



Nouveaux usages de la voiture

Quel avenir ? Quels impacts ?

OCTOBRE 2016

Les nouvelles mobilités comme le covoiturage et l'autopartage se développent notamment grâce au numérique. Elles sont très utilisées dans les grandes villes où il existe pourtant des modes de transport alternatifs à l'automobile. Elles sont moins présentes dans les territoires les moins denses, davantage dépendants de l'automobile, notamment en raison de la difficulté d'atteindre une masse critique permettant aux services d'être rentables.

L'étude *Usages novateurs de la voiture et nouvelles mobilités*, copilotée par le ministère de l'environnement avec le Pôle interministériel de prospective et d'anticipations des mutations économiques (PIPAME), évalue le potentiel de développement de ces nouvelles pratiques. Elle élabore trois scénarios selon le type d'acteur qui jouerait un rôle moteur (pouvoirs publics, constructeurs automobiles, acteurs du numérique), et évalue pour chacun les impacts environnementaux et économiques, notamment en termes d'emploi pour les filières automobiles. Elle identifie des leviers d'action.

DEUX PRATIQUES EN DÉVELOPPEMENT

Le poids des nouvelles mobilités est encore faible comparé au parc de 32 millions de véhicules particuliers en France, mais il pourrait se renforcer en réponse aux besoins économiques et environnementaux.

LE COVOITURAGE

Le covoiturage permet l'utilisation en commun d'un véhicule par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, avec partage des frais (voir encadré 1).

La pratique du covoiturage varie en fonction des catégories socio-professionnelles et de l'âge des participants, de leur zone d'habitation et des trajets. La majorité des destinations sont des aires urbaines de plus de 200 000 habitants. Seuls 16 % des covoitureurs résident dans les communes rurales alors que celles-ci sont peu desservies par les transports en commun. Le covoiturage est davantage pratiqué pour les trajets du

quotidien, domicile-travail ou domicile-études. C'est d'ailleurs sur ce créneau qu'il connaîtra à moyen terme la plus grande progression, selon l'Ademe.

Encadré 1 –

Les différents types de covoiturage

- Le **covoiturage longue distance**, occasionnel, reposant le plus souvent sur l'utilisation de plateformes (de type BlaBlaCar)
- Le **covoiturage courte distance**, régulier (de type domicile travail, domicile étude)
- Le **covoiturage dynamique** permettant de synchroniser, en temps réel, les demandes et les offres de trajets à partir d'applications nomades, parfaitement adapté aux trajets courts.

L'AUTOPARTAGE

L'activité d'autopartage commercial est la mise en commun, au profit d'utilisateurs abonnés, d'une flotte de véhicules, sous forme d'un système de location de courte durée géré par une entreprise. Il existe 3 types d'autopartage : en boucle, en trace directe de type Autolib' et le free-floating (peu développé en France, il permet de laisser le véhicule loué où l'on veut dans une aire délimitée).

L'autopartage entre particuliers est la mise en commun d'un ou plusieurs véhicules, utilisés par des amis, des voisins, des proches ou des particuliers le plus souvent mis en relation par un intégrateur pour des trajets différents à des moments différents. Ce type d'autopartage est en croissance avec un parc actuel de 50 000 véhicules en location alors que l'autopartage commercial se développe en grande partie grâce au développement des services en trace directe offerts essentiellement dans les zones très denses.

L'analyse de pratiques ayant cours à l'étranger (voir encadré 2) montre le rôle primordial des constructeurs automobiles dans le développement de l'autopartage.

Encadré 2 –

À l'étranger, une croissance de l'autopartage soutenue par les constructeurs

Une étude sur l'Allemagne et le Japon montre que le développement des offres d'autopartage est fortement dépendant des stratégies des constructeurs locaux et des ressources qu'ils investissent dans des services « annexes » à leur activité historique. En Allemagne, le développement de l'autopartage est important car il existe des synergies entre des constructeurs prêts à investir, des gestionnaires de parking et des transporteurs publics. Au Japon, le développement de l'autopartage répond à une volonté des constructeurs d'introduire leurs véhicules hybrides sur le marché, des pouvoirs publics de limiter les importations d'hydrocarbures et des gestionnaires de parking de limiter la congestion de leurs surfaces d'exploitation.

