



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



# Les Rencontres de la MOBILITÉ INTELLIGENTE

PARIS • BEFFROI DE MONTROUGE • 26-27 JANV. 2016

## Jaboeuf/Fulda– L'autopartage, la multiplicité des services

Caractéristiques institutionnelle et technologiques, analyse des  
pratiques.

NOS PARTENAIRES :



Des formes multiples dépendantes :

- Des souhaits des collectivités
- Des offres des sociétés d'autopartage

⇒ Pour les collectivités, critères d'arbitrage encore flou en particulier relativement aux choix technologiques (VE ou VT)

## **Objectifs:**

1 - à partir de l'observation de systèmes existants, identifier les critères permettant d'arbitrer entre

- Les formes d'autopartage
- Les technologies

2 - aider les collectivités dans la définition de leur stratégie

## 1. L'influence des contextes locaux

- a. Volonté des pouvoirs publics et réglementation
- b. Les acteurs industriels
- c. Financement

## 2. Trace directe et boucle fermée, des caractéristiques d'utilisation différentes

- a. Les durées d'utilisation
- b. Structure tarifaire
- c. Fréquence d'utilisation
- d. L'importance des caractéristiques de la flotte

## 3. Profil des utilisateurs

- a. En boucle: des urbains faiblement motorisés
- b. En trace: la génération smartphone
- c. Et le véhicule électrique?

# Les outils juridiques

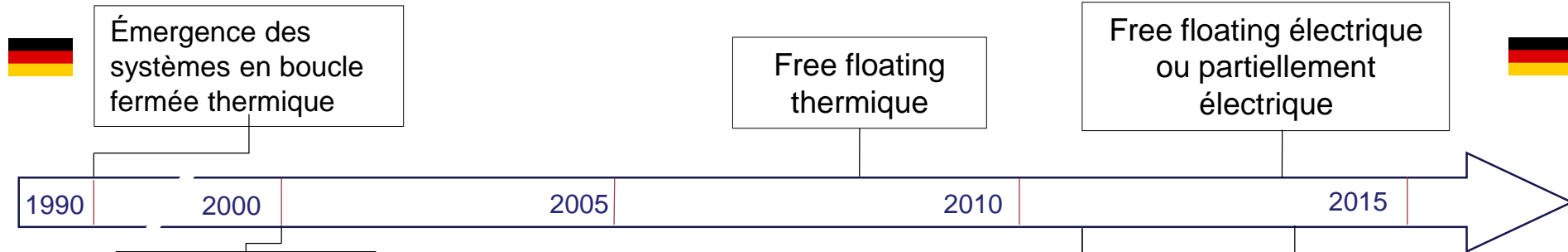
Espace public non réservé

Bornes de charge sur espaces privés

## CADRE RÉGLEMENTAIRE EN ALLEMAGNE

Pas de cadre réglementaire Fédéral – Les modalités d'occupation de l'espace public dépendent des Lander.

