

CITIZ ALPES-LOIRE : LES CLÉS DE L'AUTOPARTAGE GRENOBLOIS

Le développement de l'autopartage est une orientation du Plan de déplacements urbains (PDU) de la métropole grenobloise (voté en 2019) : il propose une alternative crédible à la possession de la voiture individuelle.

Cette note synthétise une étude sur le sujet, réalisée par l'Agence d'urbanisme, fruit d'un partenariat avec le Syndicat mixte des mobilités de l'agglomération grenobloise (SMMAG) et Citiz Alpes-Loire. Elle relate les principaux enseignements du diagnostic issu de l'exploitation des données d'usages 2019 de Citiz Alpes Loire, acteur historique qui propose depuis une vingtaine d'années un service d'autopartage parmi les mieux dotés en France.

En décryptant cette expérience réussie, l'Agence d'urbanisme met en lumière des caractéristiques du service Citiz à développer sur le territoire grenoblois et au-delà.

Autopartage, de quoi parle-t-on ?

L'autopartage est défini par le code des transports (art. L1231-14) comme « la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules [...] pour le trajet de son choix et pour une durée limitée ».

Dans les faits, on distingue trois types d'autopartage :

- **L'autopartage en boucle**, ou l'autopartage historique
L'utilisateur réserve un véhicule et l'emprunte dans une « station » et doit le rendre au même endroit en fin de location. La station peut être une place dédiée sur l'espace public ou dans un parking en ouvrage. Le service historique de Citiz Alpes Loire est en boucle.
- **L'autopartage « en trace directe »** ou « one way »
Il se différencie de l'autopartage classique par la possibilité de stationner le véhicule à un endroit différent de celui où il a été emprunté. L'exemple le plus connu est celui du service Autolib'. Il n'est pas déployé sur l'aire grenobloise.
- **L'autopartage en « freefloating »** ou « flotte libre »
Il se caractérise par la possibilité pour l'utilisateur de stationner son véhicule où il le souhaite, dans un périmètre défini. Libre-service intégral, il se pratique **sans réservation préalable ni station**. Le service Yea ! de Citiz Alpes-Loire fait partie de cette catégorie.

PANORAMA GLOBAL DE L'AUTOPARTAGE DANS L'AIRE GRENOBLOISE (2019)

Un seul opérateur : Citiz Alpes-Loire

- 116 stations
- 133 véhicules
- 70 % des véhicules dans la ville-centre
- Près de 3 000 clients dont 2/3 de particuliers

Citiz Alpes-Loire, encore nommé Cité Lib jusqu'en 2016, est l'une des toutes premières initiatives d'autopartage en France, née au début des années 2000 à Grenoble sous le nom "Alpes Autopartage". Citiz Alpes-Loire, SCIC ou Société Coopérative d'Intérêt Collectif, fait partie des membres fondateurs du Réseau Citiz.

Citiz propose deux types d'autopartage : l'autopartage en boucle et le freefloating.



Évolution 2017-2019 du nombre de véhicules et de réservations

| Autopartage Grenoble Alpes Métropole | Service en boucle | | | Service Yea ! |
|--------------------------------------|-------------------|---------------|-------------------|---------------|
| | 2017 | 2019 | Evolution 2017-19 | 2019 |
| Véhicules disponibles en fin d'année | 100 | 122 | 22% | 45 |
| Réservations sur l'année | 24 290 | 27 204 | 54% | 11 350 |
| Kilomètres parcourus | 1,9 millions | 2,15 millions | 11% | 211 600 |
| Distance moyenne des trajets | 79 | 79 | | 18 |

| Autres territoires | Pays Voironnais | | Grésivaudan | | Trièves |
|--------------------------------------|-----------------|--------|-------------|--------|---------|
| | 2017 | 2019 | 2017 | 2019 | 2019 |
| Véhicules disponibles en fin d'année | 4 | 4 | 3 | 5 | 2 |
| Réservations sur l'année | 680 | 804 | 330 | 542 | 46 |
| Kilomètres parcourus | 48 000 | 64 400 | 35 000 | 56 600 | 3 200 |
| Distance moyenne des trajets | 70 | 80 | 104 | 103 | 69 |

