie de leur agglomération de résidence (33,8 %). Les usagers de Getaround Connect l'utilisent davantage pour des déplacements vers la campagne, la montagne ou le bord de mer (42,1 %).

Ainsi, par rapport à la destination type des locations, **Getaround Connect est le service d'autopartage qui se rapproche le plus des services de location traditionnelle**. Les déplacements sont généralement tournés **vers une autre agglomération que celle de résidence**, et plus particulièrement vers la campagne, la montagne ou la mer, des destinations pouvant être assimilées à des déplacements liés à des motifs de loisirs.

7.1.2.3. Motif type

Les usagers de la location traditionnelle réalisent en majorité des locations pour **partir en weekend ou en vacances**.

	Nb	% cit.
Accéder à des services (administratifs, médicaux, etc.)	20	1,1%
Aller au travail	34	1,8%
Autre	45	2,4%
Accompagner ou aller chercher quelqu'un	76	4,0%
Faire des achats	77	4,1%
Réaliser activité de loisir ou de sociabilité	181	9,5%
Transporter des objets encombrants	191	10,0%
Réaliser un déplacement professionnel	224	11,8%
Partir en vacances ou en weekend	1053	55,4%
Total	1901	100,0%

p = 0,00 ; Khi2 = 4006,77 ; ddl = 8 (TS)

Figure 193 : Répartition des utilisateurs de la location traditionnelle selon le motif d'utilisation du service

En effet, les motifs « partir en vacances ou en weekend » ont été les plus cités par les usagers de la location traditionnelle (1053 réponses).

Pour cette question, les enquêtés pouvaient répondre à travers plusieurs modalités. Rapportées à la totalité de celles-ci, **55,4% des enquêtés ont déclaré utiliser leur service de location traditionnelle pour partir en vacances ou en weekend** et **11,8 % pour réaliser un déplacement professionnel**.

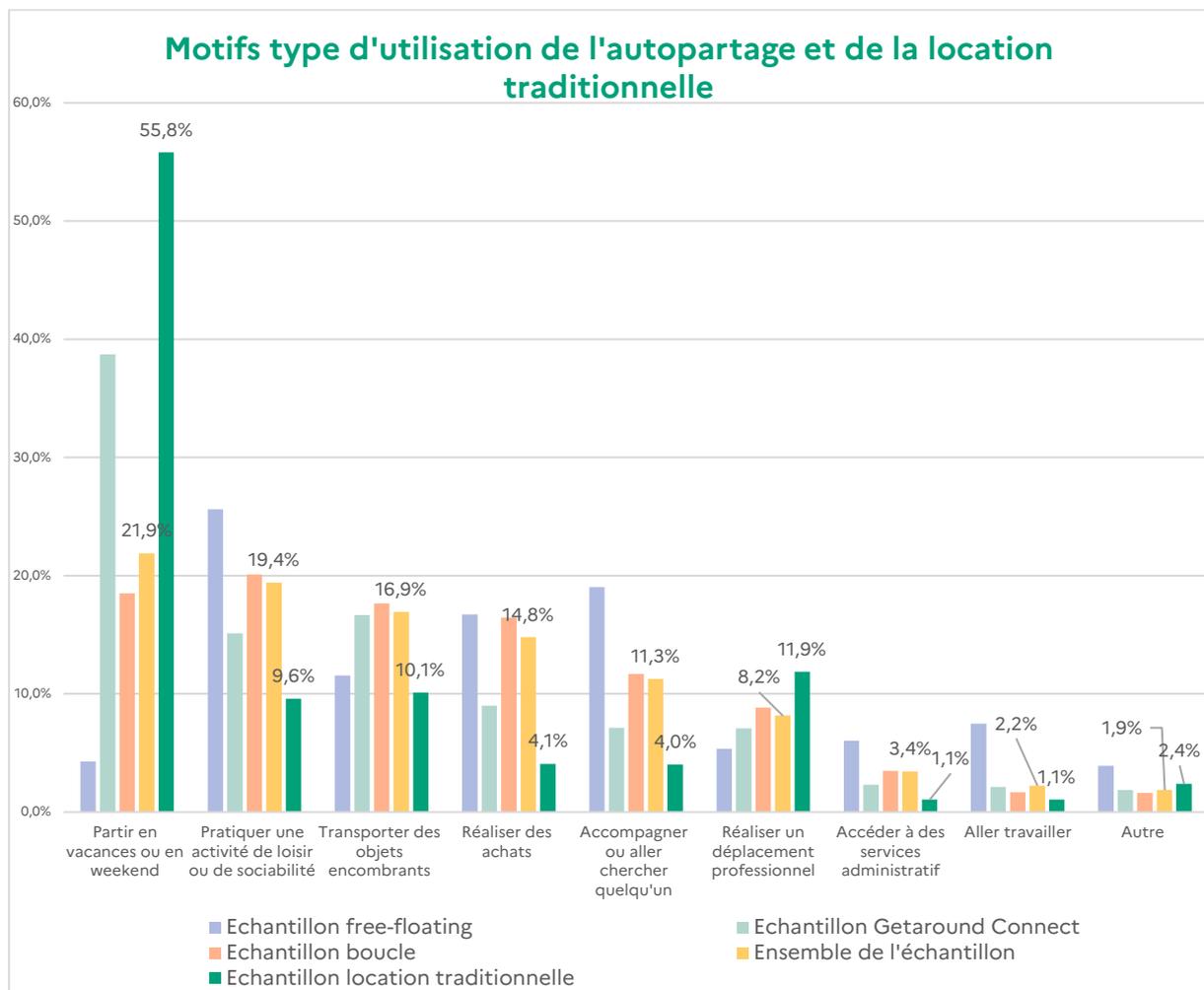


Figure 194 : Répartition des utilisateurs de l'autopartage (en fonction de la typologie de service) et de la location traditionnelle selon les motifs types de leurs locations de voitures

Cette utilisation diffère de celle de l'ensemble des autopartageurs. Ils sont 21,9 % à utiliser l'autopartage pour partir en vacances ou en weekend, 19,4 % à l'utiliser pour pratiquer une activité de sociabilité et 16,9 % pour transporter des objets encombrants.

Des différences concernant les motifs types des utilisateurs sont observées entre les types d'autopartage. Les usagers du free-floating utilisent leur service pour pratiquer des activités de sociabilité, réaliser des achats, ou accompagner quelqu'un, ceux de l'autopartage en boucle l'utilisent davantage pour partir en vacances ou en weekend, pratiquer des activités de sociabilité ou réaliser des achats. Les usagers de Getaround Connect utilisent davantage ce service pour partir en vacances ou en weekend (38,7 %), motif également majoritaire chez les usagers de la location traditionnelle.

Ainsi, par rapport aux motifs de location, **Getaround Connect est le service se rapprochant le plus des services de location traditionnelle**, mais les usages restent significativement différents avec des motifs plus variés.

UNE OFFRE ET DES USAGES SE DISTINGUANT DE L'AUTOPARTAGE...

Au sein de l'échantillon d'étude, **1 315 usagers** ont effectué une location, de façon **ponctuelle**, avec un service de location traditionnelle au cours des douze derniers mois. Cet usage, **ponctuel et annuel**, diffère de celui que les autopartageurs font de leur service, davantage **mensuel, hebdomadaire, voire quotidien**. Les durées de location (49,3 % sont supérieures à 4 jours), les destinations types (54,4 % vers la campagne/montagne/bord de mer), ainsi que les motifs types d'utilisation de la location traditionnelle démontrent qu'il s'agit d'un **usage davantage orienté vers les loisirs**, liés à des déplacements pour **partir en vacances ou en weekend en dehors de son lieu de résidence**. Ainsi, la location traditionnelle se distingue de l'autopartage. En effet, même si une partie des enquêtés de l'autopartage utilisent leur service pour ce type de besoin, l'autopartage vient également répondre de façon conséquente à **des besoins du quotidien, plus utilitaires**.

... SE RAPPROCHANT DE CELLE DE GETAROUND CONNECT...

L'offre de location traditionnelle semble venir répondre à des besoins distincts de celle des services d'autopartage. Toutefois, le **service Getaround Connect** se rapproche des usages observés chez les usagers des services de location traditionnelle. Cela peut s'expliquer en partie par la tarification **de ces services**.

... ET COMPLETANT L'OFFRE D'AUTOPARTAGE

Par ailleurs, il est intéressant de noter que les usagers du free-floating sont ceux qui ont majoritairement déclaré avoir réalisé une location avec un service de location traditionnelle au cours des douze derniers mois. Une **complémentarité des offres et des usages semble donc exister** ; d'une part un service plus urbain, pour des usages utilitaires réguliers et un service de location traditionnelle, pour partir en vacances ou en weekend plus loin et plus longtemps. Des usages complémentaires peuvent également être observés entre les services en boucle ou Getaround Connect et la location traditionnelle, mais de manière moins marquée.

7.2. Comparer les atouts et limites des services pour mieux comprendre leur complémentarité

Pour l'analyse des atouts et limites des services de location traditionnelle et des services d'autopartage, les enquêtés n'ayant pas réalisé une location au cours des douze derniers mois (modalité « jamais » à la question de la fréquence d'usage), mais ayant déjà réalisé une location par ailleurs, sont intégrés aux échantillons d'analyse.

L'échantillon d'analyse de la location traditionnelle est composé de 2 364 enquêtés.

Vous n'avez pas utilisé de service de location traditionnelle dans les 12 derniers mois. Avez-vous déjà loué une voiture avec un service de location traditionnelle (Avis, Europcar...) ?

	Nb	
Oui, j'ai déjà fait une ou plusieurs locations auparavant	1049	72,2%
Non, je n'ai jamais fait de location de voiture avec un loueur traditionnel (Avis, Europcar, Hertz...)	404	27,8%
Total	1453	

$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 286,32$; $\text{ddl} = 1$ (TS)

Figure 195 : Répartition des utilisateurs de la location traditionnelle selon la fréquence d'utilisation d'un service de location traditionnelle

Parmi les 1 453 usagers n'ayant pas réalisé de location avec un service de location traditionnelle lors des 12 derniers mois, 1 049 enquêtés ont déclaré avoir déjà réalisé une ou plusieurs locations auparavant. Ainsi, 2 364 enquêtés ont déjà réalisé une ou plusieurs locations avec un loueur traditionnel parmi l'échantillon total de notre étude (composé de 2 768 enquêtés).

Les résultats des degrés de satisfaction des enquêtés de cet échantillon seront mis en regard avec les résultats des degrés de satisfaction des usagers de services d'autopartage, et ce sur les mêmes thématiques. L'échantillon d'analyse des atouts et limites de l'autopartage se compose de 2 732 enquêtés (36 enquêtés n'ont jamais effectué de location même en dehors des douze derniers mois avec leur service principal d'autopartage).

7.3. Les atouts et les limites des services d'autopartage et de la location traditionnelle

Le degré de satisfaction des enquêtés vis-à-vis de leur service de location a été abordé via des questions prenant la forme d'échelles de Likert (accord avec une affirmation, selon quatre modalités (« tout à fait d'accord », « plutôt d'accord », « plutôt pas d'accord » ou « pas du tout d'accord »), méthode permettant de saisir des ressentis ou opinions subjectives par une approche quantitative.

Dans le cas des services de location traditionnelle, nous définissons deux groupes :

- Les enquêtés ayant réalisé une location dans les douze derniers mois (1 315 enquêtés)
- Ceux n'ayant pas utilisé le service dans les douze derniers mois, mais l'ayant déjà fait auparavant (1 049 enquêtés).

Dans le cas de l'analyse des atouts et limites des services d'autopartage, nous comparons les usagers des 3 types : en free-floating, en boucle, et de Getaround Connect. Au sein de cet échantillon, 2 698 enquêtés ont réalisé une location au cours des douze derniers mois, et 34 enquêtés ont déjà réalisé une location avec un service d'autopartage, mais pas au cours des 12 derniers mois, soit un échantillon de 2 732 enquêtés.

Le but de l'analyse des atouts et limites des différents services est de comprendre quelle est la **perception des usagers vis-à-vis de l'usage de leur service**. Les atouts et limites des services de location traditionnelle seront d'abord étudiés, puis ceux de l'autopartage. Enfin, au vu des résultats, **une synthèse des degrés de satisfaction de ces services** sera faite, afin de mettre en regard **la complémentarité éventuelle des services les uns envers les autres, et dans quelle mesure leurs usages coordonnés pourraient venir répondre aux besoins de mobilité du quotidien, qu'ils soient utilitaires ou de loisirs.**

7.3.1.1. Atouts et limites des durées de location

7.3.1.1.1. Des loueurs traditionnels

Une grande partie des enquêtés ont déclaré être **satisfaits des durées possibles** de location offertes par les loueurs traditionnels.

Les durées de location sont adaptées à mes besoins

	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas du tout d'accord	Total
Utilisateur d'un service de location traditionnelle	373	711	195	36	1315
Non-utilisateur d'un service de location traditionnelle	180	516	271	82	1049
Total	553	1227	466	118	2364

$p = <0,01$; $\text{Khi}2 = 100,01$; $\text{ddl} = 3$ (TS)

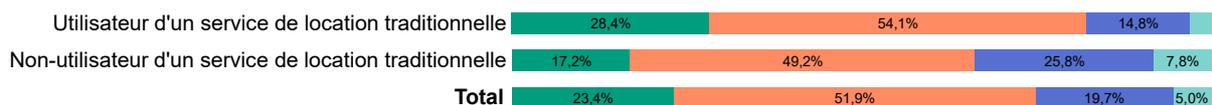


Figure 196 : Répartition des utilisateurs de la location traditionnelle selon leur degré de satisfaction au regard des durées de location possibles

En effet, 23,4 % des enquêtés ont déclaré être « tout à fait d'accord » à l'affirmation « les durées de location possibles sont adaptées à mes besoins », quand 51,9 % d'entre eux ont affirmé être « plutôt d'accord ». 24,7 % ont déclaré ne pas être d'accord (dont 5 % pas du tout d'accord). Rappelons que 89,8 % des enquêtés de la location traditionnelle réalisent des déplacements de plus d'une journée de location.

Par ailleurs, une différence au niveau des degrés de satisfaction exprimés est observée entre les utilisateurs et les non-utilisateurs : ces derniers ont déclaré de façon plus importante ne pas être d'accord (plutôt ou pas du tout) avec l'adaptation de la durée de location à leurs besoins. Ce différentiel peut s'expliquer de plusieurs façons. D'une part on peut supposer que les non-utilisateurs, effectuant des locations de façon moins régulière, ont un préjugé vis à vis du service de location traditionnelle et anticipent de façon plus importante un usage inadapté à leurs besoins. D'autre part, le fait qu'ils n'aient pas utilisé un service de location traditionnelle au cours des 12 derniers mois peut être lié à cette insatisfaction : non satisfaits, ils ont arrêté d'effectuer des locations ou se sont tournés vers d'autres offres.

7.3.1.1.2. Des services d'autopartage

Une grande partie des enquêtés ont déclaré être très **satisfaits des durées possibles** de location offertes par leurs services d'autopartage.

Les durées de locations possibles sont adaptées à mes besoins ...