## ÉVOLUTION DES SYSTÈMES EN ALLEMAGNE



## ÉVOLUTION DES SYSTÈMES EN FRANCE

Quelques AOT

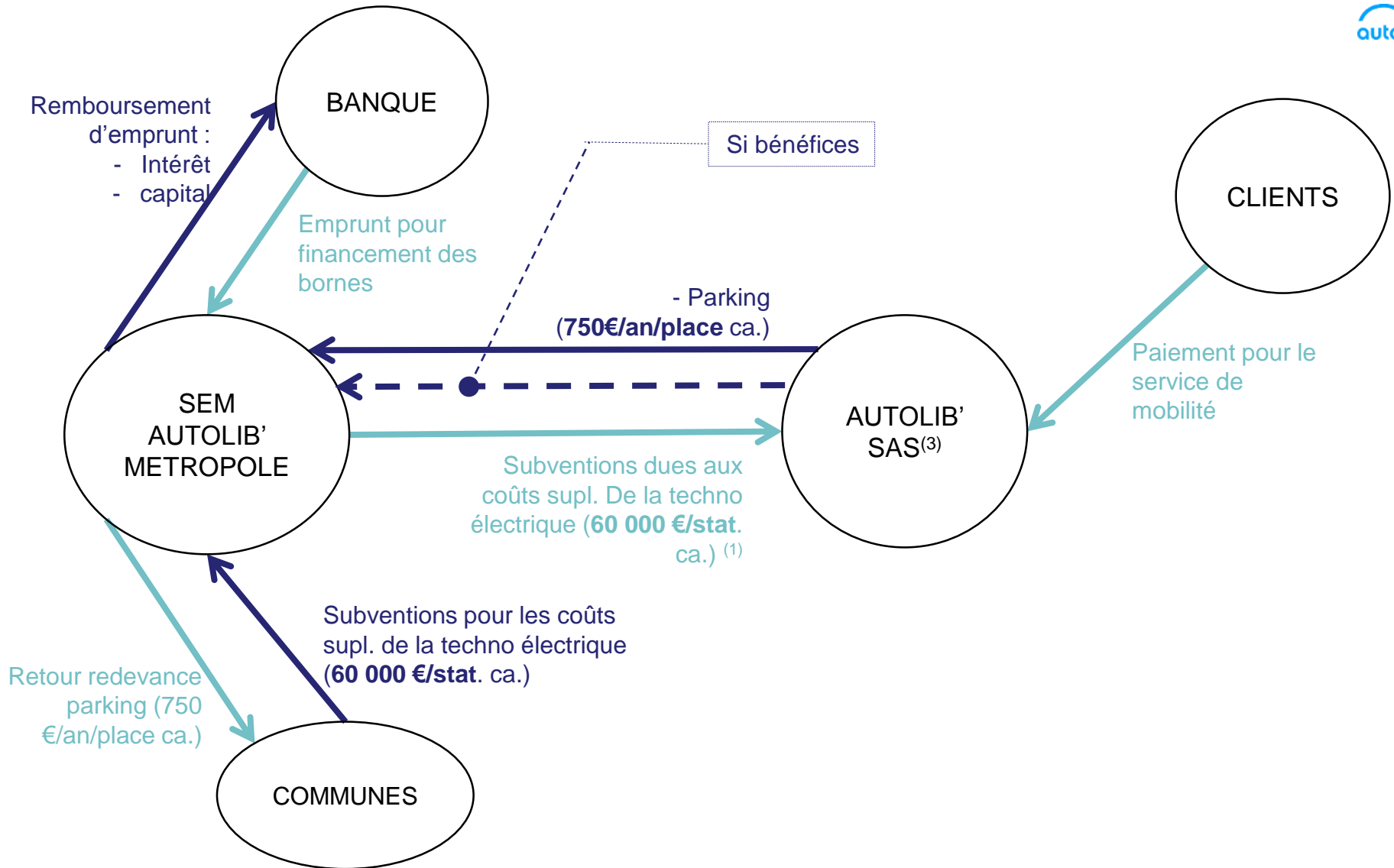
Mise en place de DSP -électriques

Mise en place d'AOT -électriques

## CADRE RÉGLEMENTAIRE EN FRANCE

Privé  
Public exclusif ou non

Utilisation exclusive de l'espace public;  
installation de bornes de charge en voirie



**La Chronologie** est marqué par l'implantation plus forte et plus précoce d'initiatives en boucle en Allemagne qu'en France.

Les acteurs Allemands sont essentiellement des industriels de l'automobile. Le paysage français est plus complexe avec des consortiums regroupant industriels, entreprises de services urbains, énergéticiens.

Occupation exclusive de l'espace public permise en France par DSP et AOT; Pas de cadre Fédéral en Allemagne.