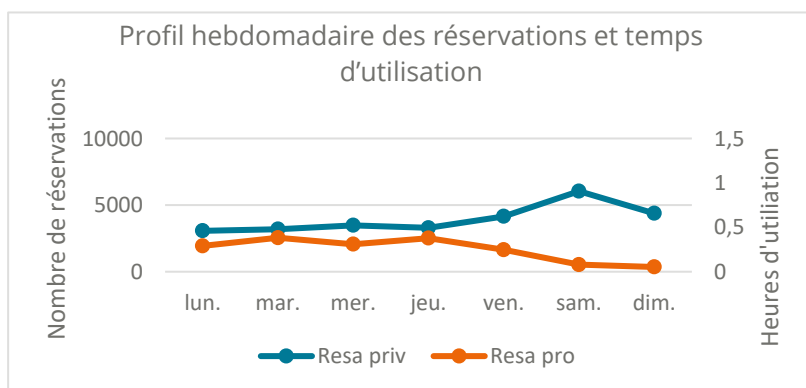
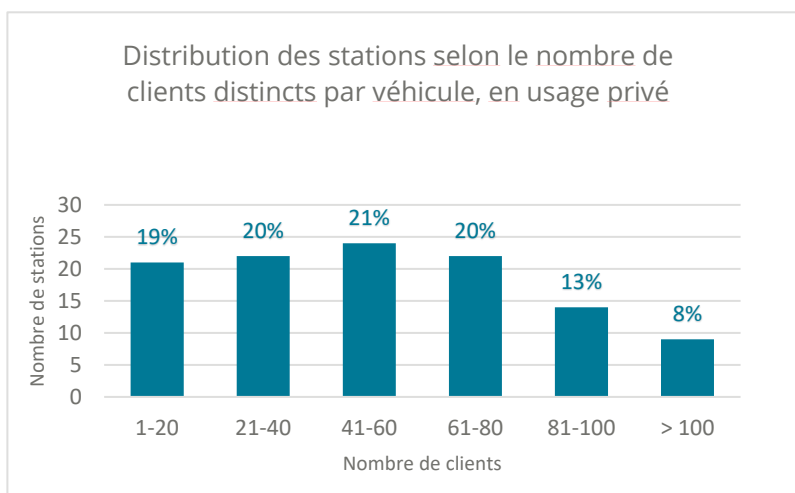
L'AUTOPARTAGE EN BOUCLE : QUELLES CARACTÉRISTIQUES ?

> Les usages

L'autopartage en boucle est utilisé par deux grandes familles d'usagers (qui se différencient par leurs pratiques) et par des grilles tarifaires distinctes entre les professionnels et les particuliers qui ont un usage privé.

L'usage privé type concerne une réservation d'environ 12h pour une distance de 59 km. L'usage privé est plutôt orienté sur un besoin de mobilité le week-end : 55 % des réservations privées ont lieu le vendredi, le samedi ou le dimanche.

L'usage professionnel type est une réservation de moins de 10 h pour une distance de 77 km. Les usagers professionnels, sans surprise, utilisent les véhicules en autopartage en semaine et parcourent des distances moyennes plus longues.