	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas du tout d'accord	Total
Echantillon boucle	1246	480	50	4	1780
Getaround Connect	511	185	14	3	713
Echantillon free-floating	121	97	19	2	239
Total	1878	762	83	9	2732

$p = <0,01$; $\text{Khi}2 = 52,67$; $\text{ddl} = 6$ (TS)

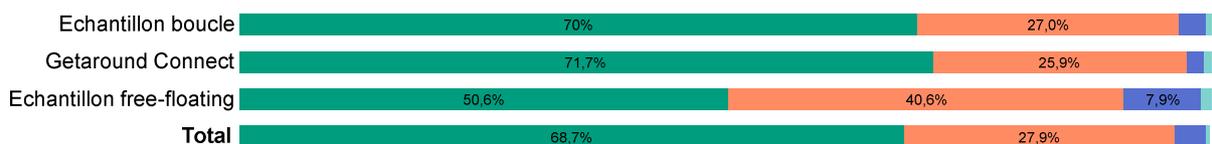


Figure 197 : Répartition des utilisateurs de l'autopartage (en fonction de la typologie de service) selon leur degré de satisfaction au regard des durées de location possibles

Au sein de l'échantillon, 68,7 % des enquêtés ont déclaré être « tout à fait d'accord » à l'affirmation « les durées de location possibles sont adaptées à mes besoins », quand 27,9 % d'entre eux ont affirmé être « plutôt d'accord ». Les usagers du free-floating ont exprimé de façon moins importante être « tout à fait d'accord » avec l'affirmation (50,6 %, contre 67,8 %), et 7,9 % d'entre eux ont déclaré être « plutôt pas d'accord » avec l'affirmation.

7.3.1.2. Les horaires de location

7.3.1.2.1. Des loueurs traditionnels

Les enquêtés sont partagés sur les horaires de retrait et de retour des services de location traditionnelle. Plus de 50 % de l'échantillon total a déclaré être « plutôt pas d'accord » ou « pas du tout d'accord » à l'affirmation « Les horaires de retraits et retours de location sont adaptés à mes besoins » : 40,3 % d'entre eux ne sont pas satisfaits de ces derniers, et 15,3 % ne le sont pas du tout.

Les horaires de retraits et retours de location sont adaptés à mes besoins

	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas du tout d'accord	Total
Utilisateur d'un service de location traditionnelle	166	515	493	141	1315
Non-utilisateur d'un service de location traditionnelle	55	314	459	221	1049
Total	221	829	952	362	2364

p = <0,01 ; Khi2 = 94,65 ; ddl = 3 (TS)

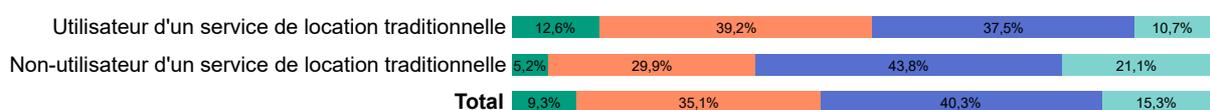


Figure 198 : Répartition des utilisateurs de la location traditionnelle selon leur degré de satisfaction au regard des horaires de locations (retrait et retour du véhicule)

Une différence au niveau des degrés de satisfaction est observée entre les utilisateurs et les non-utilisateurs : ces derniers ont déclaré de façon plus importante ne pas être d'accord (plutôt ou pas du tout) avec l'adaptation des horaires de location (retrait et retour du véhicule). De la même manière que pour les durées de location, on peut supposer que cela est lié aux expériences passées et alimente le non-recours à ce type de service.

7.3.1.2.2. Des services d'autopartage

Une grande partie des enquêtés ont déclaré être très satisfaits des horaires de location offertes par leurs services d'autopartage.

Les horaires possibles de location sont adaptées à mes besoins ...

	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas du tout d'accord	Total
Echantillon boucle	1329	431	18	2	1780
Getaround Connect	554	152	6	1	713
Echantillon free-floating	157	69	11	2	239
Total	2040	652	35	5	2732

p = <0,01 ; Khi2 = 36,80 ; ddl = 6 (TS)

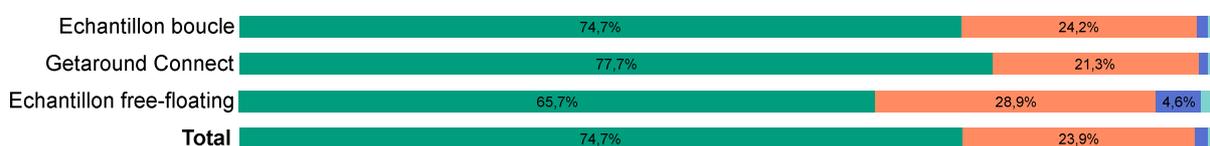


Figure 199 : Répartition des utilisateurs de l'autopartage selon leur degré de satisfaction au regard des horaires de locations (retrait et retour du véhicule)

Au sein de l'échantillon, 74,7 % des enquêtés ont déclaré être « tout à fait d'accord » à l'affirmation « les horaires possibles de location sont adaptés à mes besoins », quand 23,9 % d'entre eux ont affirmé être « plutôt d'accord ».

7.3.1.3. Les lieux où les véhicules sont disponibles à la location

7.3.1.3.1. Des loueurs traditionnels

Les enquêtés sont partagés sur la localisation des lieux de location des véhicules disponibles en location traditionnelle.

Les lieux où les véhicules sont disponibles sont adaptés à mes besoins

	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas du tout d'accord	Total
Utilisateur d'un service de location traditionnelle	225	577	419	94	1315
Non-utilisateur d'un service de location traditionnelle	73	322	485	169	1049
Total	298	899	904	263	2364

$p = <0,01$; $\text{Khi}2 = 148,01$; $\text{ddl} = 3$ (TS)



Figure 200 : Répartition des utilisateurs de la location traditionnelle selon leur degré de satisfaction au regard de la localisation des lieux de location

En effet, 49,3 % d'entre eux ont déclaré ne pas être d'accord avec l'affirmation « les lieux où les véhicules sont disponibles sont adaptés à mes besoins » (38,2 % « plutôt pas d'accord » et 11,1 % « pas du tout d'accord »).

Une différence au niveau des degrés de satisfaction est observée entre les utilisateurs et les non-utilisateurs : ces derniers ont déclaré de façon plus importante ne pas être d'accord (plutôt ou pas du tout) avec l'adaptation de la localisation du lieu de location des véhicules disponibles en fonction de leurs besoins. On peut supposer que cela est lié aux expériences passées et alimente le non-recours à ce type de service.

7.3.1.3.2. Des services d'autopartage

Une grande partie des enquêtés ont déclaré être **satisfaits** des lieux de location des véhicules disponibles à la location.

Les types de véhicules possibles à louer sont adaptés à mes besoins ?

	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas du tout d'accord	Total
Echantillon boucle	857	721	164	38	1780
Getaround Connect	378	299	35	1	713
Echantillon free-floating	61	109	56	13	239
Total	1296	1129	255	52	2732

$p = 0,00$; $\text{Khi}2 = 124,19$; $\text{ddl} = 6$ (TS)



Figure 201 : Répartition des utilisateurs de l'autopartage (en fonction de la typologie de services) selon leur degré de satisfaction face à la localisation des lieux de location

Au sein de l'échantillon, 47,4 % des enquêtés ont déclaré être « tout à fait d'accord » à l'affirmation « les horaires possibles de location sont adaptés à mes besoins », quand 41,3 % d'entre eux ont affirmé être « plutôt d'accord ». Les **usagers du free-floating** ont exprimé de façon plus importante être « plutôt pas d'accord » ou « pas d'accord » avec l'affirmation (23,4 % « plutôt pas d'accord » contre 9,3 % et 5,4 % « pas du tout d'accord » contre 2 %).

7.3.1.4. L'anticipation de la tarification

7.3.1.4.1. Des loueurs traditionnels

Les enquêtés sont partagés quant à leur satisfaction de la clarté et de la prévisibilité des tarifs de location des loueurs traditionnels.

Les tarifs sont clairs et prévisibles

	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas du tout d'accord	Total
Utilisateur d'un service de location traditionnelle	225	577	419	94	1315
Non-utilisateur d'un service de location traditionnelle	73	322	485	169	1049
Total	298	899	904	263	2364

p = <0,01 ; Khi2 = 148,01 ; ddl = 3 (TS)

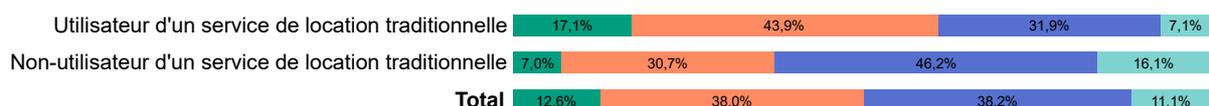


Figure 202 : Répartition des utilisateurs de la location traditionnelle selon leur degré de satisfaction face au caractère prévisible et clair des tarifs

En effet, 49,3 % d'entre eux ont déclaré ne pas être d'accord avec l'affirmation selon laquelle « les tarifs sont clairs et prévisibles » (38,2 % « plutôt pas d'accord » et 11,1 % « pas du tout d'accord »). D'autre part, 40,6 % sont d'accord avec cette même affirmation (12,6 % « tout à fait d'accord » et 38 % « plutôt d'accord »).

7.3.1.4.2. Des services d'autopartage

Une grande partie des enquêtés ont déclaré être satisfaits du caractère clair et prévisible des tarifs de leur service d'autopartage.

Les tarifs sont clairs et prévisibles

	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas du tout d'accord	Total
Echantillon boucle	883	757	120	20	1780
Getaround Connect	365	289	52	7	713
Echantillon free-floating	81	118	34	6	239
Total	1329	1164	206	33	2732

p = <0,01 ; Khi2 = 34,77 ; ddl = 6 (TS)



Figure 203 : Répartition des utilisateurs de l'autopartage selon leur degré de satisfaction quant au caractère prévisible et clair des tarifs

Au sein de l'échantillon, 48,6 % des enquêtés ont déclaré être « tout à fait d'accord » à l'affirmation « les tarifs sont clairs et prévisibles », quand 42,6 % d'entre eux ont affirmé être « plutôt d'accord ».

7.3.1.5. La tarification

7.3.1.5.1. Des loueurs traditionnels

Une grande partie des enquêtés ont déclaré être peu satisfaits par les tarifs proposés par les loueurs traditionnels.

Les tarifs sont abordables

	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas du tout d'accord	Total
Utilisateur d'un service de location traditionnelle	72	401	631	211	1315
Non-utilisateur d'un service de location traditionnelle	26	197	595	231	1049
Total	98	598	1226	442	2364

$p = <0,01$; $\text{Khi}2 = 64,03$; $\text{ddl} = 3$ (TS)

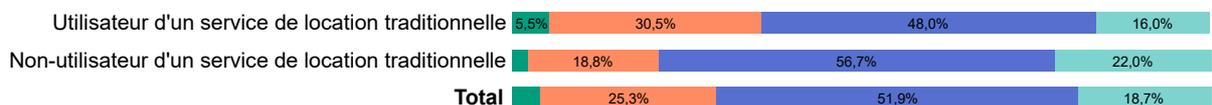


Figure 204 : Répartition des utilisateurs de la location traditionnelle selon leur degré de satisfaction face à la tarification

En effet, 70,6 % d'entre eux ont déclaré ne pas être d'accord avec l'affirmation « les tarifs abordables » (51,9 % « plutôt pas d'accord » et 18,7 % « pas du tout d'accord »). D'autre part, 29,4 % sont d'accord avec cette même affirmation (4,1 % « tout à fait d'accord » et 25,3 % « plutôt d'accord »).

Une différence au niveau des degrés de satisfaction est observée entre les utilisateurs et les non-utilisateurs : ces derniers ont déclaré de façon plus importante ne pas être d'accord. Les utilisateurs restent toutefois majoritairement insatisfaits des tarifs proposés par leur service (64 % sont « plutôt pas d'accord » ou « pas du tout d'accord » avec l'affirmation). La location traditionnelle semble donc être considérée comme **coûteuse**.

7.3.1.5.2. Des services d'autopartage

Une grande partie des enquêtés ont déclaré être satisfaits des tarifs de leur service d'autopartage.

Les tarifs proposés sont abordables

	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas du tout d'accord	Total
Echantillon boucle	474	1037	226	43	1780
Getaround Connect	189	385	127	12	713
Echantillon free-floating	41	110	74	14	239
Total	704	1532	427	69	2732

$p = <0,01$; $\text{Khi}2 = 74,43$; $\text{ddl} = 6$ (TS)

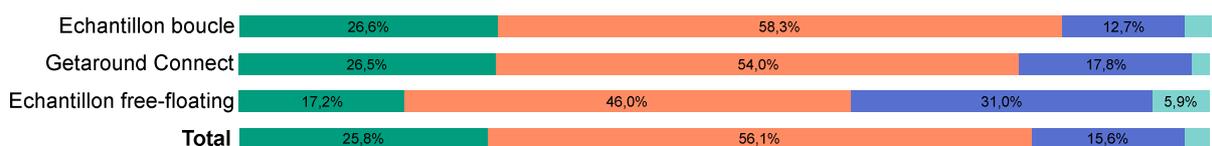


Figure 205 : Répartition des utilisateurs de l'autopartage selon leur degré de satisfaction quant à la tarification

Au sein de l'échantillon, 25,3 % des enquêtés ont déclaré être « tout à fait d'accord » avec l'affirmation « les tarifs proposés sont abordables », quand 56,1 % d'entre eux ont affirmé être « plutôt d'accord ». Les usagers du free-floating ont exprimé de façon plus importante être « plutôt pas d'accord » ou « pas d'accord » avec l'affirmation (31 % « plutôt pas d'accord » contre 15,6 % et 5,8 % « pas du tout d'accord » contre 2,5 %).

7.3.1.6. Les démarches administratives

7.3.1.6.1. Des loueurs traditionnels

Les enquêtés sont partagés quant à leur satisfaction de la praticité des démarches administratives d'inscription à leur service de location traditionnelle. La majorité d'entre eux semble toutefois en être satisfaite.

Les démarches administratives à l'inscription sont pratiques

	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas du tout d'accord	Total
Utilisateur d'un service de location traditionnelle	245	595	377	98	1315
Non-utilisateur d'un service de location traditionnelle	96	445	363	145	1049
Total	341	1040	740	243	2364

$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 67,01$; $\text{ddl} = 3$ (TS)

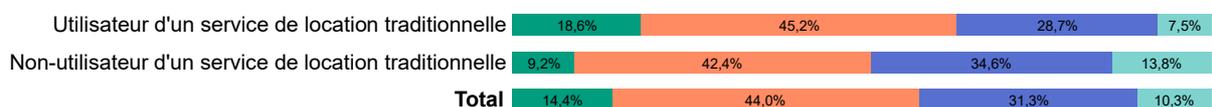


Figure 206 : Répartition des utilisateurs de la location traditionnelle selon leur degré de satisfaction quant aux démarches administratives d'inscription au service

En effet, au sein de l'échantillon, 14,4 % des enquêtés ont déclaré être « tout à fait d'accord » à l'affirmation « les démarches administratives à l'inscription sont pratiques », quand 44 % d'entre eux ont affirmé être « plutôt d'accord ». Une différence au niveau des degrés de satisfaction est observée entre les utilisateurs et les non-utilisateurs : ces derniers ont déclaré de façon légèrement plus importante ne pas être d'accord (plutôt ou pas du tout) avec la facilité des démarches administratives (34,6% « plutôt pas d'accord contre 31,3 % et 13,8 % « pas du tout d'accord » contre 10,3 %).

7.3.1.6.2. Des services d'autopartage

Une grande partie des enquêtés ont déclaré être satisfaits des démarches administratives à l'inscription de leur service d'autopartage.