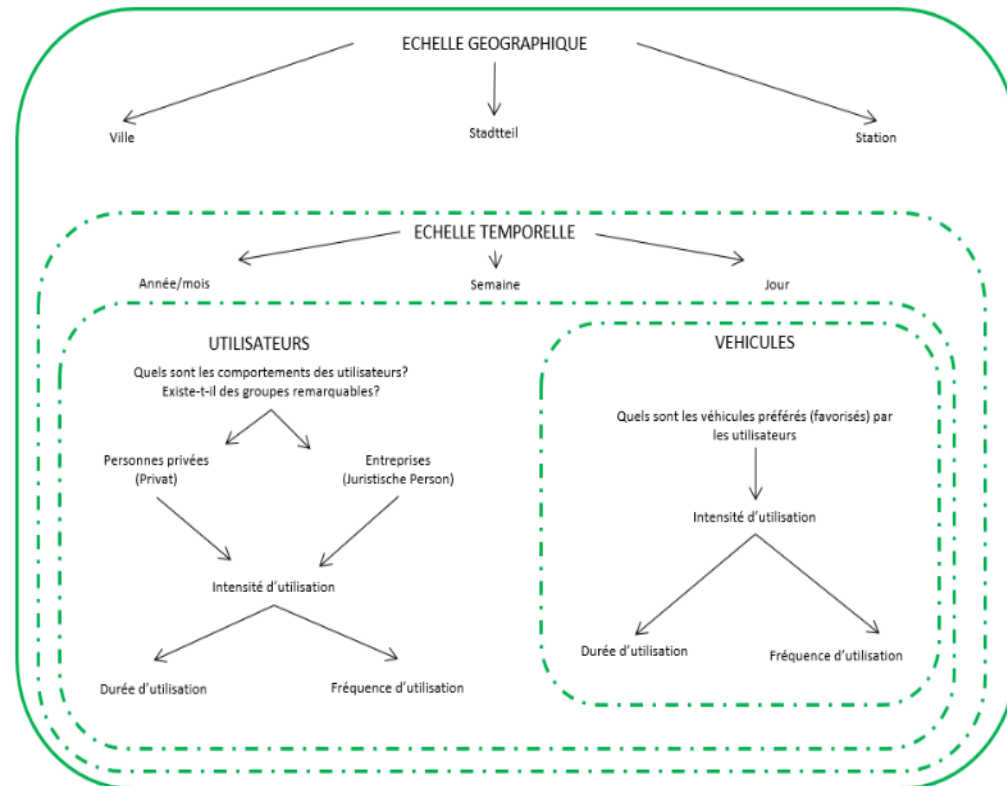
## Partie II – Trace directe, boucle fermée, des utilisations différentes.

### Méthode:

- Analyse des comportements réels d'utilisation d'un système d'autopartage en boucle fermée
  - Partenariat avec la société Stadtmobil : données 2013
    - 7000 clients privés/personnes morales
    - 500 véhicules, 7 catégories

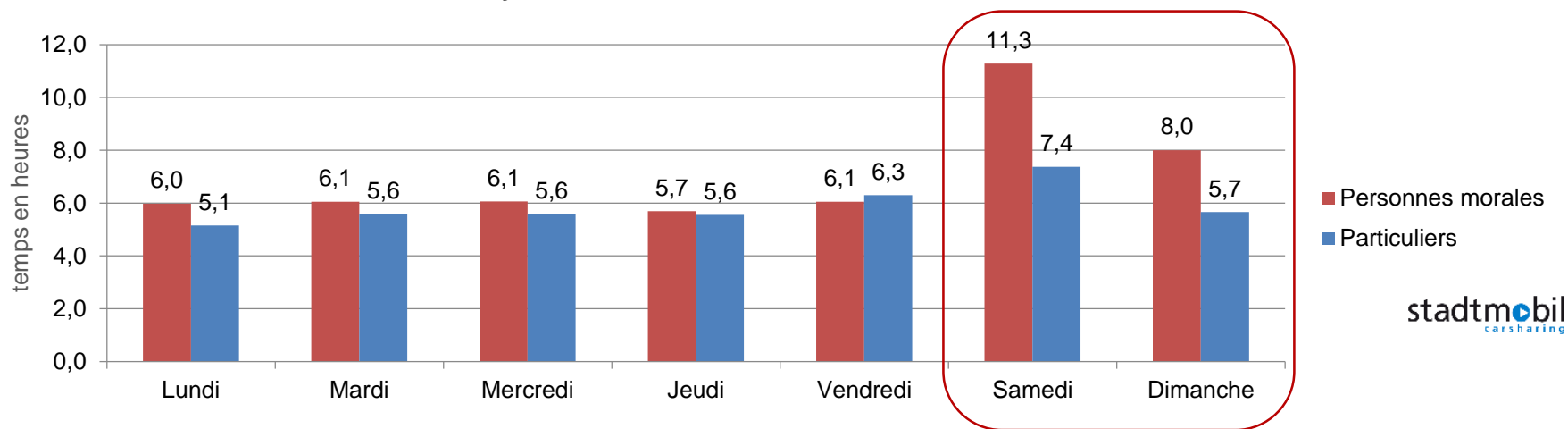
### ○ Analyse :

- Utilisation des véhicules
- Comportements des utilisateurs
- Caractéristiques locale (micro-locales)
- Comparaison avec les données Autolib'