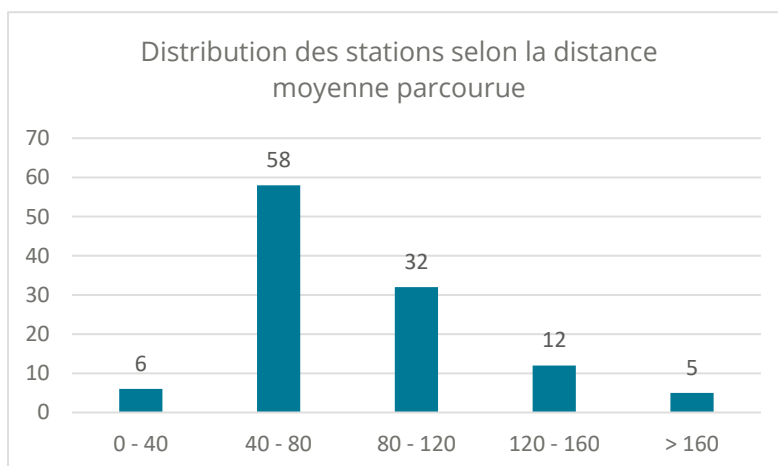


> Une mutualisation importante des véhicules

Le nombre de clients différents utilisant une station permet de mesurer le service rendu à la population. Ainsi, **41 % des stations sont utilisées par au moins 60 usagers différents** sur une année, ce qui témoigne d'un foisonnement important. **La moitié des stations bénéficient à plus de 52 clients distincts.**

> Une utilisation pour des trajets de distances moyennes

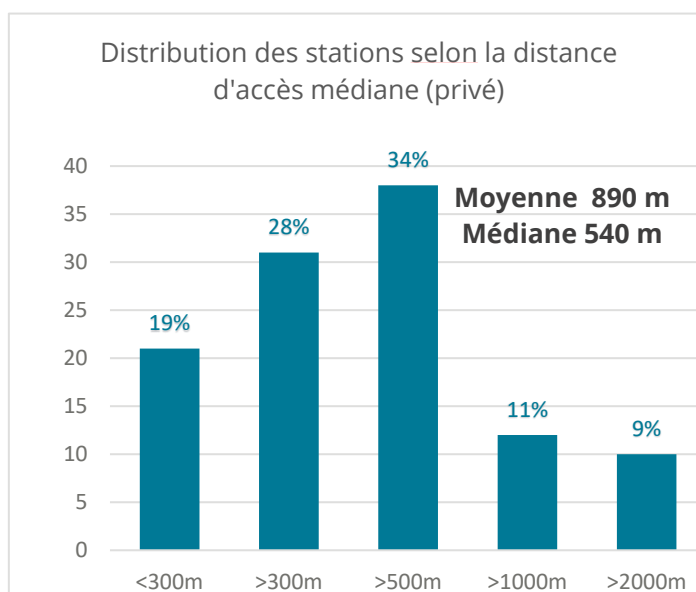
Le service Citiz Alpes-Loire en boucle est utilisé pour des trajets de distance moyenne. **Près de la moitié des stations servent des trajets de moins de 80 km.** Mais **seulement 6 stations ont des trajets moyens inférieurs à 40 km.** Cette concentration de trajets de 60-100 km est typique de l'autopartage en boucle. Les longues distances ne sont pas si anodines et témoignent d'un usage du week-end.



> Des stations de proximité à portée de « pied »