Les démarches administratives à l'inscription sont pratiques

	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas du tout d'accord	Total
Echantillon boucle	888	817	61	14	1780
Getaround Connect	415	268	27	3	713
Echantillon free-floating	114	109	14	2	239
Total	1417	1194	102	19	2732

$p = 0,002$; $\text{Khi}^2 = 20,33$; $\text{ddl} = 6$ (TS)



Figure 207 : Répartition des utilisateurs de l'autopartage selon leur degré de satisfaction quant aux démarches administratives d'inscription au service

Au sein de l'échantillon, 51,9 % des enquêtés ont déclaré être « tout à fait d'accord » à l'affirmation « les démarches administratives à l'inscription sont pratiques », quand 43,7 % d'entre eux ont affirmé être « plutôt d'accord ». Seuls 3,7 % ont déclaré être « plutôt pas d'accord » et 0,7 % ne sont pas du tout d'accord. Les usagers de Getaround Connect ont exprimé de façon plus importante leur satisfaction face aux démarches administratives : 58,2 % ont déclaré être « tout à fait d'accord » avec l'affirmation, contre 51,9 % de l'ensemble de l'échantillon.

7.3.1.7. La gestion du carburant

7.3.1.7.1. Des loueurs traditionnels

Les enquêtés sont partagés quant à leur satisfaction de la gestion du carburant avec le service de location traditionnelle. La majorité d'entre eux semble toutefois satisfaite.

La gestion de l'énergie (carburant, recharge électrique) est pratique

	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas du tout d'accord	Total
Utilisateur d'un service de location traditionnelle	232	633	363	87	1315
Non-utilisateur d'un service de location traditionnelle	108	529	322	90	1049
Total	340	1162	685	177	2364

p = <0,01 ; Khi2 = 27,45 ; ddl = 3 (TS)

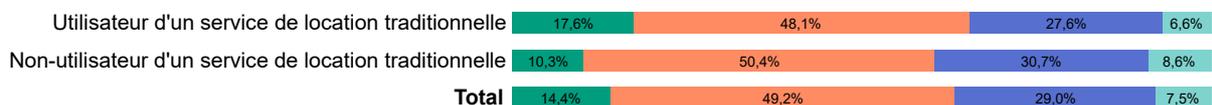


Figure 208 : Répartition des utilisateurs de la location traditionnelle selon leur degré de satisfaction quant à la gestion du carburant

En effet, au sein de l'échantillon, 14,4 % des enquêtés ont déclaré être « tout à fait d'accord » à l'affirmation « la gestion de l'énergie (carburant, recharge électrique) est pratique », quand 49,3 % d'entre eux ont affirmé être « plutôt d'accord ». 29 % ont déclaré être « plutôt pas d'accord » et 7,5 % ne sont pas du tout d'accord. Une différence au niveau des degrés de satisfaction est observée entre les utilisateurs et les non-utilisateurs : ces derniers ont déclaré de façon légèrement plus importante ne pas être d'accord (plutôt ou pas du tout) avec la facilité de gestion de l'énergie relative à la location (30,7 % « plutôt pas d'accord » contre 29 % et 8,6 % « pas du tout d'accord » contre 7,5 %).

7.3.1.7.2. Des services d'autopartage

Une grande partie des enquêtés ont déclaré être satisfaits du caractère de la gestion de l'énergie en lien avec leur service d'autopartage.

La gestion de l'énergie (carburant, recharge électrique) est pratique

	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas du tout d'accord	Total
Echantillon boucle	899	756	111	14	1780
Getaround Connect	266	371	65	11	713
Echantillon free-floating	125	82	24	8	239
Total	1290	1209	200	33	2732

p = <0,01 ; Khi2 = 57,34 ; ddl = 6 (TS)



Figure 209 : Répartition des utilisateurs de l'autopartage (en fonction de la typologie de services) selon leur degré de satisfaction quant à la gestion du carburant

Au sein de l'échantillon, 47,2% des enquêtés ont déclaré être « tout à fait d'accord » avec l'affirmation « la gestion de l'énergie (carburant, recharge électrique) est pratique », quand 44,3 % d'entre eux ont affirmé être « plutôt d'accord ». 7,3 % ont déclaré être « plutôt pas d'accord » et 1,2 % ne sont pas du tout d'accord. De légères différences sont observées entre les typologies, les usagers du free-floating ont déclaré de façon plus importante que les usagers des autres typologies ne pas être satisfaits de la gestion de l'énergie, mais ce de façon minoritaire (13,3 % contre 8,5 %). Les usagers des services d'autopartage sont les plus satisfaits par la gestion de l'énergie de leur service.

7.3.1.8. Les disponibilités des véhicules

7.3.1.8.1. Des loueurs traditionnels

Les enquêtés sont globalement satisfaits des disponibilités des véhicules offertes par les loueurs traditionnels.

La disponibilité effective des véhicules est adaptée à mes besoins

	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas du tout d'accord	Total
Utilisateur d'un service de location traditionnelle	265	741	263	46	1315
Non-utilisateur d'un service de location traditionnelle	135	552	300	62	1049
Total	400	1293	563	108	2364

$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 45,32$; $\text{ddl} = 3$ (TS)

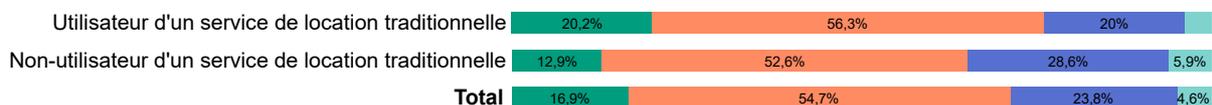


Figure 210 : Répartition des utilisateurs de la location traditionnelle selon leur degré de satisfaction quant à la disponibilité des véhicules

Au sein de l'échantillon, 12,9% des enquêtés ont déclaré être « tout à fait d'accord » avec l'affirmation « la disponibilité effective des véhicules est adaptée à mes besoins », quand 54,7 % d'entre eux ont affirmé être « plutôt d'accord ». 23,8 % ont déclaré être « plutôt pas d'accord » et 4,6 % ne sont pas du tout d'accord.

Une différence au niveau des degrés de satisfaction est observée entre les utilisateurs et les non-utilisateurs : ces derniers ont déclaré de façon un peu plus importante ne pas être d'accord (plutôt ou pas du tout) avec l'adaptation de la disponibilité des véhicules à leurs besoins.

7.3.1.8.2. Des services d'autopartage

Une grande partie des enquêtés ont déclaré être satisfaits des disponibilités des véhicules offertes par leur service d'autopartage.

La disponibilité effective des véhicules est adaptée à mes besoins

	Plutôt d'accord	Tout à fait d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas du tout d'accord	Total
Echantillon boucle	1020	548	185	27	1780
Getaround Connect	370	288	53	2	713
Echantillon free-floating	127	57	46	9	239
Total	1517	893	284	38	2732

$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 63,83$; $\text{ddl} = 6$ (TS)

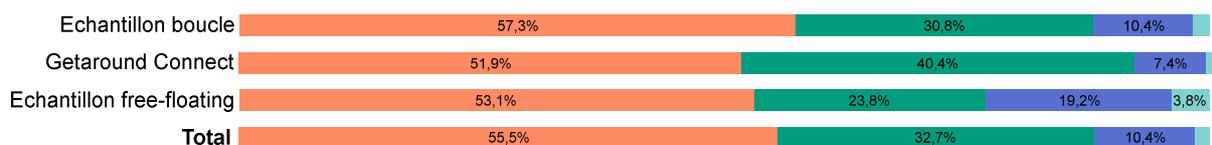


Figure 211 : Répartition des utilisateurs de l'autopartage (en fonction de la typologie de service) selon leur degré de satisfaction quant à la disponibilité des véhicules

Au sein de l'échantillon, 55,5 % des enquêtés ont déclaré être « tout à fait d'accord » avec l'affirmation « la disponibilité effective des véhicules est adaptée à mes besoins », quand 32,7 % d'entre eux ont affirmé être « plutôt d'accord ». 10,4 % ont déclaré être « plutôt pas d'accord » et 1,4 % ne sont pas du tout d'accord. Les usagers du free-floating ont exprimé de façon plus importante être « plutôt pas d'accord » ou « pas d'accord » avec l'affirmation (19,2 % « plutôt pas d'accord » contre 10,4 % et 3,8 % « pas du tout d'accord » contre 1,4 %).

7.4. Comment sont perçus les services de location traditionnelle au regard de la perception des services d'autopartage ?

7.4.1. L'autopartage

Les enquêtés des services de l'autopartage sont globalement satisfaits de l'utilisation qu'ils font de leur service (durée de location, horaires de location possibles, disponibilité des véhicules, prévision des tarifs, montant des tarifs, démarches administratives, gestion de l'énergie) Au sein de cet échantillon, ce sont

les usagers du free-floating qui ont exprimé de façon plus importante leur insatisfaction (relative) à certains aspects de leur service, notamment vis-à-vis des types véhicules pouvant être loués, de la tarification, des durées de location et de la disponibilité des véhicules.

Les usagers de la boucle et de Getaround Connect ne se distinguent pas significativement par rapport aux différentes thématiques analysées. Les usagers de cette typologie ont majoritairement déclaré être satisfaits des services offerts par leurs opérateurs d'autopartage.

7.4.2. La location traditionnelle

Parmi les usagers des services de location traditionnelle, les avis des enquêtés sont plus partagés. Les horaires de location, les lieux de retrait et restitution des véhicules, la tarification, les démarches administratives ainsi que la gestion du carburant ont fait l'objet d'une évaluation peu satisfaisante par les enquêtés. Les usagers non-utilisateur (c'est-à-dire ceux n'ayant pas effectué de location au cours des 12 derniers mois) apparaissent d'autant moins satisfaits de l'offre des loueurs traditionnels.

La satisfaction plus grande des usagers de l'autopartage vis-à-vis de celle des usagers de la location traditionnelle peut s'expliquer par la nature même de l'étude s'adressant en premier lieu à des utilisateurs de l'autopartage et non à des usagers de la location traditionnelle.

7.4.3. Vers une complémentarité d'usage des services ?

Les résultats des atouts et limites des usagers de l'autopartage et de la location traditionnelle ont mis en lumière que les usagers de l'autopartage en free-floating ainsi que les non-utilisateurs de la location traditionnelle sont les plus insatisfaits de l'usage de leur service.

Par ailleurs, les utilisateurs du free-floating constituent la part la plus importante des utilisateurs de la location traditionnelle au sein de notre échantillon

Les usages ainsi que les satisfactions distinctes des utilisateurs de l'autopartage et de la location traditionnelle s'expliquent en grande partie par l'offre de base proposée par le service loueur. Ainsi, il pourrait exister un usage combiné de ces services, afin de répondre à l'ensemble de ces besoins de mobilité, qu'ils soient orientés vers des besoins utilitaires ou de loisirs. En effet, c'est un usage combiné, fluide, facile de ces services qui peut permettre de concurrencer la facilité de l'usage des modes motorisés individuels possédés. Ainsi, chaque service d'autopartage, ainsi que la location traditionnelle viennent actuellement répondre à des besoins spécifiques d'une population spécifique, rendant possible la démotorisation sur l'ensemble de la chaîne des déplacements.

8. Enquête longitudinale : suivi de l'usage de l'autopartage en boucle 2019-2022

8.1. Méthodologie

Les enquêtes nationales de l'autopartage, réalisées tous les 3 ans depuis 2012, permettent **d'approcher et de comprendre les évolutions des usagers et des usages de l'autopartage**, d'une édition à l'autre. Celles-ci peuvent être liées, entre autres, à l'arrivée ou au départ de certains opérateurs sur le marché de l'autopartage, à l'apparition d'un nouveau type de service ou encore à de nouvelles pratiques de mobilité.

L'analyse d'un **échantillon longitudinal** vise à évaluer les évolutions de l'usage de l'autopartage à une échelle plus fine. En effet, d'une édition à l'autre, un panel d'enquêtés a été interrogé sur ses pratiques de mobilité, à travers les mêmes questions, permettant de faire des comparaisons et des hypothèses relatives à d'éventuels changements de pratiques.

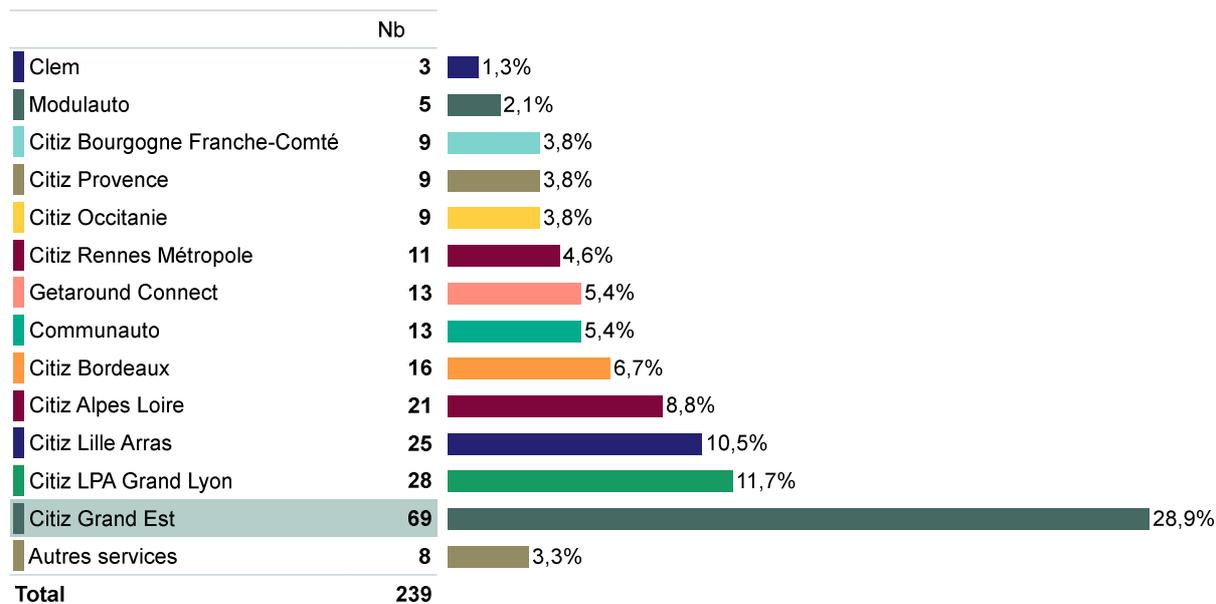
8.1.1. Recueil des données

Lors de l'édition de 2019 (de la même manière que cela avait été fait en 2016), les sondés ont été invités à communiquer leur adresse électronique dans le cas où ils auraient déclaré être d'accord pour être recontactés dans le cadre d'une enquête de suivi. 1978 sondés ont laissé leur mail. En 2022, au moment de la diffusion du questionnaire par les opérateurs, ce même questionnaire a été diffusé à ces mêmes 1978 sondés, dans le but de les identifier et d'appareiller leurs réponses avec celles qu'ils avaient donnés en 2019. Au total, 256 personnes ont rempli ce questionnaire via cette méthode, soit 6,6 % de l'échantillon 2019.

