

## L'auto-partage pour le plus grand bénéfice des Californiens

Publié le mardi 11 décembre 2012

Voir en ligne : <https://www.france-science.org/L-auto-partage-pour-le-plus-grand.html>

L'auto-partage, comme service permettant d'accéder à une voiture temporairement, rapidement et facilement, change la manière dont les propriétaires considèrent la propriété d'un véhicule. Ce service de mobilité agrandit la palette des moyens de transports accessibles aux utilisateurs et permet de limiter le nombre de véhicules sur les routes. En outre, l'intégration de véhicules électriques dans un système d'auto-partage rend accessible aux consommateurs ces véhicules encore peu connus. Enfin, il apparaît que ce service déjà adopté par de nombreuses villes répond aux attentes des municipalités en matière d'infrastructures et de réseau de transport plus intelligents (*smart cities*).

### L'auto-partage service de transport supplémentaire pour le particulier

La relation que les américains ont avec leur véhicule a changé. Les jeunes, particulièrement ceux de la génération Y, sont maintenant plus intéressés par leur smart-phone que les voitures et cherchent de nouveaux moyens de se déplacer ou d'accéder à une voiture. [1]. Dans les villes les plus densément peuplées, l'auto-partage vient combler le vide laissé entre les transports publics et taxis d'un côté, et la location de voiture de l'autre.

En fournissant une solution pratique et simple, ce nouveau service de transport permet au particulier de se séparer de sa voiture lorsqu'il n'en a qu'un usage occasionnel. L'impact direct est la réduction de ses émissions de gaz à effet de serre (grâce à des moyens de transports plus écologiques : vélo, marche ...) et une réduction du nombre de véhicules [2]. Dès lors chaque utilisation d'une voiture se fait dans un but précis et l'utilisateur peut adapter au mieux son véhicule à ses besoins : petite citadine pour circuler en ville, camionnette pour déplacer des meubles, van pour déplacer la famille, etc...

Les réseaux d'auto-partage qui incluent le carburant dans leur forfait ont de leur côté cherché des véhicules dont le coût total de gestion est faible. Ils se sont naturellement orientés vers des véhicules hybrides qui ont une efficacité importante (à taille de véhicule équivalente). Le passage à l'hybride rechargeable ou au tout électrique n'a pourtant pas tout de suite suivi. ZipCar a organisé un pilote avec des Prius *plug-in hybrid* en 2009 puis mis quelques véhicules hybrides rechargeables en service à partir de 2011. L'intégration de la Honda FitEv dans la flotte de ZipCar a été annoncée uniquement en Septembre 2012 pour San Francisco. Los Angeles et Portland devraient prochainement être équipées. [3]

Les retombées de cette électrification des réseaux d'auto-partage sont diverses pour les utilisateurs. Premièrement cela permet de proposer une solution propre et sans encombre aux utilisateurs. De plus, l'anxiété liée à l'autonomie limitée n'est plus un problème : l'état de charge du véhicule est connu avant la réservation ; le confort de conduite est de ce fait amélioré.

Deuxièmement cela permet aux habitués des véhicules thermiques de passer derrière le volant et tester les véhicules électriques. Le manque d'information et d'essais ne permettent pas aux conducteurs de voir les avantages que peut offrir le véhicule électrique. Ils restent alors sur des a priori. Ce manque d'information en fait le principal frein à l'adoption du véhicule électrique [4].

### L'auto-partage bénéficie aux constructeurs

Tous les réseaux d'auto-partage n'ont pas réagi de la même manière à l'arrivée des véhicules électriques. Nous avons vu que ZipCar, avec 3 Honda FitEv à San Francisco, avance doucement. CityCarShare.org, organisation à but non lucratif, et concurrent direct de ZipCar dans la baie de San Francisco, a récemment réalisé une étude montrant l'intérêt que ses utilisateurs ont pour les véhicules hybrides et électriques. CityCarShare.org s'est fixée comme objectif d'avoir la moitié de sa flotte de véhicules électrique ou hybride

d'ici 2015. L'organisation à but non lucratif est sur la bonne voie avec 160 véhicules hybrides et 18 véhicules plug-in (hybrides ou électriques) sur une flotte de 400. Le nombre de véhicules entièrement électriques a augmenté récemment en passant de trois à cinq avec l'arrivée de deux Ford Focus Electriques en plus des deux Nissan Leaf et d'un Mitsubishi iMiEV. [4]

En parallèle de nouveaux réseaux d'auto-partage se sont développés : DriveNow et Car2Go respectivement gérés par BMW et Daimler. Après des essais en Allemagne avec différents modèles de voitures thermiques, DriveNow a lancé son implantation aux Etats-Unis dans la baie de San Francisco avec des BMW ActiveE entièrement électriques. Le service est annoncé comme "premium" mais le coût de 90\$ maximum par journée le rend moins cher que ZipCar.

Daimler de son côté a lancé Car2Go en utilisant des Smart dans 6 villes des Etats-Unis en plus d'autres villes au Canada et en Europe. La seule ville de Californie équipée du service Car2Go est SanDiego et c'est également la seule à être équipée de la version 100% électrique de la petite citadine.