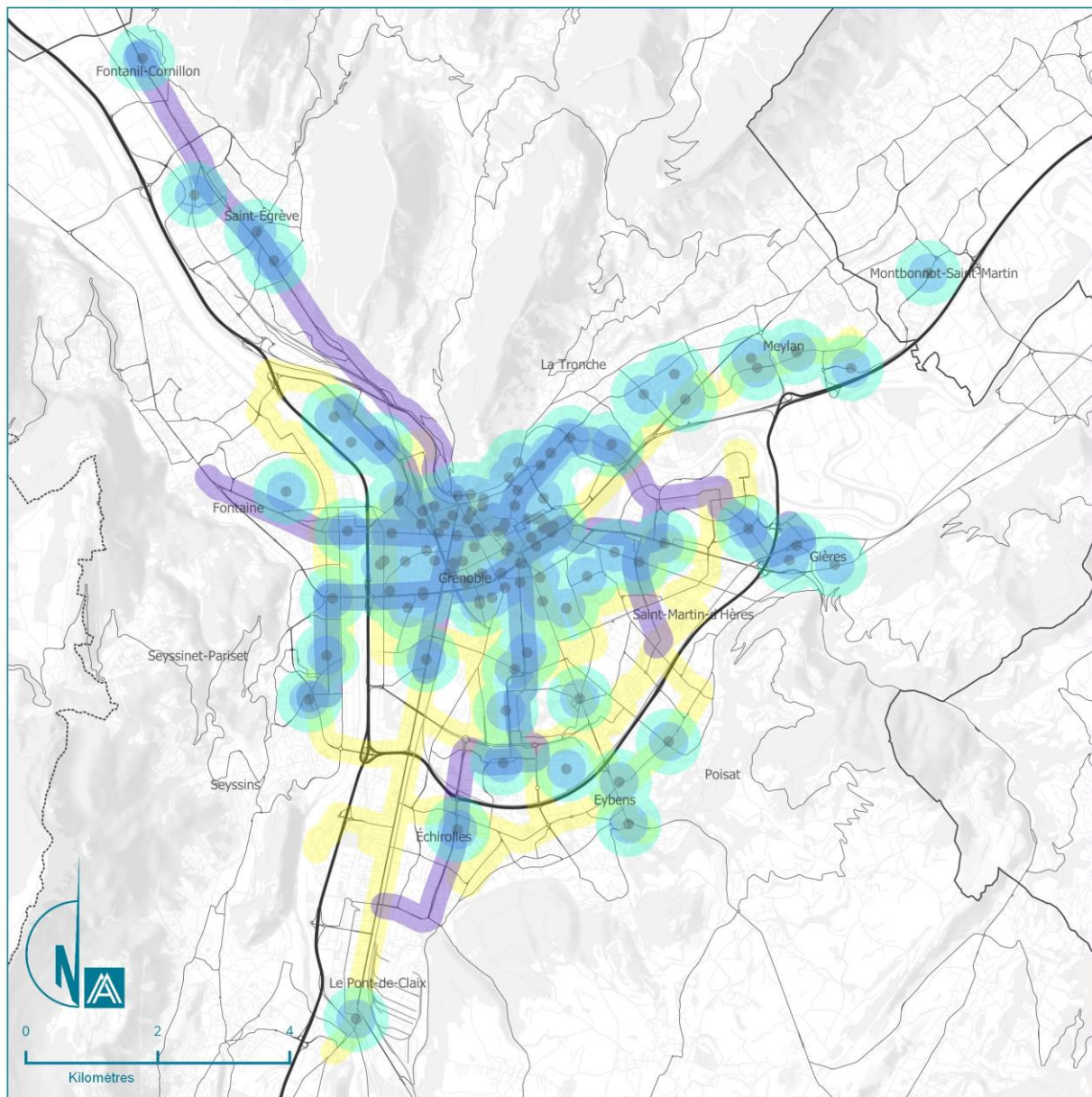
La distance médiane globale d'accès aux stations est de 500 m, soit une distance communément utilisée pour l'accès piéton au réseau TC structurant.

50 % des usagers réguliers (au moins 1 usage par mois en moyenne) habitent à moins de 320m. L'aire de chalandise permet d'analyser la couverture du service dans la métropole grenobloise. Il apparaît de manière évidente la très bonne couverture du centre-ville et le développement « en tâche d'huile » le long des axes structurants de transport collectif. **Même s'il s'agit d'offres et non d'usages, le lien entre transport collectif et autopartage apparaît comme clef du développement de Citiz Alpes-Loire.** En creux, cette analyse permet aussi d'identifier les secteurs évidents de développement du réseau à court terme là où la desserte en transports collectifs est bonne mais l'équipement en véhicules en autopartage absent.