Questionnaires complets en 2019	3824	100,0%
Contact (mail) pour suivi longitudinal	1978	51,7%
<i>dont réponses complètes</i>	239	6,3%
<i>dont réponses incomplètes</i>	17	0,4%
<i>dont non-réponses</i>	1706	44,6%

Figure 212 : Taux de réponses à l'enquête longitudinale 2022

La répartition par opérateur diffère de l'échantillon total, principalement du fait du changement du panel d'opérateurs interrogés ainsi qu'au développement important de certains opérateurs de l'autopartage, tels que Getaround Connect par exemple. Citiz Grand Est, Citiz LPA et Citiz Arras sont les trois opérateurs les plus représentés, comptant pour respectivement 29,2 %, 11,5 % et 10,3 % de l'échantillon longitudinal.



p = <0,01 ; Khi2 = 210,11 ; ddl = 13 (TS)

Figure 213 : Répartition par opérateur de l'échantillon longitudinal 2022

8.2. Composition de l'échantillon longitudinal

8.2.1. Caractéristiques des ménages

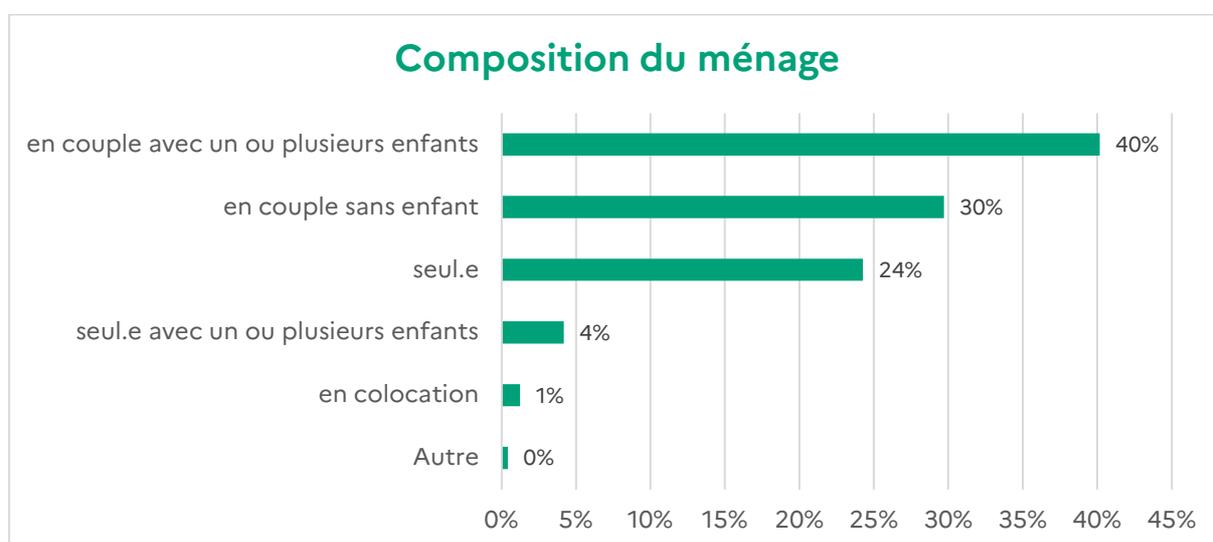
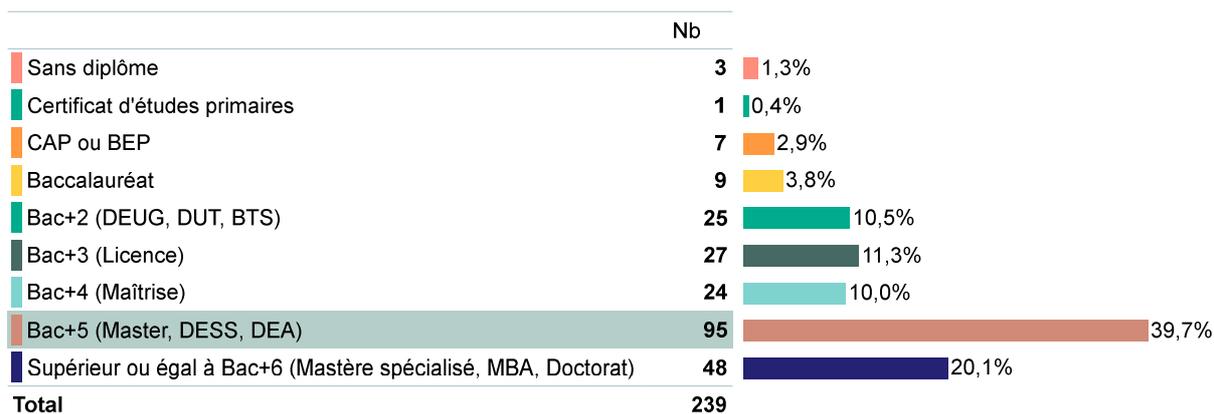


Figure 214 : Composition des ménages de l'échantillon longitudinal 2022

8.2.2. Caractéristiques des individus

Par rapport à l'ensemble de l'échantillon, l'échantillon longitudinal est légèrement plus masculin (57,3 % contre 55,5%), plus âgé (l'âge moyen est de 52 ans contre 47 ans), plus retraité (16,9 % contre 13,8 %).



p = 0,00 ; Khi2 = 265,56 ; ddl = 8 (TS)

Figure 215 : Dernier niveau de diplôme obtenu - échantillon longitudinal 2022

Les enquêtés sont majoritairement diplômés de l'enseignement supérieur et notamment 39,7 % d'un bac+5 et 20,1 % d'un bac+6. Cette répartition est similaire à celle observée au sein de l'échantillon principal.

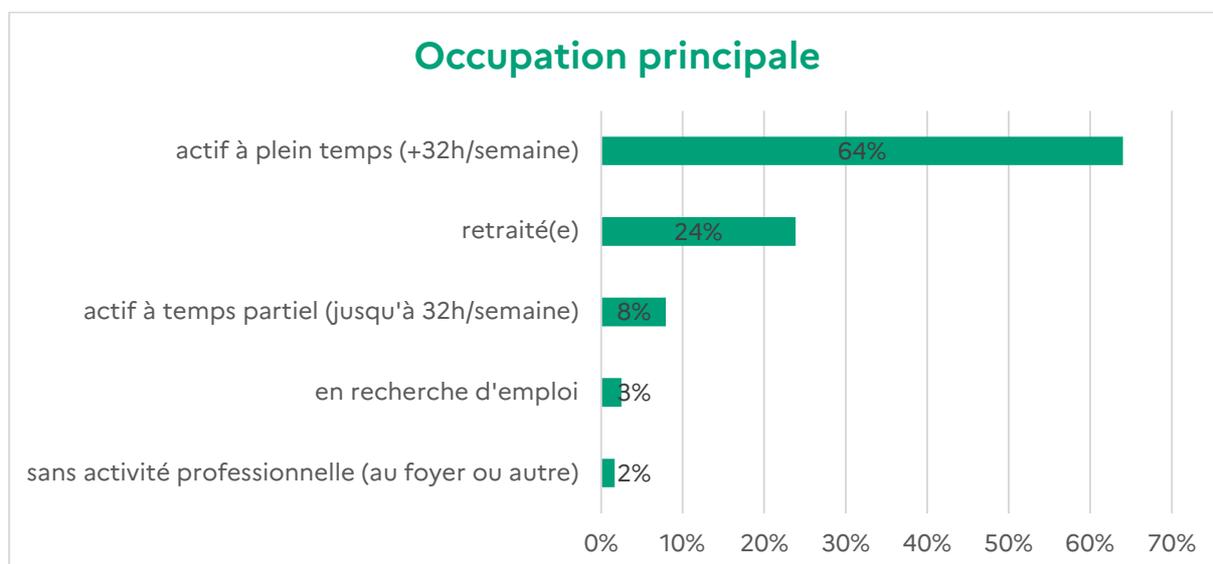
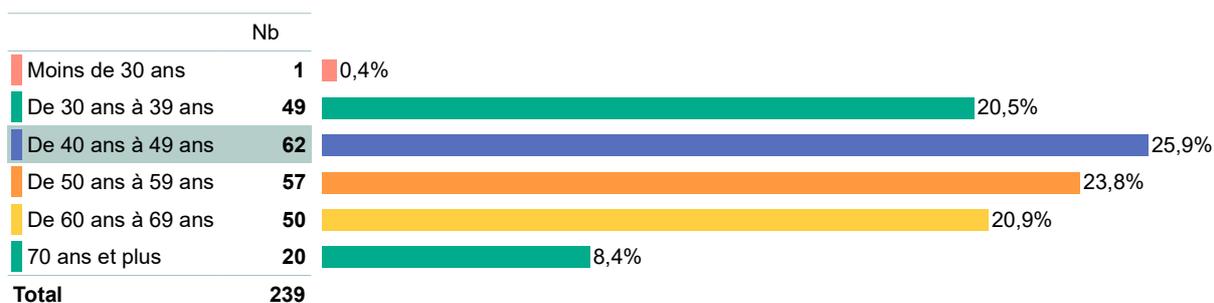


Figure 216 : Occupation principale des enquêtés au sein de l'échantillon longitudinal 2022

Les usagers de l'autopartage de l'échantillon longitudinal sont principalement actifs à plein temps (64 %). Ils sont davantage retraités que les enquêtés de l'échantillon principal (24 % contre 13,8 %).

Moyenne = 51,99 ans Médiane = 52,00 ans Ecart-type = 12,29
Min = 29 ans Max = 78 ans



p = <0,01 ; Khi2 = 72,17 ; ddl = 5 (TS)

Figure 217 : Âge des enquêtés composant l'échantillon longitudinal 2022

L'âge moyen des enquêtés est plus important au sein de l'échantillon longitudinal que dans l'échantillon principal (52 ans contre 47 ans).

	Nb	
Un homme	137	57,3%
Une femme	102	42,7%
Total	239	

p = 0,02 ; Khi2 = 5,13 ; ddl = 1 (S)

Figure 218 : Genre des enquêtés au sein de l'échantillon longitudinal 2022

L'échantillon longitudinal est légèrement plus masculin que l'échantillon principal (57,3 % d'homme contre 55,5 %).

8.3. Évolution de l'usage de l'autopartage

Une partie (6,3 %) de l'échantillon interrogé en 2019 a pu être à nouveau interrogée en 2022. Cela permet de mesurer les évolutions individuelles dans les comportements de mobilité, et d'en identifier les raisons.

8.3.1. Évolution de la fréquence d'utilisation de l'autopartage

Parmi ces questions, figure celle de la fréquence d'utilisation de l'autopartage. Comment celle-ci a-t-elle évolué au bout de trois ans pour le panel longitudinal ?

Dans l'ensemble, la fréquence d'utilisation de l'autopartage a légèrement augmenté en trois ans. Cela est en partie lié à de faibles fréquences d'utilisation en 2019 (elles-mêmes dues à une proportion conséquente de répondants déclarant ne jamais avoir utilisé l'autopartage au cours des douze derniers mois).

En 2022, les autopartageurs ont déclaré utiliser de façon plus fréquente leur service d'autopartage : ils sont plus nombreux à avoir déclaré utiliser leur service 1 fois par semaine (10,9% contre 7,9% en 2019), 2-2 fois par mois (31,8% contre 16,7%). Par ailleurs on observe une baisse des utilisations 2-3 fois par semaine (2,9% contre 5,4%), et 1 fois par mois (18,4% contre 15,9%). Les enquêtés de l'échantillon de 2019 utilisaient de façon plus occasionnelle leur service. En 2022 les autopartageurs ont davantage une utilisation mensuelle (48% en 2022 contre 35% en 2019) qu'annuelle (33% en 2022 contre 42% en 2019). Ils sont également moins nombreux n'avoir jamais utilisé leur service d'autopartage comparativement aux résultats observés en 2019 (5,4% contre 9,6%).

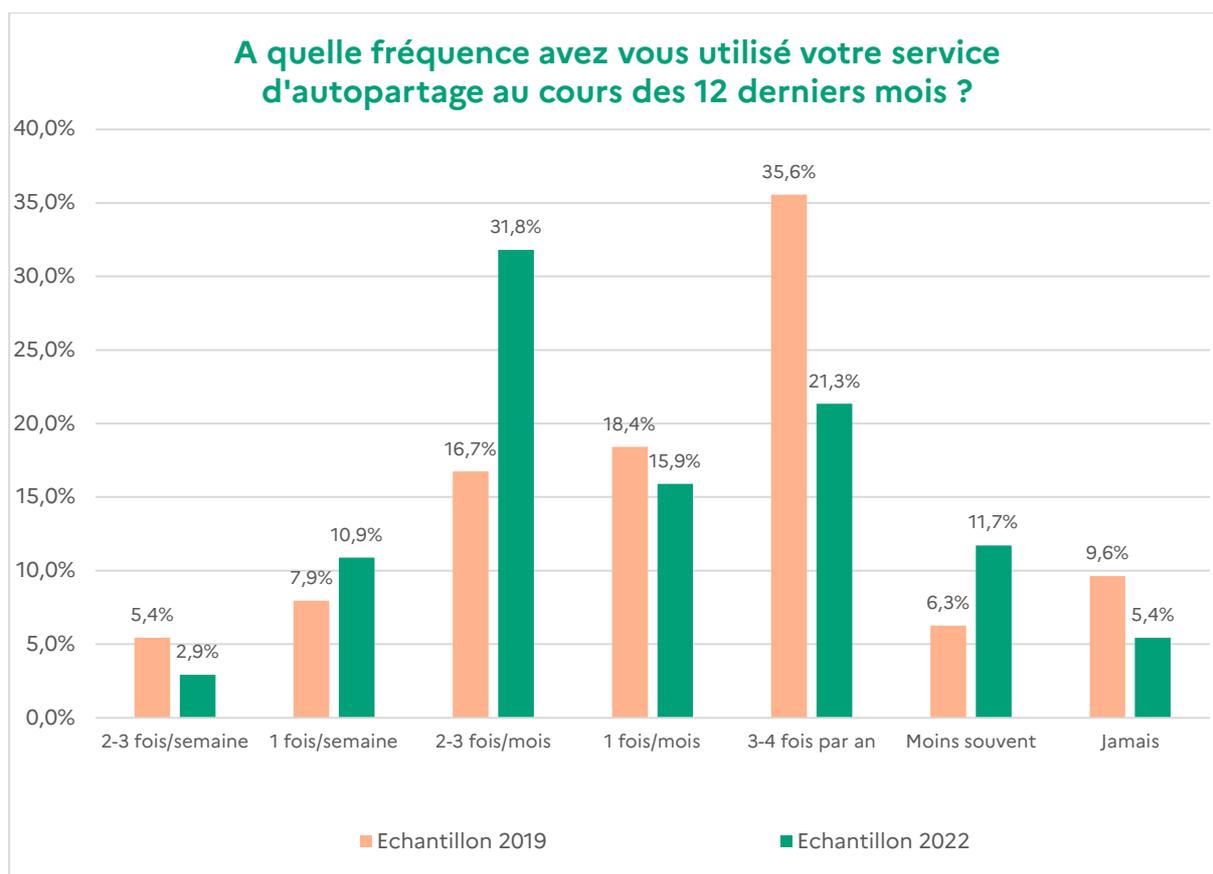


Figure 219 : Comparaison 2019-2022 des fréquences d'utilisation de l'autopartage (échantillon longitudinal 2022)

Cette augmentation moyenne masque cependant des situations plus contrastées. En effet, plus de la moitié des autopartageurs enquêtés ne constate aucun changement dans la fréquence d'utilisation de l'autopartage.

In fine, les autopartageurs déclarant un usage plus fréquent sont un peu plus nombreux que ceux déclarant un usage moins fréquent.

Enfin, seuls 4% des répondants déclarent avoir arrêté l'autopartage.