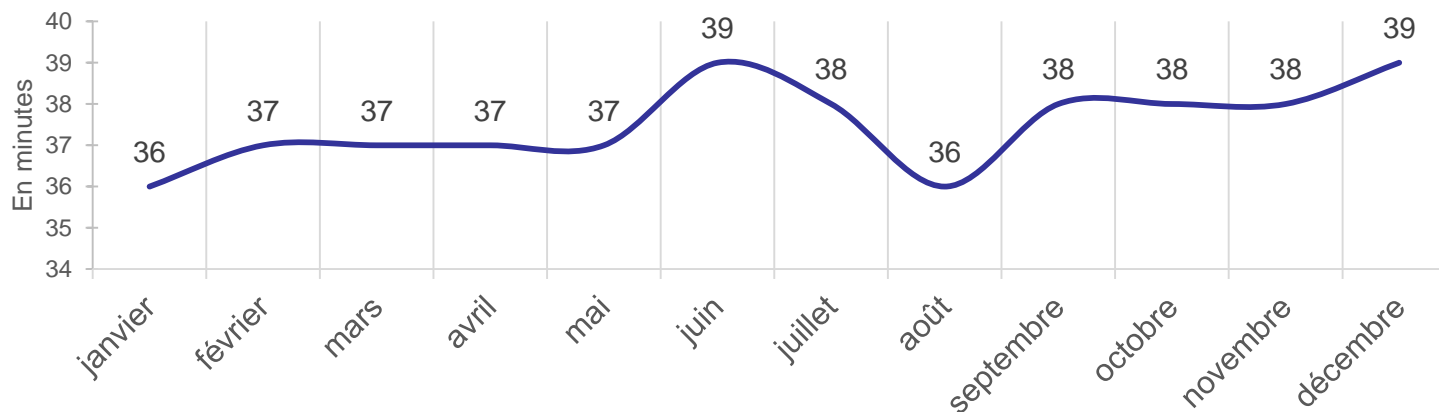


# Durées des utilisations

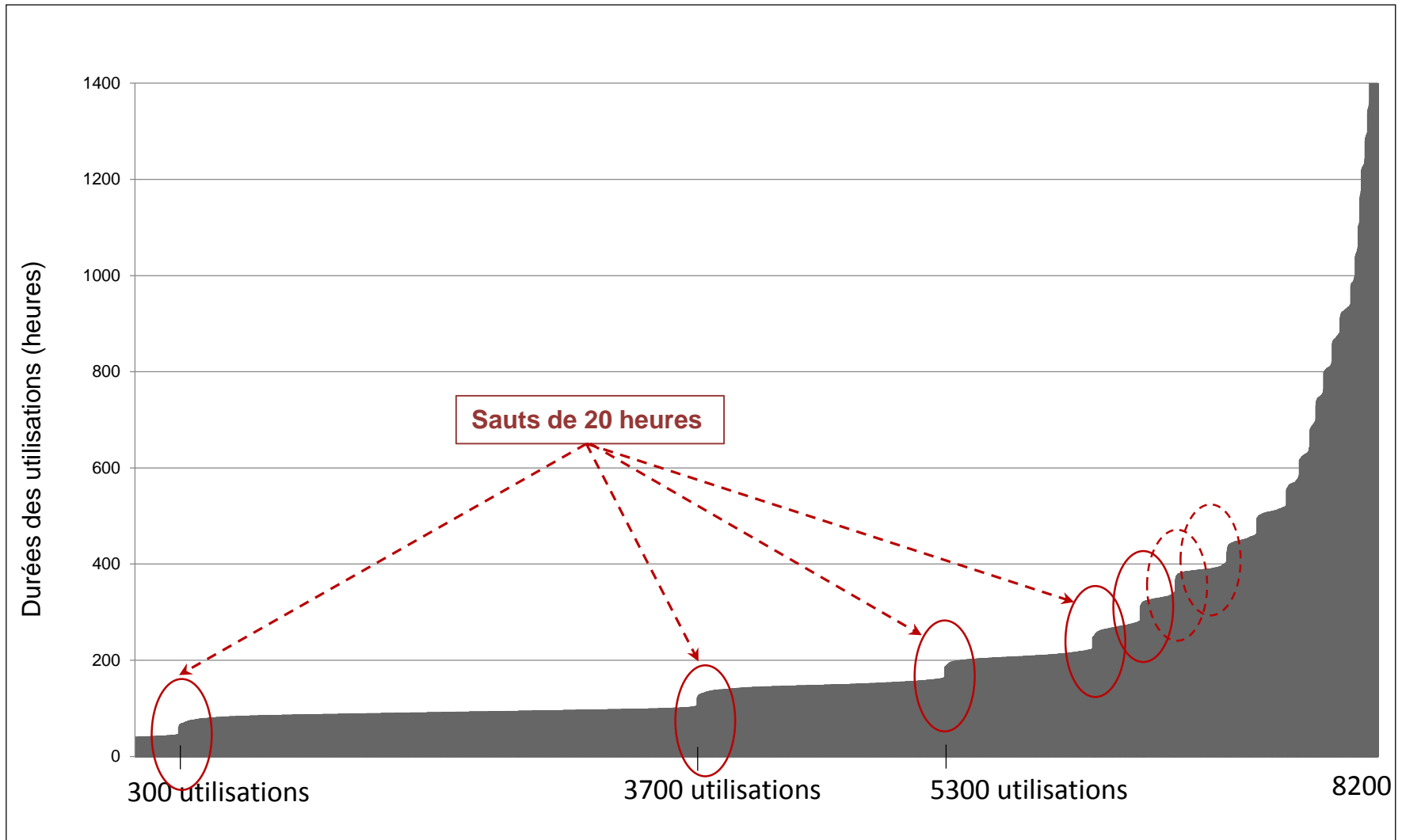
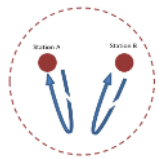
## Durée moyenne des utilisations Stadtmobil - Année 2013