Dans ces deux pays, les services partagés sont d'abord et avant tout des moyens pour les entreprises automobiles de faire valoir des options technologiques « innovantes », de toucher des clientèles nouvelles et de créer des synergies avec les pouvoirs publics.

Encadré 3 –

Les véhicules les plus anciens sont détenus par les ménages les moins riches en zone rurale

Une analyse statistique fondée sur une segmentation des ménages français en 25 catégories (en croisant des zones fonction de la densité démographique et les quintiles de revenus) permet d'évaluer leurs besoins de mobilité liés à l'automobile.

Le parc le plus ancien est aujourd'hui majoritairement détenu par les ménages les moins aisés en zone rurale. Fortement contraints à l'achat et à l'entretien d'un véhicule, les ménages ruraux sont ceux qui font le plus de kilomètres, rejettent ainsi le plus de CO₂ dans l'atmosphère et participent le moins au chiffre d'affaires des constructeurs automobiles en achetant davantage des véhicules d'occasion et en privilégiant une durée de détention des véhicules plus longue.

UN RÉSERVOIR DE DEMANDE EN ZONE RURALE

Les utilisateurs des services d'autopartage sont majoritairement issus des quintiles supérieurs de revenus et se localisent principalement dans les villes de plus de 100 000 habitants. Or, les besoins de mobilité sont plus importants dans les zones les moins denses. Ces nouveaux services permettraient, pour les ménages les moins riches en zones rurales et qui détiennent les véhicules les plus anciens et les plus polluants (voir encadré 3), d'utiliser, sur la base d'un partage de frais, un parc automobile plus récent et moins polluant.

UNE ANALYSE PROSPECTIVE BASÉE SUR TROIS SCÉNARIOS CONTRASTÉS

En se développant de manière importante, ces nouveaux usages permettraient une massification sur l'ensemble du territoire. Pour évaluer le potentiel de développement dans les zones les moins denses, l'étude définit trois scénarios prospectifs de massification de ces usages et mesure leurs impacts relatifs aux systèmes de transport sur les plans économique, environnemental et social.

Chacun des scénarios est porté par un type d'acteur dominant : acteurs publics, acteurs de la filière automobile et acteurs des nouvelles mobilités et de l'économie numérique. Ces scénarios s'appuient sur un développement conjoint du covoiturage et de l'autopartage et mobilisent notamment le réservoir de demande existant dans les zones les moins denses.

Ils comparent une évolution du parc basé sur le développement du covoiturage et de l'auto-partage à la situation actuelle. Les impacts sur l'équipement et l'usage des différentes catégories de ménages, puis les effets de ces usages sur le parc, sont mesurés à travers l'âge moyen du parc, les consommations d'énergie et les émissions de CO₂ pour en déduire des impacts économiques, notamment sur l'emploi.

Une intensification de l'usage des parcs automobiles conduirait à transférer une part des dépenses d'utilisation vers des dépenses d'acquisition plus porteuses d'activité industrielle. Une variation des coûts d'usage de l'automobile peut également impacter la part modale de la voiture. Pour simuler différentes formes de développement des nouveaux usages automobiles, deux « effets » principaux sont pris en compte : un effet « covoiturage » avec une augmentation du taux d'occupation qui réduit mécaniquement la circulation et donc les consommations de carburants et les émissions de CO₂, et un effet « autopartage » avec un nombre restreint de véhicules utilisés plus intensivement (kilométrage accru), qui engendre un renouvellement du parc plus rapide et l'entrée accélérée de véhicules moins polluants.

Nouveaux usages de la voiture - Quel avenir ? Quels impacts ?

Les trois scénarios prospectifs ont des impacts sur le parc automobile et son usage et au final sur les consommations de carburant, les émissions de CO₂ et l'activité économique. Ils permettent de comparer la situation actuelle avec celle qui pourrait advenir si les hypothèses des différents scénarios se réalisaient. L'étude compare ensuite entre eux les scénarios pour déterminer leurs impacts et évaluer leur « désirabilité » et leur « plausibilité ».

CARACTÉRISTIQUES DES SCÉNARIOS

Scénario 1 : Acteurs publics / Enrichissement de l'offre intermodale

Dans le scénario 1, l'évolution des nouveaux usages est accompagnée par le couple pouvoirs publics/transports publics dont le but est de renforcer l'intermodalité entre les différents modes de transports en limitant le recours à l'automobile. Ces nouveaux services restent liés à l'usage de la voiture, mais s'insèrent dans un ensemble plus vaste de solutions de mobilité suivant des critères modulables.