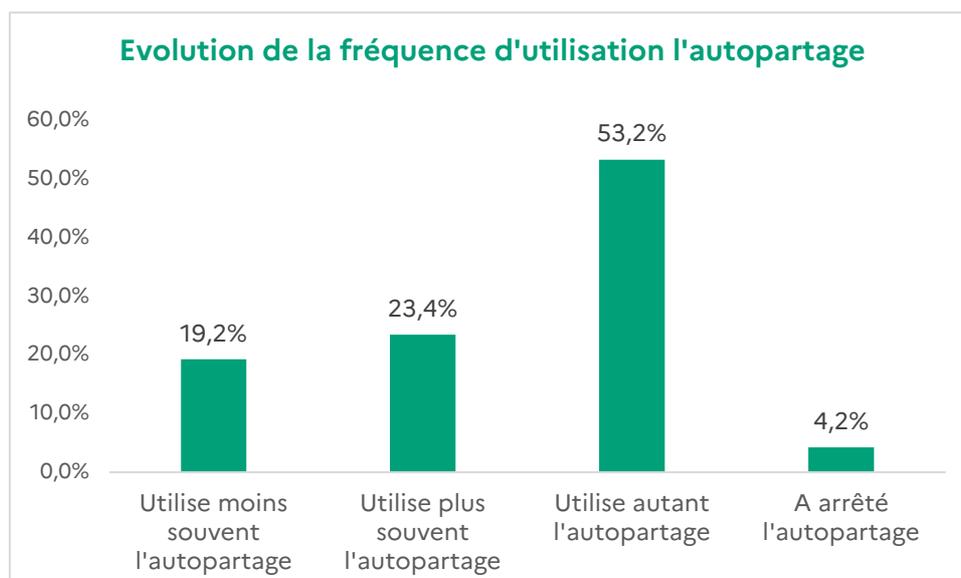


Figure 220 : – Évolution individuelle de la fréquence d'utilisation de l'autopartage (échantillon longitudinal 2022)

8.3.2. Facteurs explicatifs de l'arrêt de l'autopartage

Nous cherchons à comprendre les déterminants de l'arrêt de l'autopartage en analysant les motifs d'arrêts des autopartageurs. On considère qu'un arrêt de l'autopartage correspond au fait de ne pas avoir

utiliser son service au cours des douze derniers mois. Entre 2019 et 2022, 4,2 % des enquêtés de l'échantillon longitudinal ont arrêté d'utiliser l'autopartage au cours des douze derniers mois.

Pour quelles raisons n'avez-vous pas fait de location avec ... au cours des 12 derniers mois ?

	Nb	
Les types de véhicules ou d'équipements ne correspondent pas à mes besoins (nombre de places insuffisantes, absence de siège auto...)	1	7,7%
Autre	1	7,7%
En raison d'un changement de situation familiale (déménagement, changement dans la composition du ménage)	2	15,4%
J'étais abonné mais je n'ai pas été satisfait par le service	2	15,4%
C'est trop cher	2	15,4%
Les voitures ne sont pas là où j'en ai besoin	3	23,1%
Je possède mon propre véhicule, l'autopartage serait uniquement une solution d'urgence en cas de défaillance de mon véhicule	4	30,8%
L'occasion d'utiliser ce service ne s'est pas présentée	5	38,5%
Total	13	

p = 0,003 ; Khi2 = 21,85 ; ddl = 7 (TS)

Figure 221 : Taux d'abandon de l'autopartage selon la trajectoire résidentielle (échantillon longitudinal)

Parmi les raisons les plus citées chez les usagers ayant arrêté d'utiliser l'autopartage, le manque d'occasion d'utiliser ce service (« l'occasion d'utiliser ce service ne s'est pas présentée ») constitue la raison principale (38,5 %). Le fait de posséder son propre véhicule a été également cité par 30,8 %.

Pour une partie de ces enquêtés, **l'inadéquation de l'offre avec leur demande semble avoir entraîné un arrêt de l'utilisation de leur service d'autopartage**. En effet, 23,1 % d'entre eux ont déclaré avoir arrêté car « les voitures ne sont pas là où j'en ai besoin », 15,4 % considèrent que le coût de leur service est trop élevé, ou 15,4 %, car « ils étaient abonnés, mais ils n'ont pas été satisfaits par le service ». Ainsi, parmi les enquêtés ayant arrêté l'autopartage au cours des 12 derniers mois, plus de la moitié (53,9 %) ont arrêté en raison d'un usage du service ne convenant pas à leurs attentes. Ces résultats sont conformes aux raisons de la non-utilisation de l'autopartage au sein de l'échantillon principal.

En 2019, le déménagement du ménage (avec changement de commune), et le changement ou l'arrêt d'activité professionnelle avaient été identifiés comme des changements de situation ayant un impact significatif sur l'abandon de l'autopartage parmi les enquêtés de l'échantillon longitudinal.

ÉVOLUTION DE L'UTILISATION DE L'AUTOPARTAGE ENTRE 2019 ET 2022

La fréquence d'utilisation de l'autopartage a légèrement augmenté en trois ans. Les enquêtés de l'échantillon longitudinal l'utilisent notamment plus souvent de façon hebdomadaire ou mensuelle. Toutefois, des diminutions de la fréquence d'usage sont également notées chez certains enquêtés. Chez plus de la moitié des répondants, on ne constate aucun changement dans la fréquence d'utilisation de l'autopartage.

Par ailleurs, 4,2 % des enquêtés de l'échantillon ont abandonné l'usage de l'autopartage au cours des 12 derniers mois, principalement par manque d'occasion d'utiliser le service, mais également en partie du fait d'une inadéquation de l'offre proposée par leur service par rapport à leurs besoins de mobilité.

8.4. Évolution des comportements de mobilité des autopartageurs

L'échantillon longitudinal nous permet de comparer à la fois l'évolution de l'équipement automobile dans le temps et celle des fréquences d'utilisation des différents modes.

8.4.1. Évolution de la motorisation

Entre 2019 et 2022, la part des autopartageurs motorisés a augmenté, passant de 12 % à 22 %. Pour 68 % des autopartageurs, il n'y a pas eu de changement dans leur équipement automobile. Les évolutions constatées sont portées par 21 % d'autopartageurs qui ont augmenté leur équipement automobile, quand seulement 11 % ont abandonné un véhicule.

		Nombre de voitures en 2022			
		0	1	2 ou plus	Total
Nombre de voitures en 2019	0	67%	19%	2%	88%
	1	8%	0,4%	0,4%	9%
	2 ou plus	3%	0,4%	0,0%	3%
	Total	78%	20%	3%	100%

Figure 222 : Comparaison 2019-2022 de la motorisation (échantillon longitudinal)

Note de lecture : Parmi les 88% d'autopartageurs qui n'avaient pas de voiture en 2019 (première ligne), 67% n'ont toujours pas de voiture en 2022, 19% en ont une et 2% en ont 2 ou plus.

Cela se traduit par une augmentation significative du nombre de voitures personnelles par autopartageur (de 0,15 à 0,25). Ce ratio demeure cependant faible.

Une différence de motorisation significative apparaît entre les usagers qui ont arrêté l'autopartage et les autres. Ils sont une majorité à s'être motorisés entre 2019 et 2022 (69%) alors que les autres usagers (qui ont continué à utiliser l'autopartage) sont majoritairement non motorisés. Finalement, l'arrêt de l'utilisation de l'autopartage est souvent associé à une remotorisation.

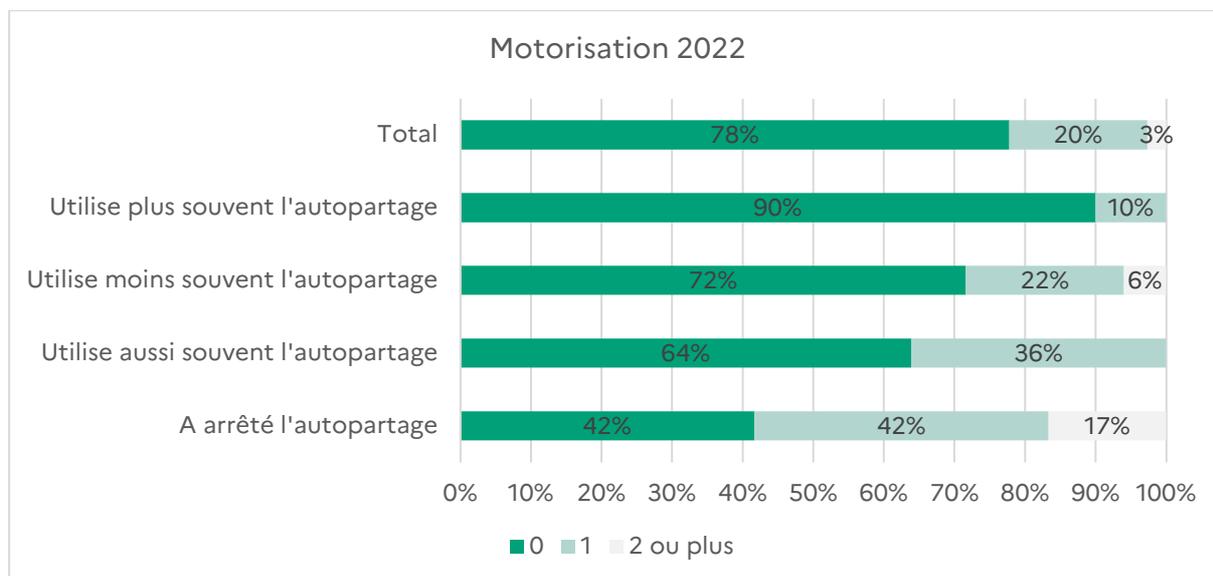
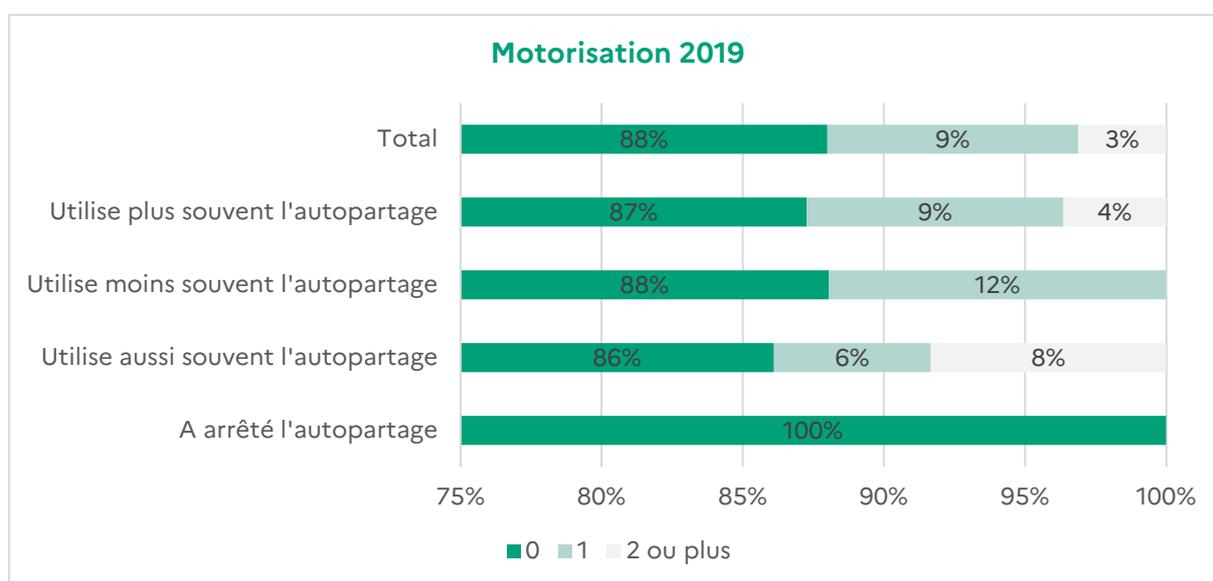


Figure 223 : Comparaison 2019-2019 de la motorisation selon l'évolution de l'usage de l'autopartage (échantillon longitudinal)

Note de lecture : Parmi les autopartageurs qui utilisent plus souvent l'autopartage en 2022 par rapport à 2019, 90% n'ont pas de voiture et 10% en possèdent 1 seule.

Ces évolutions à la hausse de la motorisation des autopartageurs entre 2019 et 2022 demeurent marginales : elles ne compensent pas l'importante démotorisation enregistrée au cours de l'enquête 2019 (comparant la motorisation avant l'adhésion à un service d'autopartage, et la motorisation au jour de l'enquête).

Si nous observons les évolutions entre cette situation « avant l'autopartage » et la situation actuelle, nous constatons que c'est finalement 67% des autopartageurs qui ont connu une démotorisation et seulement 10 % qui ont augmenté leur équipement automobile.

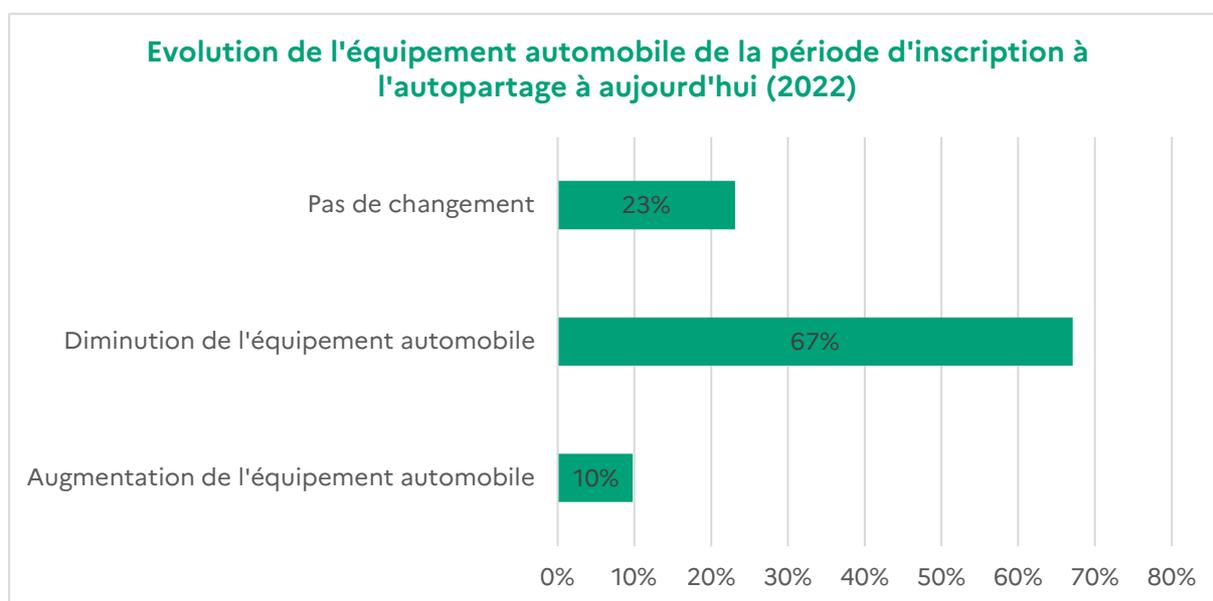


Figure 224 : Évolution de la motorisation entre la période d'inscription à l'autopartage et 2022 (échantillon longitudinal)

Nous avons donc une diminution générale de l'équipement automobile dans les premiers mois suivant l'inscription. Le rééquipement que nous observons par la suite reste marginal.

8.4.1.1. Évolution de l'utilisation des autres modes

Les évolutions des fréquences d'utilisation des modes entre 2019 et 2022 montrent des effets croisés entre l'utilisation de l'autopartage et la crise sanitaire. Il est difficile de mesurer quels sont les effets les plus importants. Ainsi, on peut constater une augmentation de l'utilisation du vélo et de la voiture personnelle au détriment des transports urbains et de la marche, ce qui est original par rapport aux enquêtes précédentes, mais cohérent avec la situation actuelle des pratiques modales de la population française.