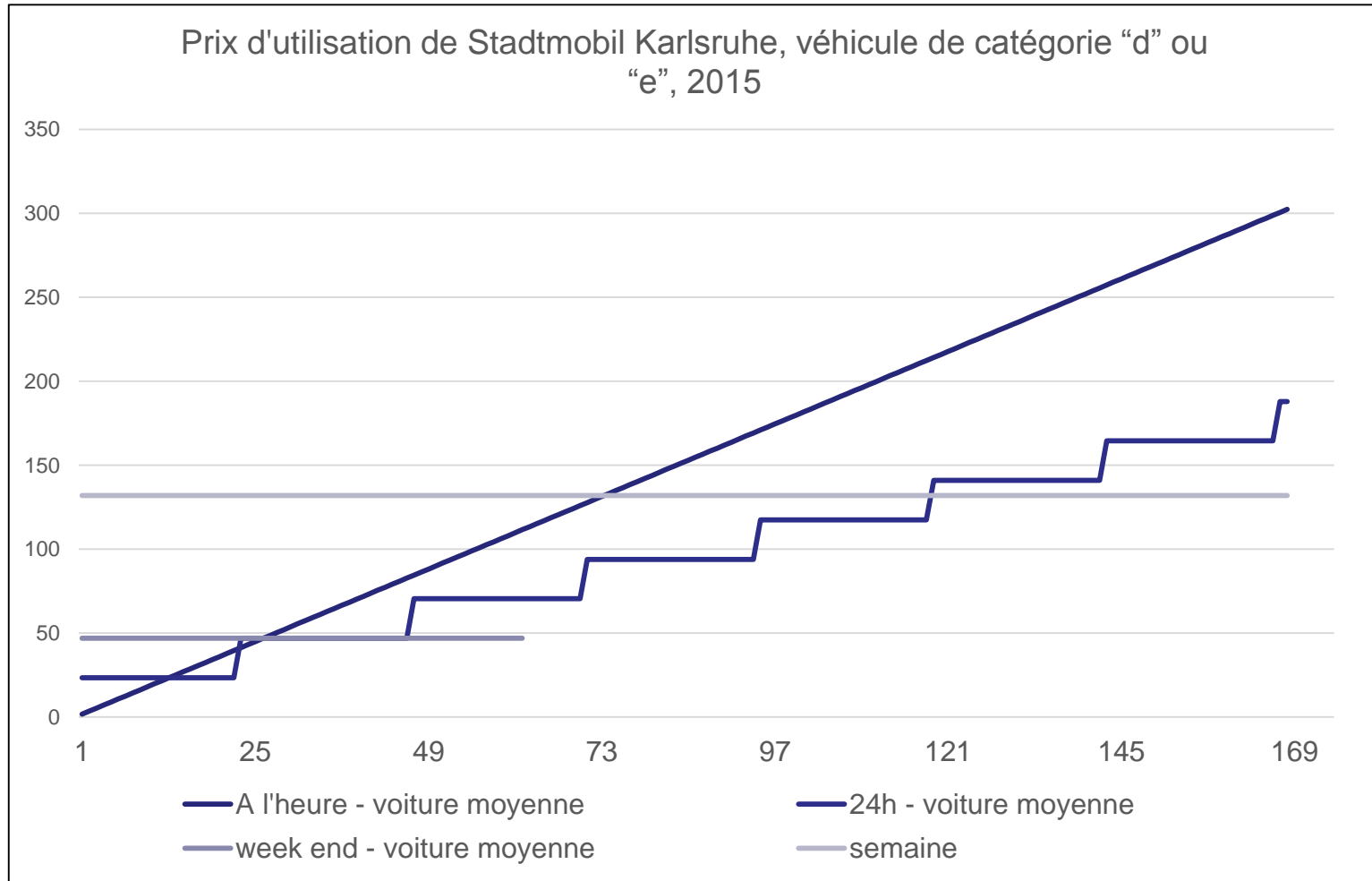
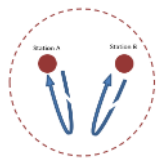