Couverture du territoire par l'autopartage en boucle Citiz

Analyse du service d'autopartage Citiz dans la Métropole Grenobloise



Légende

■ très bonne couverture (station à - de 300m)

■ bonne couverture (station à - de 500m)

● stations citiz

Réseau de transports collectifs structurants (avec tampon de 200 m)

■ chrono

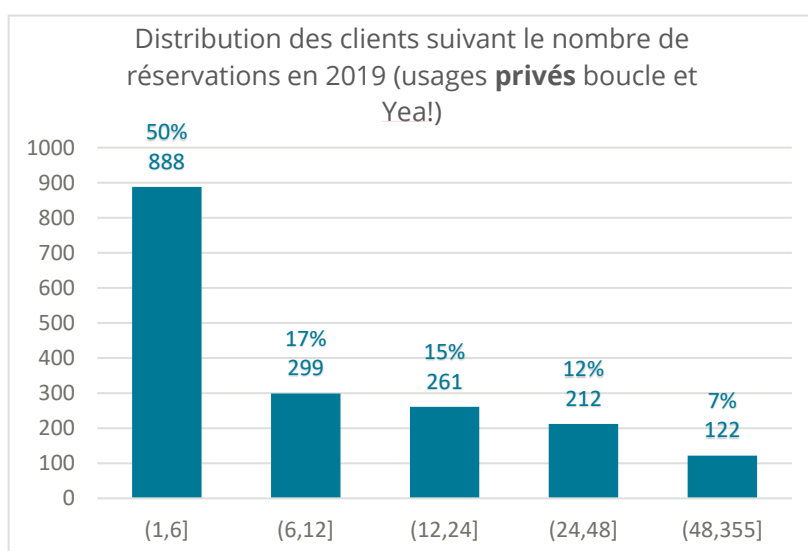
■ tram

L'AUTOPARTAGE, FACTEUR DE DÉMOTORISATION ?

L'analyse du temps de réservation permet de conclure qu'un véhicule est utilisé environ 29 % de son temps si l'on considère un potentiel d'usage de 24 h par jour. Ces véhicules sont ainsi davantage rentabilisés qu'un véhicule personnel, utilisé en moyenne 5 % du temps. Il convient d'être vigilant sur cette comparaison car un véhicule en autopartage, bien qu'il soit réservé, n'est pas pour autant en circulation tout le temps de réservation.

Un autre angle d'analyse de l'incitation à la démotorisation de l'autopartage en boucle est le calcul du nombre de réservations par clients. Il en ressort **qu'un tiers des usagers privés utilise le service plus d'une fois par mois**. Ces usagers sont vraisemblablement exclusivement « autopartageurs » dans l'usage de véhicules motorisés.

À l'inverse, la moitié des usagers privés a utilisé le service Citiz moins de 6 fois dans l'année, ce qui peut sembler peu et donner à croire que le recours à l'autopartage en complément d'un véhicule individuel. Si tel était le cas, l'autopartage pourrait être considéré comme peu efficace pour favoriser la démotorisation. Cependant, la longue expérience de Citiz en matière d'autopartage et le suivi rapproché de ses clients donne à voir une autre hypothèse, que des récentes études sur l'autopartage viennent confirmer. En effet, **l'autopartage en boucle apparaît comme un service qui transforme en profondeur les habitudes de mobilité des usagers**. Plus que de simplement passer d'un véhicule individuel à un véhicule partagé, l'autopartage incite l'utilisateur à revoir la pertinence de réaliser tel ou tel déplacement. D'une part, il n'y a plus d'utilisation compulsive de la voiture individuelle (il est nécessaire d'anticiper son déplacement au risque de pas avoir de véhicule disponible), d'autre part le fait de payer à chaque utilisation fait réfléchir à la pertinence d'avoir recours à la voiture plutôt qu'à une alternative moins coûteuse (vélo, transport collectif...). Ainsi, l'autopartageur le plus vertueux est celui qui n'utilise presque plus le service : autopartageur depuis des années, cet usager utilise l'autopartage uniquement lorsque cela est nécessaire. C'est pourquoi **il est possible d'émettre l'hypothèse qu'un usager utilisant Citiz moins de 6 fois dans l'année peut être considéré comme un autopartageur chevronné et démotorisé !**



Cette hypothèse sur l'utilisation de moins en moins importante d'un véhicule en autopartage au fil du temps est viable uniquement dans les secteurs où il existe des alternatives crédibles à la voiture. Surtout, la seule analyse des données d'usages de Citiz Alpes-Loire ne permet pas d'apporter une réponse définitive à la question de la démotorisation liée à l'autopartage. Ce travail mériterait d'être complété d'une enquête qualitative auprès des usagers pour mieux comprendre ces phénomènes.