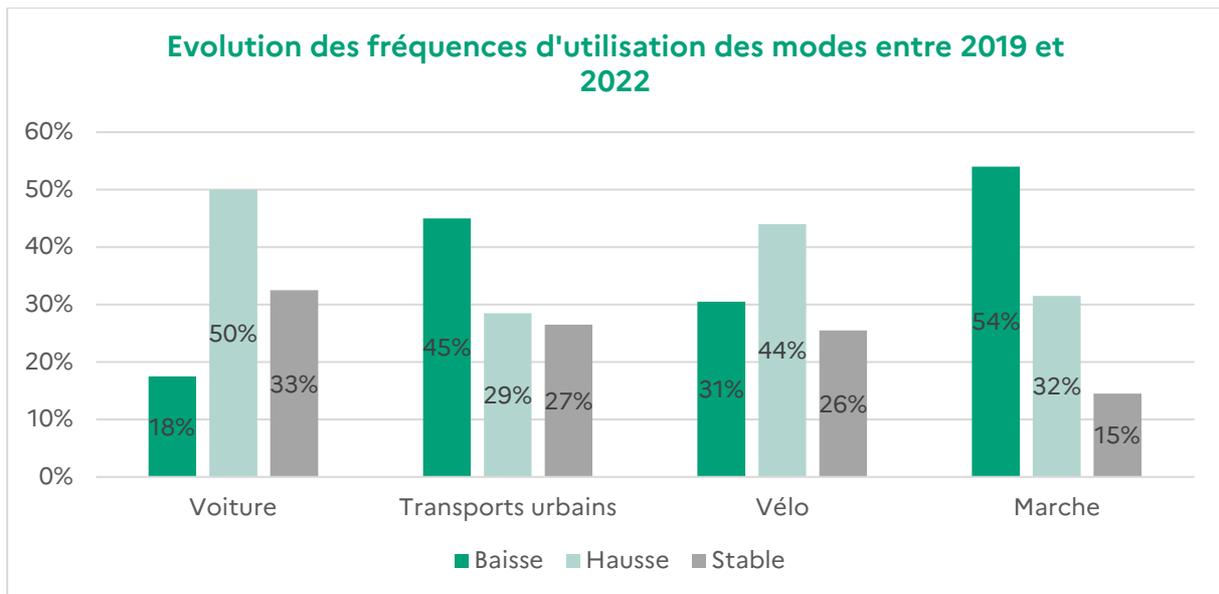


Figure 225: Évolution des fréquences d'utilisation des modes entre 2019 et 2022 parmi les usagers d'un service d'autopartage en boucle de l'échantillon longitudinal 2022

ÉVOLUTION DES COMPORTEMENTS DE MOBILITE DES AUTOPARTAGEURS EN BOUCLE DE L'ÉCHANTILLON LONGITUDINAL

Les comportements des autopartageurs ont évolué entre 2019 et 2022 de deux manières principales :

- Le nombre de voitures à disposition des autopartageurs a augmenté, mais pas suffisamment pour compenser la forte démotorisation constatée au moment de l'inscription au service.
- L'usage des autres modes est marqué par une diminution de l'utilisation des transports en commun dont nous supposons qu'il s'agit d'un effet de la crise sanitaire.

9. Conclusions et perspectives

9.1. L'autopartage, un levier pour la mobilité durable...

L'autopartage offre à ses utilisateurs une alternative crédible et satisfaisante à la voiture individuelle. Son usage reflète un choix modal guidé par une volonté de changement (limitation du bilan carbone, ne pas remplacer un véhicule en fin de vie, limiter les coûts liés à l'usage de la voiture individuelle). Les pratiques de mobilité inter et multimodales de ses usagers sont associées à une faible motorisation.

En effet, 80,7% des autopartageurs ne sont pas motorisés (seulement 21,4% d'entre eux n'ont jamais été motorisés). La majorité d'entre eux a donc vécu un processus de démotorisation. Parmi les enquêtés, les autopartageurs qui sont les plus nombreux à s'être démotorisés sont les abonnés et ceux qui résident en dehors de l'Île-de-France. De plus, plus de la moitié des autopartageurs qui se sont démotorisés l'ont fait en lien avec l'utilisation de leur service d'autopartage. L'inter et la multimodalité avec des modes de déplacements alternatifs aux modes individuels participent de cette démotorisation. Les changements de situations personnelle, dans une moindre mesure, jouent également un rôle dans le processus de démotorisation.

L'autopartage a ainsi un impact environnemental positif car il transforme la mobilité individuelle de ses usagers. Une voiture en autopartage remplace 5 à 8 voitures personnelles. L'ensemble de la flotte permet aujourd'hui de remplacer plus de 10 000 véhicules et de libérer plus de 1 800 places en voirie en évitant au maximum 39 millions de kilomètres automobiles. La baisse de l'utilisation de la voiture personnelle est également liée à une augmentation de l'utilisation des modes alternatifs, participant aux changements de comportements de mobilité.

L'impact de l'autopartage sur la démotorisation et les pratiques de mobilité varie en fonction des typologies de service d'autopartage considéré (en boucle, en free-floating et Getaround Connect).

9.2. ... dont il faut diversifier et généraliser l'usage...

Bien que l'autopartage soit un levier favorisant une mobilité individuelle plus durable, la concrétisation d'un réel impact de l'autopartage au niveau national nécessiterait une multiplication par cent le volume de voiture disponible en autopartage. Au-delà d'un besoin d'offre supérieure à l'état actuel, pour en faire un réel levier de mobilité durable, un travail sur la demande est également nécessaire.

L'une des pistes d'actions pour favoriser l'expansion de l'usage de l'autopartage réside dans la diversification des profils d'usagers. En effet, l'autopartage demeure un mode de déplacement urbain (en partie lié à la concentration de son offre dans les grandes villes françaises). Ses usagers sont en majorité des hommes, cadres, très diplômés, actifs, autour de quarante ans, sensibles aux problématiques écologiques. Ainsi, pour faire de l'autopartage un mode de déplacement usuel, son développement (sous les différentes formes d'autopartage : free-floating, boucle, Getaround Connect) et sa démocratisation sont nécessaires. Les retraités et les publics jeunes sont une cible importante, pouvant potentiellement se démotoriser (ou ne pas se motoriser). L'analyse des profils d'usagers des services en free-floating a démontré que les jeunes étaient davantage présents que pour les autres types de service d'autopartage, tandis que les retraités sont davantage présents parmi l'échantillon longitudinal (autopartage en boucle). Ainsi, proposer des services correspondant aux besoins des usagers, tout en communiquant sur l'existence de ceux-ci apparaît crucial. Par ailleurs, l'autopartage est principalement utilisé par des ménages disposant de revenus aisés. Une communication claire sur les coûts de l'autopartage (tant sur l'anticipation de ceux-ci que sur le montant lui-même), ainsi que sur les coûts réels de la possession et de l'usage d'une voiture individuelle pourra convaincre davantage de ménages, moins aisés. Les tarifications solidaires peuvent également partiellement répondre à cette nécessité de capter de nouveaux usagers.

9.3. ... en se basant sur la richesse et la complémentarité des offres de services d'autopartage ?

Par ailleurs, la diversité de l'offre des services d'autopartage existantes permet de répondre à des besoins distincts de mobilité et de favoriser son développement. En effet, les services d'autopartage (en boucle, en free-floating et Getaround Connect) et la location courte durée traditionnelle de voiture constituent un **continuum d'offre de location de voiture**. Pour chaque typologie de service, on peut observer des types de déplacements distincts (durée, motif, destination), venant répondre à des profils usagers

différents mais également à des besoins distincts pour un même usager. Les tarifs et durées de location offerts de ces typologies de services permettent de venir répondre à ces besoins de mobilité.

9.3.1. L'autopartage en boucle

L'autopartage en boucle constitue le type de services d'autopartage le plus ancien. Son usage permet de satisfaire un besoin ponctuel, mais régulier, de mobilité locale. En effet, pour la majorité des enquêtés, la dernière location a duré moins de 5 heures, pour une distance de moins de 50 kilomètres et un coût moyen de 71 euros. Dans un tiers des cas, les usagers auraient réalisé leur déplacement avec les transports en commun s'il n'avait pu utiliser leur service d'autopartage. 22,7 % des usagers ont déclaré qu'ils auraient utilisé un autre service de location de voiture (dans 26,8 % des cas un autre service d'autopartage proposant des modalités et conditions d'offre distinctes). L'impact de l'autopartage en boucle en matière de démotorisation est important.

9.3.2. Getaround Connect

Les usagers de Getaround Connect diffèrent de ceux de la boucle : ils appartiennent davantage à des classes supérieures sont davantage diplômés et plus jeunes. Leurs usages correspondent à des déplacements moins fréquents, mais plus longs, s'apparentant davantage à des départs en vacances. L'inscription à ce service semble participer à un mode de vie associé à des pratiques de mobilité moins motorisés. En effet, l'impact de Getaround Connect en matière de démotorisation est aussi important que les autres services d'autopartage en boucle.

9.3.3. Le free-floating

L'autopartage en free-floating constitue un service d'autopartage à part. Ses usages et usagers diffèrent significativement de ceux de la boucle et de Getaround Connect, s'expliquant en partie par le type d'offre proposée (les durées de location proposées sont plus courtes, les services proposent des tarifications à la minute). La régularité des trajets réalisés, la durée de ces derniers, leurs localisations ainsi que leurs motifs laisse à penser que l'autopartage en free-floating est utilisé tel un transport en commun augmenté. Les trajets réalisés par les enquêtés auraient, s'ils n'avaient pas été faits via un service d'autopartage, été faits en transports en commun urbains, en taxi ou en VTC ou via un mode actif (vélo ou marche) dans la plupart des cas. Ces données laissent penser que la démotorisation permise par le free-floating n'est pas conséquente. Toutefois, les usagers, en comparaison avec de l'autopartage en boucle ou Getaround Connect, sont plus jeunes, moins aisés. Ces données questionnent quant à l'usage de l'autopartage en free-floating ainsi qu'à l'impact de ce type de service sur la démotorisation, l'évitement de la motorisation et l'évitement de déplacements via des modes motorisés individuels.

Pour rappel, ces éléments n'ont pas pu être évalués dans cette enquête du fait du faible relai de l'enquête par les opérateurs de covoiturage en free-floating et du faible nombre de répondants en découlant.

Il pourrait exister un usage combiné de ces services, ou du moins il faudrait tendre vers une complémentarité des usagers et usages de ces derniers pour implanter l'autopartage en tant que mode de déplacement durable à part entière. En effet, cet usage combiné permettrait de venir répondre à l'ensemble des besoins de mobilité, qu'ils soient utilitaires ou de loisirs. Un usage combiné, fluide, facile de ces services peut permettre de construire une alternative solide à la voiture individuelle possédée.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- 6t bureau de recherche. (2019). *Enquête nationale sur l'autopartage - Edition 2019*.
- Association des Acteurs de l'Autopartage. (2021). *Le guide de l'autopartage pour les territoires*.
- Buffard Loïc. (2020). *LOM : Une nouvelle politique de mobilité pour améliorer le quotidien*.
- Laboratoire Ville Mobilités Transport et Association des Acteurs de l'Autopartage. (2021). *Baromètre National Autopartage*.
- Loi d'orientation des mobilités : décryptage des principales dispositions Guide à l'attention des autorités organisatrices de la mobilité*. (n.d.).
- Ministère chargé des transports. (2021). *Véhicules, cycles et engins en free-floating: cahier de recommandation Article 41 de la LOM*.
- Ministère de la transition écologique. (2021a). *L'autopartage en France*.
- Ministère de la transition écologique. (2021b). *La loi d'orientation des mobilités*.
- Ministère de la transition écologique. (2021c). *Le "forfait mobilité durables" crée par la LOM est entrée en vigueur et voit une revalorisation de son montant depuis le début de l'année*.
- Ministère de la transition écologique et solidaire. (2019). *LOM : améliorer la mobilité de tous et partout*.
- Roussel Agathe. (2020). *La LOM, une réponse à la propagation du COVID-19 ? Dalloz*.

INDEX DES TABLEAUX ET FIGURES

FIGURES

Figure 1 : Répartition des enquêtés par service d'autopartage utilisé (n=2768) NB : le groupe "Autres services" (représentant 0,7 % de l'échantillon) regroupe les services d'autopartage Citiz Ile-de-France, Sharenow, Iodines, Ubeequo, Leo&Go, Clem et Modulauto.....	12
Figure 2 : Répartition des enquêtés utilisant les services d'autopartage Citiz au sein du réseau national Citiz (sous échantillon de 1 447 enquêtés).....	13
Figure 3: Répartition de l'échantillon en fonction de l'ancrage du service en région Île-de-France ou hors région Île-de-France (n=2768).....	13
Figure 4 : Répartition de l'échantillon par typologie de services (n=2768).....	14
Figure 5 : L'offre d'autopartage en boucle en 2022 (Source : Association des Acteurs de l'autopartage (2021) et mise à.....	18
Figure 6 : L'offre d'autopartage en free-floating (Source : Association des Acteurs de l'autopartage (2021) et mise à jour 6-t bureau de recherche (2022).....	19
Figure 7 : L'offre d'autopartage du service Getaround Connect (Source : Association des Acteurs de l'autopartage (2021).....	20
Figure 8 : Évolution du coût de location d'un véhicule en fonction de la durée pour les opérateurs ayant un prix de base à la minute.....	26
Figure 9 : Tarification en fonction des durées de location.....	26
Figure 10 : Évolution du coût de location d'un véhicule en fonction de la durée pour les opérateurs ayant un prix de base à l'heure.....	28
Figure 11 : Tarification en fonction des durées de location.....	28
Figure 12 : Évolution du coût de location d'un véhicule en fonction de la durée pour les opérateurs ayant un prix de base à la journée.....	29
Figure 13 : Tarification des différents types de services en fonction de la durée de location.....	30
Figure 14 : Répartition du panel d'enquêtés par opérateurs de services d'autopartage en boucle.....	32
Figure 15 : Répartition des sondés de l'autopartage en boucle selon leur utilisation du service au cours des douze derniers mois.....	33
Figure 16 : Répartition des sondés de l'autopartage en boucle selon l'usage particulier ou professionnel qu'ils font de leur service d'autopartage.....	33
Figure 17 : Répartition des sondés de l'autopartage en boucle selon la formule d'inscription choisie.....	33
Figure 18 : Répartition des sondés de l'autopartage en boucle selon la durée moyenne de leurs abonnements (pour les usagers ayant déclaré être inscrit via un abonnement payant).....	33
Figure 19 : Lieu de résidence des enquêtés de l'autopartage en boucle.....	34
Figure 20 - Schéma explicatif de la typologie des autopartageurs.....	34
Figure 21 : Répartition des typologies des utilisateurs de l'autopartage en boucle.....	35
Figure 22 : Répartition des typologies d'usagers de l'autopartage en boucle selon leur zone de résidence.....	35
Figure 23 : Répartition des typologies d'usagers de l'autopartage en boucle selon leur type de ménage (les catégories « autres » (11 enquêtés) et vivant « chez vos parents » (18 enquêtés) ont été regroupées).....	36
Figure 24 : Répartition des sondés selon le genre et leur lieu de résidence.....	36
Figure 25 : Répartition des sondés de l'autopartage en boucle selon l'âge.....	37
Figure 26 : Répartition des sondés selon l'occupation principale (NB : Regroupement des catégories « sans activité professionnelles (au foyer ou autre » (34 enquêtés)) et de « en recherche d'emploi » (50 enquêtés).....	37
Figure 27 : Répartition des sondés selon la catégorie socioprofessionnelle (actifs uniquement, dont les actifs en recherche d'emploi).....	38
Figure 28 : Répartition des sondés selon le niveau de diplôme.....	38
Figure 29 : Répartition des sondés selon le nombre de voitures à disposition (voiture de fonction comprise) dans leur ménage.....	39
Figure 30 : Répartition des sondés selon l'ancienneté de leur inscription à un service d'autopartage en boucle.....	40
Figure 31 : Répartition des enquêtés selon leur ancienneté projetée d'inscription à leur service d'autopartage en boucle.....	41
Figure 32 : Répartition des enquêtés selon leurs motifs de non-utilisation projetée de l'autopartage dans les mois à venir.....	42
Figure 33 : Répartition des sondés selon leur inscription parallèle à un autre service d'autopartage.....	42
Figure 34 : Distribution des sondés selon leur inscription parallèle à un autre service d'autopartage par opérateurs.....	43
Figure 35 : Répartition des motifs de déclenchement à l'inscription aux services d'autopartage en boucle.....	43