## Durées moyennes des utilisation Autolib' (IdF)

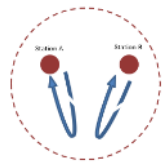




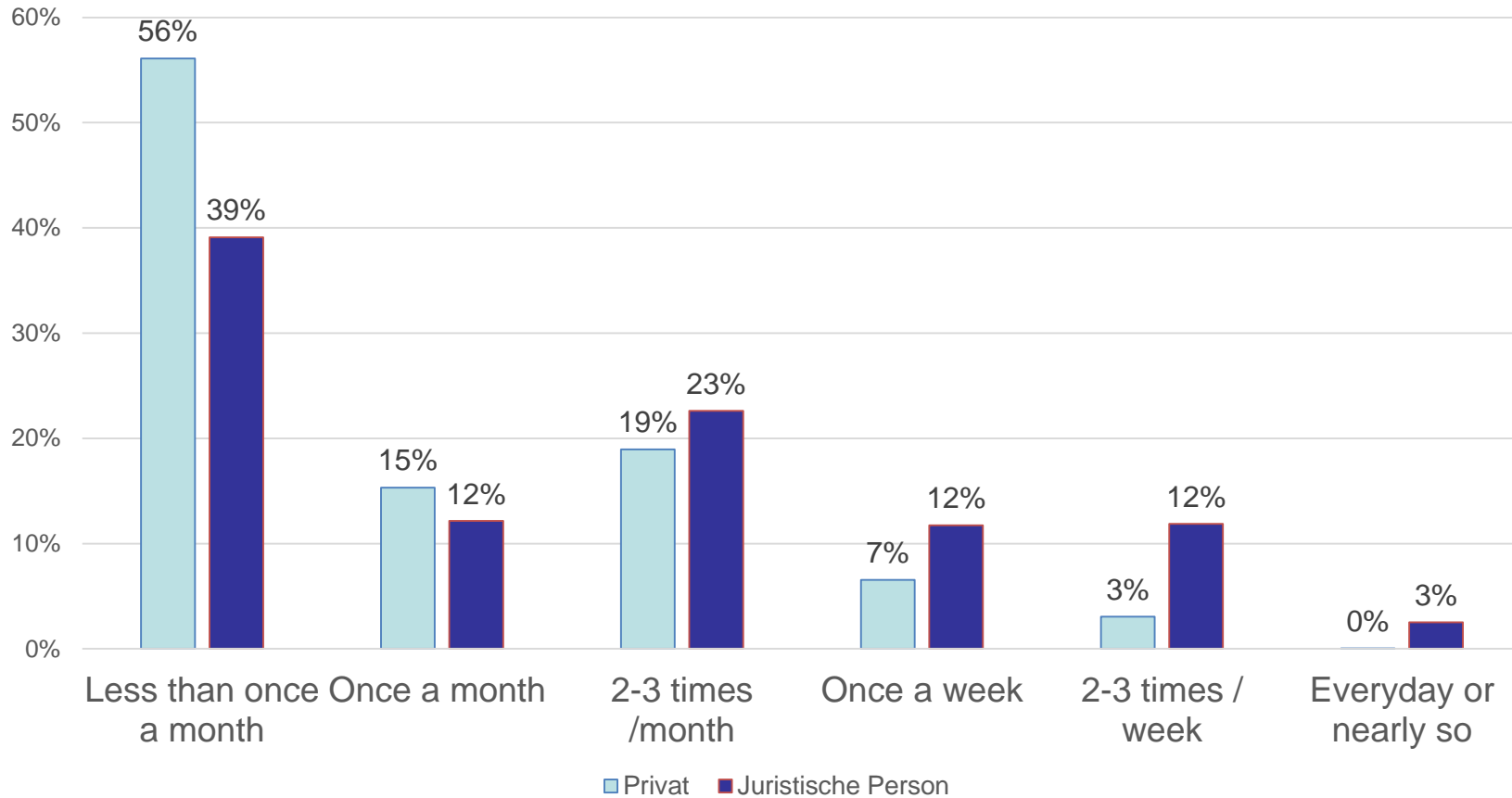




⇒ 5% des utilisations représentent 