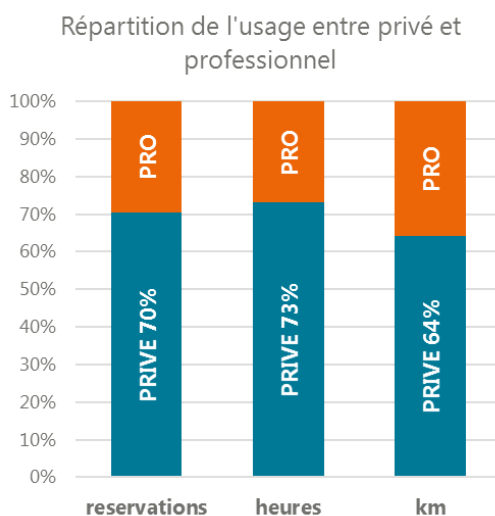
TROIS CARACTÉRISTIQUES DU SERVICE, LEVIERS DE DÉVELOPPEMENT

1. L'usage professionnel pour développer l'autopartage en dehors des centres-villes

Rappelons la principale particularité du réseau Citiz Alpes-Loire : 70 % des usages sont d'ordre privé et 30 % professionnels. Le poids des professionnels est déterminant dans l'équilibre de Citiz et témoigne de l'implantation historique du service : il apporte de grands comptes, une stabilité (sauf en période de télétravail massif), des flottes de véhicules à partager...

L'analyse de l'intensité d'usage des stations selon leur localisation montre que

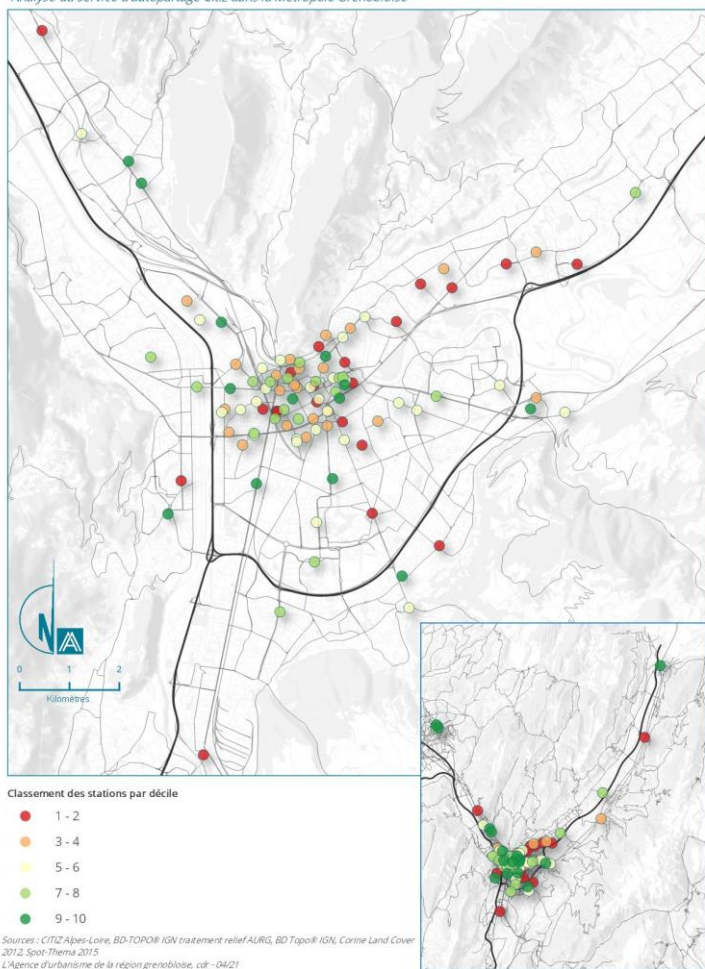
- Les usages privés se concentrent sur les stations du centre-ville, espace regroupant plusieurs facteurs de succès : la densité, les multiples alternatives modales (transports collectifs, vélo, marche...), le stationnement contraint, des ménages plus petits et plus jeunes (plus faible taux de motorisation à la base).
- Les usages professionnels sont un peu plus déconcentrés selon la localisation des entreprises et sociétés utilisatrices du service (Presqu'île, CAF...).