Scénario 2 : Filière automobile / Enrichissement des offres automobiles

Dans le scénario 2, les acteurs traditionnels de la filière automobile conservent un rôle clé en diversifiant leur activité et en s'appuyant sur les solutions des nouveaux entrants du numérique. Ce scénario « continuiste » considère les nouveaux usages de l'automobile comme un enrichissement ou une complexification des offres et usages automobiles. Ces acteurs sont proactifs et viennent compléter et crédibiliser les solutions développées par les nouveaux entrants.

Scénario 3 : Nouveaux entrants / Développement massif des plate-formes

Dans le scénario 3, les nouveaux acteurs du numérique développent fortement leurs services ce qui leur permet d'imposer leurs orientations aux acteurs traditionnels notamment à travers leurs plates-formes. Les acteurs de la filière automobile et les opérateurs de transports publics doivent s'adapter et recentrer leurs activités. Ce scénario est caractérisé par une forte hausse de la demande de mobilité et de la place de l'automobile.

Principales hypothèses retenues pour les scénarios

Hypothèses	Scénario 1 « Acteurs publics / Enrichissement de l'offre intermodale »	Scénario 2 « Filière automobile / Enrichissement des offres automobiles »	Scénario 3 « Nouveaux entrants / Développement des plates-formes »
Mobilité des ménages	constante	+2 %	+10%
Part modale de la voiture	- 5%	pas de report modal	+7%
Taux d'occupation	+10%	+15%	+11%
kilométrage unitaire	+17%	+25%	+18%
km parcourus annuellement par le parc partagé	4 fois l'usage standard	2 fois l'usage standard	2 à 4 fois l'usage standard en fonction des zones.

IMPACTS DES SCÉNARIOS EN MATIÈRE D'EMPLOI ET D'ENVIRONNEMENT

Les scénarios ont été bâtis dans le cadre d'ateliers prospectifs et définissent des trajectoires contrastées ne permettant pas des comparaisons toutes choses égales par ailleurs. Les résultats sont donc à prendre avec précaution, en raison d'hypothèses nécessairement simplificatrices, comme l'impact du covoiturage sur les émissions de CO₂ : ainsi des phénomènes de report modal du train vers la route, ou d'effets rebond, peuvent atténuer le gain environnemental.

Scénario 1 : Acteurs publics / Enrichissement de l'offre intermodale

Le scénario 1 est caractérisé par une diffusion homogène des nouveaux services au sein des territoires, mais il paraît fragile, car il exige des investissements publics importants difficilement compatibles avec la situation budgétaire actuelle. Les dépenses de transport des ménages décroissent de 19 %, le parc automobile diminue de 26 %. L'impact négatif sur l'emploi dans l'industrie automobile (- 4 000 emplois) et sur l'emploi associé aux dépenses automobiles (- 62 000 emplois) est limité en raison du renouvellement plus rapide du parc suite à un usage plus intensif des véhicules. Les émissions de CO₂ diminuent de 12 %.

Scénario 2 : Filière automobile / Enrichissement des offres automobiles

Le scénario 2 semble créer le « meilleur compromis » entre les bénéfices écologiques induits par les nouveaux usages et leur impact sur l'activité et l'emploi de la filière automobile. En termes de dépenses des ménages (- 20 %) et de réduction des émissions de CO₂ (-11 %), il est proche du scénario 1, mais il permet une réduction du parc plus importante (-30 %). L'impact net sur l'emploi associé aux dépenses automobiles est négatif (- 64 000 emplois) mais des créations d'emplois se font dans l'industrie automobile (+14 000 emplois). Ce scénario semble plus facilement réalisable, car il correspond à une stratégie possible des professionnels de l'automobile. De plus, la constitution de flottes partagées financées par les particuliers limiterait l'investissement public.