68% du temps total d'utilisation du service



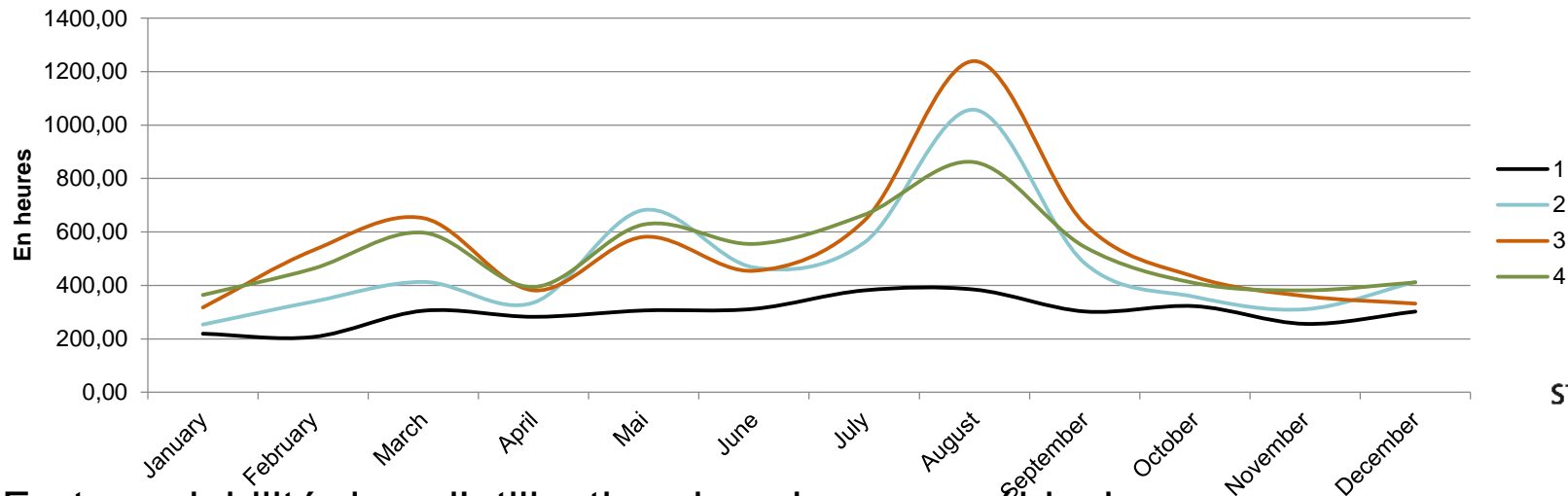
Fréquence d'utilisation de Stadtmobil, personnes morales vs. privés, 2013