Figure 36 : Répartition des motifs de déclenchement à l'inscription aux services d'autopartage en boucle en fonction des typologies d'utilisateurs.....	45
Figure 37 : Effectif des sondés selon l'élément ayant le plus compté dans le choix de s'inscrire à un service d'autopartage en boucle.....	46
Figure 38 : Répartition des enquêtés en fonction de leur utilisation de l'autopartage (avec un ou plusieurs services) au cours des 12 derniers mois.....	47
Figure 39 : Répartition des non-utilisateurs selon leur expérience passée du service d'autopartage (non-utilisateurs de l'autopartage uniquement, que ce soit avec service 1 ou service 2).....	47
Figure 40 : Répartition des raisons de non-utilisation de l'autopartage en boucle au cours des 12 derniers mois (inscrits au service d'autopartage de diffusion de l'enquête uniquement).....	47
Figure 41 : Nombre de réponses des non-utilisateurs selon les modes de substitution privilégiés à la suite de l'arrêt de l'autopartage (non-utilisateurs) – plusieurs modalités de réponses possibles.....	47
Figure 42 : Répartition des utilisateurs actifs selon leur fréquence d'utilisation de l'autopartage.....	48
Figure 43 : Équivalences entre la fréquence d'utilisation et le nombre d'utilisations par mois.....	49
Figure 44 : Nombre d'utilisations mensuelles par inscrits au service en fonction de la typologie d'utilisateurs (moyenne et médiane).....	49
Figure 45 : Répartition des utilisateurs actifs selon leur fréquence d'utilisation de l'autopartage dans une autre ville que leur ville de résidence.....	49
Figure 46 : Durée type de location des utilisateurs actifs d'autopartage en boucle selon leur typologie d'utilisateurs.....	50
Figure 47 : Destination type de location des utilisateurs actifs (taux de citation).....	51
Figure 48 : Motif type de location des utilisateurs actifs.....	51
Figure 49 : Motifs types de location en fonction des typologies d'utilisateurs actifs (plusieurs réponses possibles).....	52
Figure 50 : Répartition des utilisateurs actifs d'un service d'autopartage en boucle selon la durée de leur dernière location.....	53
Figure 51 : Répartition des utilisateurs actifs d'un service d'autopartage en boucle selon la durée (en minutes) de leur dernière location (enquêté ayant réalisé un déplacement de moins d'une heure).....	53
Figure 52 : Répartition des utilisateurs actifs d'un service d'autopartage en boucle selon la durée (en heures) de leur dernière location (utilisateurs actifs uniquement – enquêtés ayant réalisé un déplacement de 1 heure à 24 heures).....	54
Figure 53 : Répartition des utilisateurs actifs selon la durée (en jours) de leur dernière location (utilisateurs actifs uniquement).....	54
Figure 54 : Répartition des utilisateurs actifs d'un service d'autopartage en boucle selon la distance parcourue lors de leur dernière location.....	55
Figure 55 : Répartition des utilisateurs actifs d'un service d'autopartage en boucle selon le coût de leur dernière location.....	55
Figure 56 : Répartition des utilisateurs actifs d'un service d'autopartage en boucle selon la temporalité de leur dernière location à l'échelle de la semaine.....	56
Figure 57 : Répartition des utilisateurs actifs d'un service d'autopartage en boucle selon la temporalité de leur dernière location à l'échelle de la journée.....	56
Figure 58 : Répartition des utilisateurs actifs d'un service d'autopartage en boucle selon la prise de congés ou pose de RTT lors de leur dernière location.....	57
Figure 59 : Lieu de récupération du véhicule.....	57
Figure 61 : Répartition des usagers actifs d'un service d'autopartage en boucle en fonction de la typologie du lieu de récupération du véhicule lors de la dernière location.....	57
Figure 62 : Répartition des usagers actifs d'un service d'autopartage en boucle en fonction de la typologie de stationnement du véhicule lors de la dernière location.....	58
Figure 63 : Répartition des usagers actifs d'un service d'autopartage en boucle en fonction de la proximité du lieu de récupération du véhicule par rapport à leur domicile (NB : pour les enquêtés ayant récupéré leur véhicule au sein de leur ville de résidence).....	58
Figure 64 : Temps d'accès au véhicule (usagers actifs d'un service d'autopartage en boucle ayant récupéré leur véhicule à proximité de leur domicile uniquement).....	58
Figure 66 : Répartition des usagers actifs d'un service d'autopartage en boucle en fonction du déterminant du choix de la station pour leur dernière location (les catégories "autre" et « ne sait pas" ont été regroupées pour cette question).....	59
Figure 67: Type de véhicule loué lors de la dernière location.....	59
Figure 68: Répartition des usagers actifs d'un service d'autopartage en boucle selon le motif principal de leur dernière location.....	60
Figure 69: Répartition des enquêtés en fonction de la destination de leur dernière location.....	61
Figure 70 : Répartition des usagers actifs d'un service d'autopartage en boucle en fonction du motif et de la destination de la dernière location (69 usagers ont répondu "Ne sait pas" ou « Autre » dans les modalités proposées).....	61
Figure 71 : Répartition des usagers actifs d'un service d'autopartage en boucle en fonction de l'occupation du véhicule lors de la dernière location.....	62

Figure 72 : Répartition des usagers actifs d'un service d'autopartage en boucle selon le mode de déplacement envisageable en substitution de leur dernière location (les catégories « autre » (179 enquêtés) et « en avion » (4 enquêtés) ont été regroupées)	62
Figure 73 : Distribution par type de service de location de voiture des usagers actifs d'un service d'autopartage en boucle ayant déclaré utiliser un autre service de location de voiture lorsque l'autopartage n'est pas disponible.....	63
Figure 74 : Part des usagers actifs d'un service d'autopartage en boucle déclarant un changement de fréquence d'usage des modes suite au recours à l'autopartage.....	65
Figure 75 : Évolution de la part d'utilisateurs par mode parmi les usagers actifs d'un service d'autopartage en boucle	66
Figure 76 : Évolution du nombre de jours d'usage des modes par mois parmi les usagers actifs d'un service d'autopartage en boucle.....	66
Figure 77 : Évolution du nombre de jours d'usage des modes par mois et par motif parmi les usagers actifs d'un service d'autopartage en boucle.....	67
Figure 75 : Tableau des distances par mode et par motif dans l'Enquête Mobilité des Personnes 2019...	68
Figure 78 : Évolution des kilomètres parcourus par modes.....	69
Figure 79 : Répartition des usagers d'un service d'autopartage en boucle (abonnés et non abonnés) en fonction de l'abandon de véhicule.....	70
Figure 80 : Démotorisation des ménages en fonction du lieu de résidence des usagers	70
Figure 81 : Profil de motorisation des usagers actifs d'un service d'autopartage en boucle en fonction du lieu de résidence (NB : La démotorisation partielle correspond à la séparation d'un ménage d'1, 2 ou 3 véhicules ou plus, mais le maintien d'au moins un véhicule au sein du ménage. La démotorisation totale correspond à la séparation d'1, 2 ou 3 véhicules ou plus, sans maintien de véhicule au sein du ménage).	70
Figure 82 : Les raisons de la démotorisation des utilisateurs actifs d'un service d'autopartage en boucle à titre particulier : le changement de situation	71
Figure 83 : Les raisons de la démotorisation des utilisateurs actifs d'un service d'autopartage en boucle à titre particulier : le critère financier.....	72
Figure 84 : – Les raisons de la démotorisation des utilisateurs actifs d'un service d'autopartage en boucle à titre particulier : la mise en place d'une politique locale restrictive à la circulation et au stationnement des voitures	72
Figure 85 : Les raisons de la démotorisation des utilisateurs actifs d'un service d'autopartage en boucle à titre particulier : la volonté de réduire son bilan carbone.....	72
Figure 86 : Les raisons de la démotorisation des utilisateurs actifs d'un service d'autopartage en boucle à titre particulier : l'autopartage	73
Figure 87 : Les raisons de la démotorisation des utilisateurs actifs d'un service d'autopartage en boucle à titre particulier : les transports en commun	73
Figure 88 : Les raisons de la démotorisation des utilisateurs actifs d'un service d'autopartage en boucle à titre particulier : le vélo	73
Figure 89 : Les raisons de la démotorisation des utilisateurs actifs d'un service d'autopartage en boucle à titre particulier : la marche.....	74
Figure 90 : Répartition des usagers actifs d'un service d'autopartage en boucle en fonction du rôle joué par l'autopartage dans la démotorisation éventuelle	75
Figure 91 : Répartition des usagers franciliens et non franciliens d'un service d'autopartage en boucle en fonction du rôle joué par l'autopartage dans la démotorisation éventuelle.....	75
Figure 92 : Nombre de véhicules abandonnés en fonction des profils d'usagers d'un service d'autopartage en boucle et des hypothèses haute et basse	75
Figure 93 : Nombre de véhicules abandonnés en fonction des profils d'usagers d'un service d'autopartage en boucle et des hypothèses hautes (2) et basses (2) (prenant en compte la possibilité de présence ou non de plusieurs autopartageurs au sein du ménage)	76
Figure 94 : Ratio du nombre de véhicules abandonnés par autopartageur actif d'un service d'autopartage en boucle par typologie d'usagers, borne haute et borne basse.....	76
Figure 95 : Nombre de voitures personnelles abandonnées en fonction du nombre d'utilisateurs actifs d'un service d'autopartage en boucle par voiture en autopartage, hypothèse haute et hypothèse basse	77
Figure 96: Type de motorisation des voitures abandonnées (NB : réponses sur la motorisation de la (ou des) voiture(s) abandonnée(s) des 541 personnes qui ont abandonné au moins 1 voiture en lien avec l'autopartage).....	77
Figure 97 : Nombre de voitures personnelles abandonnées par voiture en autopartage (par type de motorisation) en fonction du nombre d'utilisateurs actifs pour une voiture en autopartage	78
Figure 98 : Typologie de lieu de stationnement des voitures abandonnées (NB : réponses sur la motorisation de la (ou des) voiture(s) abandonnée(s) des 541 personnes qui ont abandonné au moins 1 voiture en lien avec l'autopartage)	79
Figure 99 : Nombre de places de stationnement en voirie libérées pour une voiture en autopartage (en fonction du nombre d'utilisateurs actifs pour une voiture d'autopartage en boucle	80
Figure 100 : Kilométrage annuel moyen par véhicule (moyenne, médiane, 1 ^{er} quartile).....	80

Figure 101 : Nombre de kilomètres évités par voiture en autopartage en fonction du nombre de kilomètres par an parcourus par la voiture personnelle abandonnée et du nombre de voitures en autopartage remplacées.....	82
Figure 102 : Kilométrage annuel des autopartageurs motorisés avant leur inscription à l'autopartage	82
Figure 103 : Nombre de kilomètres évités par voiture en autopartage en fonction du nombre de kilomètres parcourus par an par la voiture abandonnée selon les estimations de notre enquête	83
Figure 104 : Nombre de kilomètres évités pour 2000 voitures en autopartage en boucle en fonction du nombre de kilomètres par an parcourus par la voiture personnelle abandonnée et du nombre de voitures remplacées par voiture en autopartage.....	83
Figure 105 : Nombre de kilomètres évités pour 11 500 voitures en autopartage en boucle en fonction du nombre de kilomètres par an parcourus par la voiture personnelle abandonnée et du nombre de voitures remplacées par une voiture en autopartage	84
Figure 106 : Évolution de l'équipement automobile des usagers actifs d'un service d'autopartage en boucle.....	84
Figure 107 : Part des usagers actifs d'un service d'autopartage en boucle qui envisage l'achat d'une nouvelle voiture en raison de l'insuffisance des transports en commun	85
Figure 108 : Part des usagers actifs d'un service d'autopartage en boucle qui envisage l'achat d'une nouvelle voiture en raison de l'insuffisance des modes actifs.....	85
Figure 109 : Part des usagers actifs d'un service d'autopartage en boucle qui envisage l'achat d'une nouvelle voiture en raison de l'insuffisance de l'autopartage	85
Figure 110 : Part des usagers actifs d'un service d'autopartage en boucle qui envisage l'achat d'une nouvelle voiture en raison d'un changement de situation personnelle.....	86
Figure 111 : Part des usagers actifs d'un service d'autopartage en boucle qui envisage l'achat d'une nouvelle voiture en raison d'un changement de situation financière.....	86
Figure 113: Répartition du lieu de résidence des enquêtés en fonction de leur utilisation d'un service en autopartage en boucle ou de l'utilisation du service Getaround Connect	87
Figure 114 : Répartition des usagers de Getaround Connect et de l'autopartage en boucle selon le nombre de voitures à disposition du ménage (yy compris voiture de oc	88
Figure 115 : Répartition des usagers de Getaround Connect et de l'autopartage en boucle selon le type de ménage.....	88
Figure 116 : Revenus mensuels des usagers de Getaround Connect et de l'autopartage en boucle.....	88
Figure 117 : Répartition des usagers actifs de Getaround Connect et de l'autopartage en boucle selon le genre.....	89
Figure 118 : Âges des usagers de Getaround Connect et de l'autopartage en boucle.....	89
Figure 119 : Moyennes et médianes des âges des usagers de la boucle et de Getaround Connect	89
Figure 120 : Répartition des usagers de Getaround Connect et de l'autopartage en boucle selon l'occupation principale	90
Figure 121 : Répartition des usagers de Getaround Connect et de l'autopartage en boucle selon le dernier diplôme obtenu (NB : les répondants ayant choisi la réponse Bac+2 et Bac+3 ou plus ont été fusionnés, ainsi que les catégories « sans diplômes » et « certificat d'études primaires »).....	90
Figure 122 : Répartition des usagers de Getaround Connect et de l'autopartage en boucle selon leur statut d'inscription.....	91
Figure 124: Répartition des utilisateurs de Getaround Connect et de l'autopartage en boucle selon la fréquence d'utilisation de l'autopartage	92
Figure 125 : Nombres moyens et médians d'utilisations mensuelles de l'autopartage des usagers Getaround Connect et de l'autopartage en boucle (calcul basé sur les équivalences entre la fréquence d'utilisation et le nombre d'utilisations par mois).....	92
Figure 126 : Répartition des usagers de Getaround Connect et de l'autopartage en boucle selon la fréquence d'utilisation de l'autopartage dans une autre ville que la ville de résidence.....	93
Figure 127 : Durées types de location des utilisateurs de Getaround Connect et de l'autopartage en boucle.....	93
Figure 126 : Répartition des usagers actifs de l'autopartage en boucle et du service Getaround Connect en fonction des destinations types (plusieurs modalités de réponses possibles).....	94
Figure 127 : Destination type des usagers actifs de l'autopartage en boucle et du service Getaround Connect.....	94
Figure 128 : Motifs types de locations des usagers actifs de Getaround Connect et de l'autopartage en boucle.....	95
Figure 129 : Distribution par opérateurs de la dernière location	96
Figure 130 : Répartition des usagers actifs de Getaround Connect et de l'autopartage en boucle selon la durée de la dernière location	96
Figure 131 : Répartition des usagers actifs de Getaround Connect et de l'autopartage en boucle selon la durée de la dernière location, parmi les enquêtés ayant réalisé un déplacement ayant duré entre 1 heure et 24 heures.....	97
Figure 132 : Répartition des usagers actifs de Getaround Connect et de l'autopartage en boucle selon la durée de la dernière location, parmi les enquêtés ayant réalisé un déplacement ayant duré plus de 24 heures.....	97