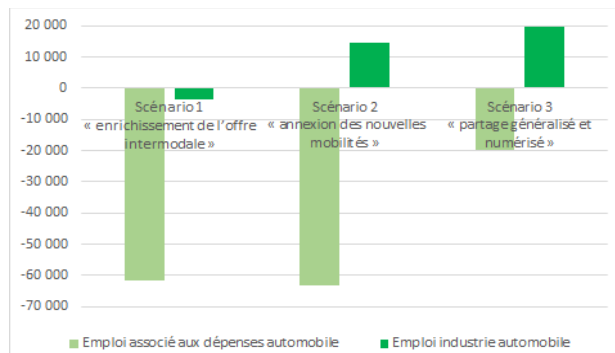
Scénario 3 : Nouveaux entrants / Développement massif des plate-formes

Le scénario 3 est plus favorable à l'emploi avec un bilan net nul (20 000 emplois associés aux dépenses automobiles détruits mais 20 000 emplois créés dans l'industrie automobile). Il génère pour les ménages une baisse des dépenses inférieure à celle des autres scénarios (-7 %) car les nouveaux services se développent fortement dans des zones plus couvertes par l'offre de transports publics. Le développement de ces services, limité territorialement, notamment en zones peu denses, n'a pas d'impact significatif sur les consommations de

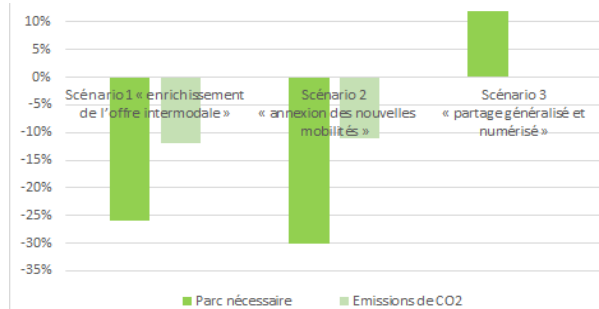
carburant et les émissions de CO₂. Ce scénario permettrait aussi aux collectivités de réduire le financement des transports publics.

Les trois scénarios envisagés confirment l'intérêt environnemental et économique d'une diffusion à grande échelle des services de covoiturage et d'autopartage, possible si ces services évoluent et se diversifient. Une synergie entre « nouvelles pratiques » et « anciens métiers » permettrait probablement aux nouveaux services automobiles d'atteindre les volumes capables de fournir des solutions de mobilité bénéfiques pour les ménages et pour l'environnement.

Variation des emplois des filières automobiles par scénario



Variation du parc automobile et des émissions de CO₂ par scénario



Source : PIPAME 2016

QUELS LEVIERS POUR DÉVELOPPER LES NOUVELLES MOBILITÉS ?

Pour développer les nouvelles mobilités, l'étude propose de multiplier les expérimentations de mobilité alternative dans les territoires, de favoriser l'émergence d'un standard technique à l'ouverture/fermeture à distance des véhicules et de développer l'interopérabilité entre les différents modes de transport, *via* des systèmes d'information ouverts et fiables.

Face au déséquilibre territorial en matière de mobilité, la recommandation la plus originale de l'étude est de favoriser les synergies entre les acteurs du secteur automobile (distributeurs, garagistes...) et ceux des nouvelles mobilités pour mobiliser un stock « oisif » de 500 000 à 600 000 voitures d'occasion qui attendent de trouver un acquéreur. Les professionnels de l'automobile pourraient rendre accessible une partie de ce stock *via* des plates-formes d'autopartage et ainsi desservir des territoires peu denses en profitant du maillage fin de leur réseau.

Références

- Usages novateurs de la voiture et nouvelles mobilités – Prospective (PIPAME), janvier 2016
- Covoiturage longue distance : état des lieux et potentiel de croissance – Études et documents n°146 (CGDD), mai 2016
- Étude nationale sur le covoiturage courte distance (ADEME), septembre 2015
- Enquête auprès des utilisateurs du covoiturage longue distance (ADEME), septembre 2015
- Les comptes des transports en 2013 -Tome 2- Dossiers d'analyse économique des politiques publiques des transports – Évaluation des impacts des services d'autopartage (CGDD), novembre 2015
- Le covoiturage pour les déplacements domicile-travail : quel potentiel ? – Études et documents n°107 (CGDD), juin 2014

Directrice de la publication : Laurence Monnoyer-Smith, commissaire générale au développement durable

Auteur(s) : Stéphane Tazska

Dépôt légal : Octobre 2016

ISSN : en cours

commissariat général au développement durable

Service de l'économie, de l'évaluation et de l'intégration du développement durable

Sous-direction de la mobilité et de l'aménagement (MA)

Tour Séquoia

92055 La Défense cedex

Courriel : Ma.Seei.Cgdd@developpement-durable.gouv.fr

www.developpement-durable.gouv.fr