⇒ 57% des utilisateurs Autolib' l'utilisent plus de 2 fois par semaine

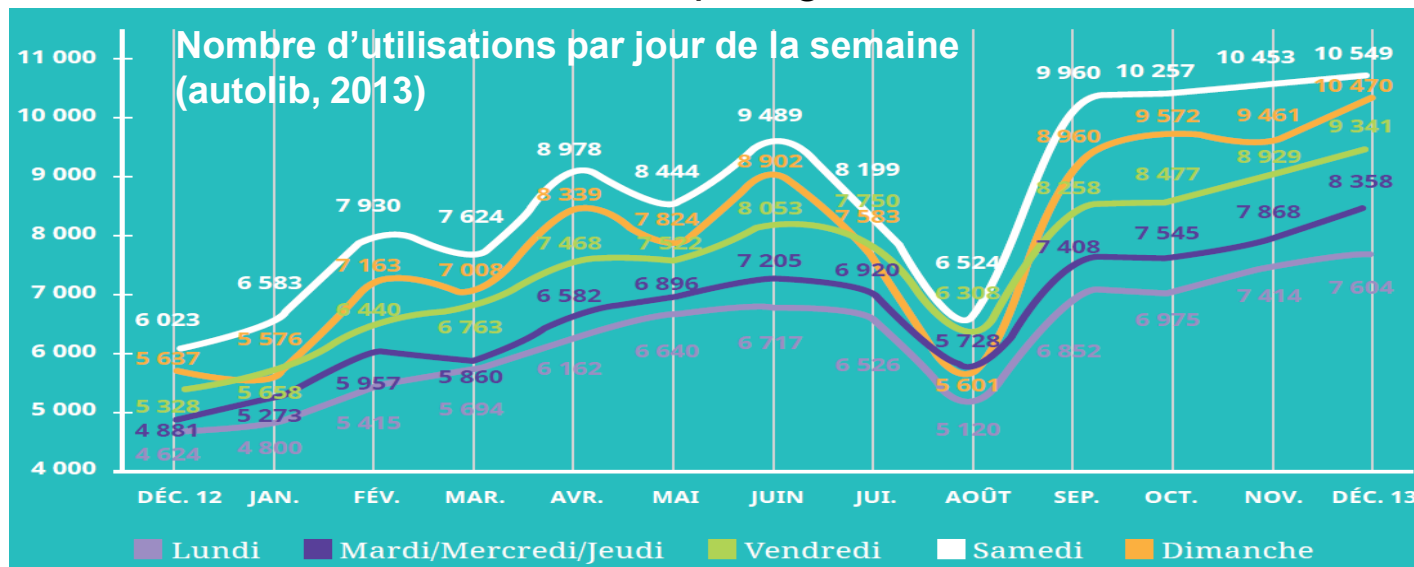
# L'importance d'une flotte diversifiée

## Durée moyenne d'utilisation des véhicules, 2013



stadt**mob**il  
carsharing

⇒ Forte variabilité dans l'utilisation des plus gros véhicules



autolib'

### Systeme en boucle fermée, à Karlsruhe:

- ⇒ Grace à l'emploi de SIG, recoupement entre la BdD Stadtmobil et les statistiques sociologiques de des quartiers (pas d'enquêtes):
- Faible taux de motorisation (forte densité et bonne desserte en TC)
  - Classe sociale moyenne (4ieme - 6ieme décile de revenus)
  - Pas d'information sur l'âge ou la composition du foyer

### Systeme en trace directe en Allemagne (d'après fournisseurs de service) :

- 60 % ont moins de 36 ans
  - Toutes catégories sociales
  - Faible taux de motorisation
  - Utilisateurs réguliers des TC et modes doux
- ⇒ « **génération smartphones** »

### Quelle préférences pour les véhicules électriques en autopartage?

(Enquête Kiermasch, 2013)

Bonne superposition de **l'image** de la trace directe et du VE

Parmi les personnes interrogées:

- 90% préfèrent le VE
- Mais contre une augmentation du prix dû à la technologie
- Image de véhicule propre importante pour les jeunes familles

- Des systèmes différents entre France et Allemagne:
  - Forte influence du cadre réglementaire et institutionnel,
  - Favorable en France au développement de la pratique
  
- Spécificité d'utilisation d'un système en boucle fermée: Stadtmobil Karlsruhe
  - Importance des utilisations les plus longues
  - Utilisations en moyenne assez longue (env. 6h en semaine)
  - Utilisations peu fréquente
  - Utilisations sensible au phénomène de saisonnalité
  - Utilisations dépendent fortement du type de véhicule.
  
- Aspects technologiques:
  - La compatibilité de l'électrique avec l'autopartage dépend du cadre réglementaire et du type de système
  - Attention aux effets sur les choix modaux

## Contacts

Rémi JABOEUF  
jaboeuf@eifer.org

+49 721 61 05 13 36

Anne-Sophie FULDA  
fulda@eifer.org

+49 721 61 05 14 54

EIFER  
Emmy-Noether-Straße 11  
76131 Karlsruhe  
Germany  
www.eifer.org