Figure 133 : Répartition des usagers actifs de Getaround Connect et de l'autopartage en boucle selon le nombre de kilomètres parcourus lors de la dernière location	97
Figure 134 : Répartition des usagers actifs de Getaround Connect et des services d'autopartage en boucle en fonction du coût associé à leur dernière location	98
Figure 135 : Répartition des usagers actifs de Getaround Connect et des services d'autopartage en boucle en fonction du contexte temporel (congé ou non) de leur dernière location.....	98
Figure 136 : Répartition des usagers actifs de Getaround Connect et des services d'autopartage en boucle en fonction du lieu de la dernière location	99
Figure 137 : Répartition des usagers actifs de Getaround Connect et des services d'autopartage en boucle en fonction du lieu de récupération du véhicule loué (lieu de stationnement)	99
Figure 138 : Répartition des usagers actifs de Getaround Connect et des services d'autopartage en boucle en fonction du type de véhicule loué.....	100
Figure 139 : Répartition des utilisateurs actifs de Getaround Connect et de l'autopartage en boucle selon le motif principal de la dernière location	100
Figure 140 : Répartition des usagers actifs de Getaround Connect et de l'autopartage en boucle selon la destination principale de la dernière location	101
Figure 141 : Répartition des motifs et destination de la dernière location réalisée par les usagers actifs de Getaround Connect uniquement (5 répondants ont déclaré ne plus se souvenir des informations relatives au motif et à la destination de leur dernière location)	102
Figure 142 : Répartition des utilisateurs actifs de Getaround Connect et de l'autopartage en boucle (selon le taux d'occupation du véhicule lors de la dernière location.....	102
Figure 143 : Répartition des utilisateurs actifs de Getaround Connect et de l'autopartage en boucle selon le mode de déplacement envisageable en substitution de leur dernière location (les catégories « autre » (214 enquêtés) et « en avion » (6 enquêtés) ont été regroupées).....	103
Figure 144 : Distribution par type de service de location de voiture des usagers actifs de Getaround Connect et de l'autopartage en boucle ayant déclaré utiliser un autre service de location de voiture lorsque l'autopartage n'est pas disponible	103
Figure 145 : Part des usagers actifs de Getaround Connect et de l'autopartage en boucle ayant déclaré un changement de fréquence d'usage des modes.....	105
Figure 146 : Évolution de la part d'utilisateurs de chaque mode parmi les usagers actifs de Getaround Connect et de l'autopartage en boucle ayant déclaré un changement de fréquence d'usage des modes	106
Figure 147 : Évolution des jours d'utilisation mensuelle par modes parmi des usagers actifs de Getaround Connect et de l'autopartage en boucle ayant déclaré un changement de fréquence d'usage des modes	106
Figure 148 : Profil de motorisation des usagers actifs de Getaround Connect et de l'autopartage en boucle.....	107
Figure 149 : Démotorisation selon le rôle de l'autopartage pour les usagers de Getaround Connect et de l'autopartage en boucle.....	107
Figure 150 : Nombre de véhicules abandonnés grâce à Getaround Connect.....	108
Figure 151 : Ratio du nombre de véhicules abandonnés par autopartageur actif pour Getaround Connect	108
Figure 152 : Nombre de véhicules remplacés par une voiture en autopartage pour Getaround Connect	109
Figure 153 : Nombre de kilomètres évités par voiture Getaround Connect.....	110
Figure 154 : Nombre de kilomètres évités par la flotte Getaround Connect	110
Figure 155 : Répartition des usagers de l'autopartage en boucle et en free-floating selon leurs localisations résidentielles	111
Figure 156 : Répartition des utilisateurs de l'autopartage en boucle et en free-floating selon le nombre de voitures à disposition du ménage	112
Figure 157 : Répartition des utilisateurs de l'autopartage en boucle et en free-floating selon le type de ménage	112
Figure 158 : Revenus mensuels des utilisateurs actifs de l'autopartage en boucle et de l'autopartage en free-floating.....	113
Figure 159 : Répartition des utilisateurs de l'autopartage en boucle et en free-floating selon le genre ...	113
Figure 160 : Âges des utilisateurs de l'autopartage en boucle et de l'autopartage en free-floating.....	113
Figure 161 : Moyennes et médianes des âges des usagers de la boucle et du free-floating.....	114
Figure 162 : Répartition des utilisateurs de l'autopartage en boucle et de l'autopartage en free-floating selon l'occupation principale.....	114
Figure 163 : Répartition des utilisateurs de l'autopartage en boucle et de l'autopartage en free-floating selon la catégorie socioprofessionnelle	115
Figure 164 : Répartition des utilisateurs de l'autopartage en boucle et de l'autopartage en free-floating selon le dernier diplôme obtenu (NB : les catégories « sans diplômes » et « certificat d'études primaires » et « Brevet des collèges » ont été fusionnées).....	115
Figure 165 : Répartition des utilisateurs de l'autopartage en boucle et de l'autopartage en free-floating selon le statut d'inscription.....	116

Figure 166 : Répartition des utilisateurs de l'autopartage en boucle et en free-floating selon la fréquence d'utilisation de l'autopartage.....	117
Figure 167 : Nombres moyens et médians d'utilisations mensuelles de l'autopartage des utilisateurs de l'autopartage en free-floating et de l'autopartage en boucle (calcul basé sur les équivalences entre la fréquence d'utilisation et le nombre d'utilisations par mois).....	117
Figure 168 : Répartition des utilisateurs de l'autopartage en boucle et en free-floating selon la fréquence d'utilisation de l'autopartage dans une autre ville que la ville de résidence.....	117
Figure 169 : Répartition des usagers actifs de l'autopartage en boucle et de l'autopartage en free-floating selon la fréquence d'utilisation du service d'autopartage.....	118
Figure 169 : Répartition des usagers actifs de l'autopartage en boucle et en free-floating en fonction des destinations types (plusieurs modalités de réponses possibles).....	118
Figure 170 : Motifs d'utilisation des services d'autopartage en boucle et en free-floating des utilisateurs actifs.....	119
Figure 171 : Répartition des utilisateurs actifs de l'autopartage en boucle et en free-floating en fonction des motifs type (plusieurs modalités de réponses possibles).....	120
Figure 173 : Répartition des utilisateurs actifs de service d'autopartage en free-floating et de l'autopartage en boucle selon la durée de la dernière location.....	121
Figure 174 : Répartition des utilisateurs de service d'autopartage en free-floating et en boucle selon la durée de la dernière location (pour celles ayant duré moins d'une heure, concernant 268 enquêtés)...	121
Figure 175 : Répartition des utilisateurs actifs de Service d'autopartage en free-floating et de l'autopartage en boucle selon le nombre de kilomètres parcourus lors de la dernière location.....	122
Figure 176 : Répartition des usagers de Service d'autopartage en free-floating et des services en boucle en fonction du coût associé à leur dernière location.....	122
Figure 177 : Répartition des usagers actifs de service d'autopartage en free-floating et en boucle en fonction du contexte temporel (congé ou non) de leur dernière location.....	123
Figure 178 : Répartition des usagers actifs de service d'autopartage en free-floating et en boucle en fonction du contexte temporel (moment de la journée) de leur dernière location.....	123
Figure 179 : Répartition des usagers actifs de service d'autopartage en free-floating et en boucle en fonction du lieu de la dernière location.....	123
Figure 180 : Répartition des usagers actifs de service d'autopartage en free-floating et en boucle en fonction du lieu de récupération du véhicule loué (lieu de stationnement).....	124
Figure 181 : Répartition des usagers actifs de service d'autopartage en free-floating et en boucle en fonction du lieu de récupération et de retour (le même) du véhicule loué.....	124
Figure 182 : Répartition des usagers de Service d'autopartage en free-floating et en boucle en fonction du type de véhicule loué.....	124
Figure 183 : Répartition des utilisateurs actifs de Service d'autopartage en free-floating et en boucle selon le motif principal de la dernière location.....	126
Figure 184 : Répartition des utilisateurs actifs de service d'autopartage en free-floating et en boucle selon la destination principale de la dernière location.....	127
Figure 185 : Répartition des utilisateurs actifs de service d'autopartage en free-floating et en boucle selon le taux d'occupation du véhicule lors de la dernière location.....	127
Figure 186 : Répartition des utilisateurs actifs de Service d'autopartage en free-floating et en boucle selon le mode de déplacement envisageable en substitution de leur dernière location.....	128
Figure 187 : Répartition des usagers ayant utilisé un service de location traditionnelle au cours des 12 derniers mois en fonction de leur appartenance à une typologie d'usagers de l'autopartage.....	129
Figure 188 : Répartition des utilisateurs de la location traditionnelle selon la fréquence d'utilisation du service.....	130
Figure 189 : Répartition des utilisateurs de l'autopartage (en fonction de la typologie d'utilisateurs) selon la fréquence d'utilisation d'un service de location traditionnelle.....	130
Figure 190 : Répartition des utilisateurs de la location traditionnelle selon la durée d'utilisation du service.....	131
Figure 191 : Répartition des utilisateurs actifs d'un service d'autopartage (en fonction de la typologie de service) selon la durée d'utilisation type de leur service d'autopartage.....	131
Figure 192 : Répartition des utilisateurs de la location traditionnelle selon la destination lors de d'utilisation du service.....	132
Figure 193 : Répartition des utilisateurs actifs de l'autopartage (en fonction de la typologie de service) et de la location traditionnelle selon les destinations types de leurs locations.....	132
Figure 194 : Répartition des utilisateurs de la location traditionnelle selon le motif d'utilisation du service.....	133
Figure 195 : Répartition des utilisateurs de l'autopartage (en fonction de la typologie de service) et de la location traditionnelle selon les motifs types de leurs locations de voitures.....	133
Figure 196 : Répartition des utilisateurs de la location traditionnelle selon la fréquence d'utilisation d'un service de location traditionnelle.....	135
Figure 197 : Répartition des utilisateurs de la location traditionnelle selon leur degré de satisfaction au regard des durées de location possibles.....	136

Figure 198 : Répartition des utilisateurs de l'autopartage (en fonction de la typologie de service) selon leur degré de satisfaction au regard des durées de location possibles	136
Figure 199 : Répartition des utilisateurs de la location traditionnelle selon leur degré de satisfaction au regard des horaires de locations (retrait et retour du véhicule).....	137
Figure 200 : Répartition des utilisateurs de l'autopartage selon leur degré de satisfaction au regard des horaires de locations (retrait et retour du véhicule).....	137
Figure 201 : Répartition des utilisateurs de la location traditionnelle selon leur degré de satisfaction au regard de la localisation des lieux de location.....	138
Figure 202 : Répartition des utilisateurs de l'autopartage (en fonction de la typologie de services) selon leur degré de satisfaction face à la localisation des lieux de location	138
Figure 203 : Répartition des utilisateurs de la location traditionnelle selon leur degré de satisfaction face au caractère prévisible et clair des tarifs	139
Figure 204 : Répartition des utilisateurs de l'autopartage selon leur degré de satisfaction quant au caractère prévisible et clair des tarifs	139
Figure 205 : Répartition des utilisateurs de la location traditionnelle selon leur degré de satisfaction face à la tarification	140
Figure 206 : Répartition des utilisateurs de l'autopartage selon leur degré de satisfaction quant à la tarification	140
Figure 207: Répartition des utilisateurs de la location traditionnelle selon leur degré de satisfaction quant aux démarches administratives d’inscription au service.....	141
Figure 208 : Répartition des utilisateurs de l'autopartage selon leur degré de satisfaction quant aux démarches administratives d’inscription au service.....	141
Figure 209 : Répartition des utilisateurs de la location traditionnelle selon leur degré de satisfaction quant à la gestion du carburant	142
Figure 210 : Répartition des utilisateurs de l'autopartage (en fonction de la typologie de services) selon leur degré de satisfaction quant à la gestion du carburant	142
Figure 211 : Répartition des utilisateurs de la location traditionnelle selon leur degré de satisfaction quant à la disponibilité des véhicules.....	143
Figure 212 : Répartition des utilisateurs de l'autopartage (en fonction de la typologie de service) selon leur degré de satisfaction quant à la disponibilité des véhicules.....	143
Figure 213 : Taux de réponses à l’enquête longitudinale 2022	145
Figure 214 : Répartition par opérateur de l’échantillon longitudinal 2022.....	146
Figure 215 : Composition des ménages de l’échantillon longitudinal 2022	146
Figure 216 : Dernier niveau de diplôme obtenu - échantillon longitudinal 2022	147
Figure 217 : Occupation principale des enquêtés au sein de l'échantillon longitudinal 2022	147
Figure 218 : Âge des enquêtés composant l'échantillon longitudinal 2022	147
Figure 219 : Genre des enquêtés au sein de l'échantillon longitudinal 2022	148
Figure 220 : Comparaison 2019-2022 des fréquences d’utilisation de l’autopartage (échantillon longitudinal 2022)	149
Figure 221 : – Évolution individuelle de la fréquence d’utilisation de l’autopartage (échantillon longitudinal 2022)	149
Figure 222 : Taux d’abandon de l’autopartage selon la trajectoire résidentielle (échantillon longitudinal)	150
Figure 223 : Comparaison 2019-2022 de la motorisation (échantillon longitudinal)	151
Figure 224 : Comparaison 2019-2019 de la motorisation selon l’évolution de l’usage de l’autopartage (échantillon longitudinal).....	151
Figure 225 : Évolution de la motorisation entre la période d’inscription à l’autopartage et 2022 (échantillon longitudinal).....	152
Figure 226 : Évolution des fréquences d’utilisation des modes entre 2019 et 2022 parmi les usagers d’un service d’autopartage en boucle de l’échantillon longitudinal 2022	153

SIGLES ET ACRONYMES

AAA	Association des Acteurs de l'Autopartage
ADEME	Agence de la Transition Ecologique
ENA	Enquête Nationale Autopartage
INSEE	Institut Nationale de la Statistique et des Études Economiques
IDF	Ile-de-France
LOM	Loi d'orientations des mobilités
LPA	Lyon Parc Auto



ENQUÊTE NATIONALE AUTOPARTAGE 2022

Les enquêtes nationale autopartage (menées en 2012, 2016, 2019 et 2022) ont permis d'analyser l'évolution de la situation de l'autopartage en France ces dix dernières années. L'effet « déclencheur de multimodalité » de l'autopartage a été mis en évidence. L'objectif de cette nouvelle édition est de d'actualiser, compléter et analyser les dynamiques du secteur.

L'autopartage continue d'avoir un impact important sur la mobilité à l'échelle individuelle, mais cet impact reste marginal à l'échelle de la mobilité nationale, notamment en raison du faible volume de véhicules que représentent ces services.

Afin de faire de l'autopartage un mode de déplacement du quotidien, son développement et sa démocratisation sont nécessaires. Par ailleurs, les services d'autopartage constituent un continuum d'offre de location de voiture partagée. L'analyse des usagers et des usages de ces services a démontré qu'ils peuvent répondre à des besoins distincts de mobilité, et, combiné aux autres modes alternatifs à la voiture individuelle (marche, vélo, transports en commun, covoiturage) accompagner la démotorisation.

*Une voiture en autopartage en
boucle...*

... remplace 5 à 8 voitures personnelles

*... supprime 10 000 à 19 000 km en
voiture personnelle par an*

*... libère entre 0,9 et 3 places de
stationnement en voirie*