Les constructeurs, en développant ce réseau, ont un accès direct aux utilisateurs. C'est donc l'occasion de renouer la relation directe avec l'utilisateur et de ne pas dépendre d'un intermédiaire (le réseau d'auto-partage). C'est aussi l'occasion de mieux comprendre l'utilisation qui est faite des véhicules en collectant des données, élément particulièrement important pour les véhicules électriques. De plus, ce n'est pas un hasard si les réseaux d'auto-partage de constructeurs se sont mis à l'électrique en Californie. La CARB (*California Air Ressource Board*) impose aux constructeurs d'avoir un pourcentage de leurs immatriculations provenant de véhicules propres [5]. De façon générale, un constructeur automobile qui vend 100.000 véhicules par an en Californie devra vendre au moins 1.000 voitures électriques avec une autonomie de 160 km en 2015.

Or, en attendant d'avoir des véhicules propres largement répandus sur le marché, les ventes de véhicules électriques ne répondant que partiellement aux exigences réglementaires, les constructeurs alimentent en véhicules propres ces flottes d'auto-partage. Ces véhicules permettent également de sensibiliser les conducteurs sur l'évolution des habitudes et les bénéfices des véhicules propres pour qu'ils deviennent de potentiels clients dans les années à venir.

### **Quelle est la place de l'auto-partage dans la ville de demain ?**

L'auto-partage (carsharing) a été décliné sous plusieurs modèles d'affaires. Il convient donc de parler "des" carsharings tels qu'ils ont été élaborés à travers le monde par différents acteurs. Une entreprise privée peut en être à l'origine (cf ci-dessus la position des constructeurs automobiles) mais dès lors que l'auto-partage offre un nouveau service de transport dans une ville, la collectivité locale prend une place importante dans la définition du modèle d'affaires.

En France, la Mairie de Paris a fait le choix d'une implantation massive à travers Paris mais aussi dans la petite couronne. Ainsi, Autolib doit disposer de 4.000 voitures électriques et 6.000 bornes de charges publiques en service fin 2012. Aux Etats-Unis, San Diego dispose du réseau Car2go. La mairie n'a pris qu'une part minimale dans le processus de déploiement du service. En définitive seulement 300 voitures sont disponibles dans San Diego. De cette comparaison franco-américaine, pouvant être étendue aux Villes de Los Angeles, Portland ou Nice, on ne peut que constater que l'initiative publique a pour avantage de favoriser le développement d'un service d'ampleur.

La taille critique par nombre d'habitants d'un service d'auto-partage permet selon nous de pouvoir compléter le réseau de transport urbain par une nouvelle offre. Or certaines villes, pour des raisons parfois politiques, voire financières, semblent opter pour une solution minimale afin de disposer de "leur" programme. Pire encore, à défaut de volonté publique et par l'engagement d'acteurs privés, les solutions d'auto-partage peuvent se superposer. Ainsi à San Francisco on dénombre plus de quatre entreprises offrant un tel service (Zipcar, City carshare, BMW, Hertz entre autres). Certains pourraient voir dans ce foisonnement un véritable choix pour le consommateur mais en définitive il revient à ce dernier de s'abonner à chacun de ces programmes pour en bénéficier, voire le cas échéant, chercher la disponibilité d'une voiture sur tous ces sites internet les uns après les autres.

Pour une municipalité, passer d'un rôle de facilitateur à celui d'initiateur ou coordinateur est sans doute la clef

de réussite de l'auto-partage, tout au moins en Californie.

### Sources :

- [1] Gen Y's Take on Car Ownership ? 'Not Cool', Time, 2/5/2012, Time, <http://business.time.com/2012/05/02/gen-ys-take-on-car-ownership-not-cool/>
- [2] Personal Vehicle Sharing Services in North America, Transportation Sustainability Research Center of UC Berkeley, <http://tsrc.berkeley.edu/node/596>
- [3] zipcar san francisco fleet now includes new honda fit ev, ZipCar : <http://ir.zipcar.com/releasedetail.cfm?releaseid=706763>
- [4] City CarShare Drives Bay Area Access to Electric Vehicles with 44% of Fleet Now Plug-in or Hybrid, 28/11/2012, CityCarShare : <https://www.citycarshare.org/article/largest-carsharing-electric-vehicle-fleet-in-the-bay-area-expands-with-addition-of-all-electric-ford-focus/>
- [5] Zero Emission Vehicle Regulation : 2009 through 2017 Model Years, CARB, <http://www.arb.ca.gov/msprog/zevprog/2011zevreg/attachb1.pdf>

### Rédacteurs :

- Sébastien ROUIF, [sebastien.rouif@consulfrance-sanfrancisco.org](mailto:sebastien.rouif@consulfrance-sanfrancisco.org) ;
- Laurent NAVES, [laurent.naves@edf.com](mailto:laurent.naves@edf.com) ;
- Suivre le secteur des cleantechs sur [sf.france-science.org](http://sf.france-science.org) - Retrouvez toutes nos activités sur <http://france-science.org>.