Cet usage professionnel apparaît comme un levier intéressant pour appuyer un développement de l'autopartage en dehors des hyper-centres.

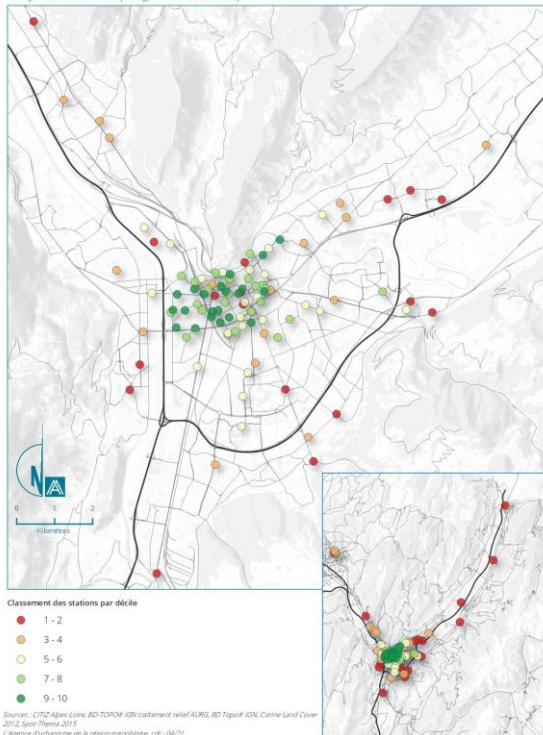
Classement des stations pour un usage professionnel

Analyse du service d'autopartage Citiz dans la Métropole Grenobloise



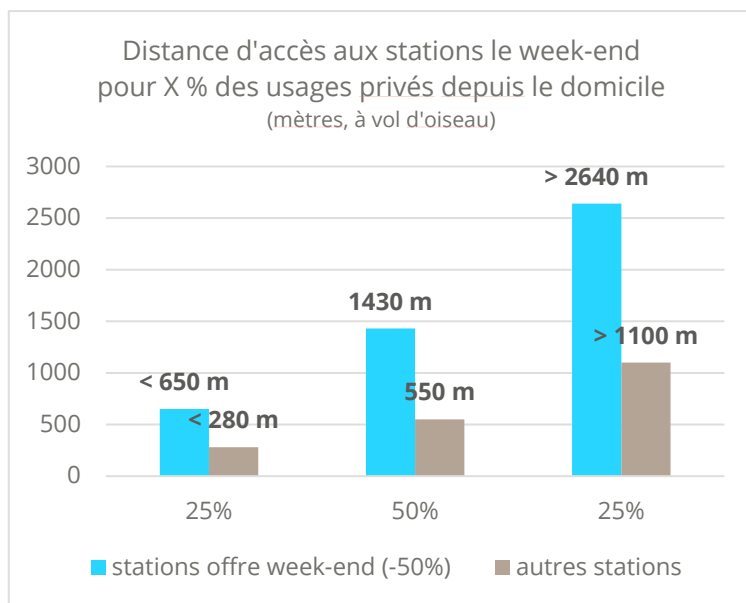
Classement des stations pour un usage privé

Analyse du service d'autopartage Citiz dans la Métropole Grenobloise



2. L'incitation financière ponctuelle : l'exemple de l'offre week-end

- Une durée de réservation plus longue de 4 h (16 h en moyenne)
- Une distance d'accès à la station 2x plus longue



L'offre week-end

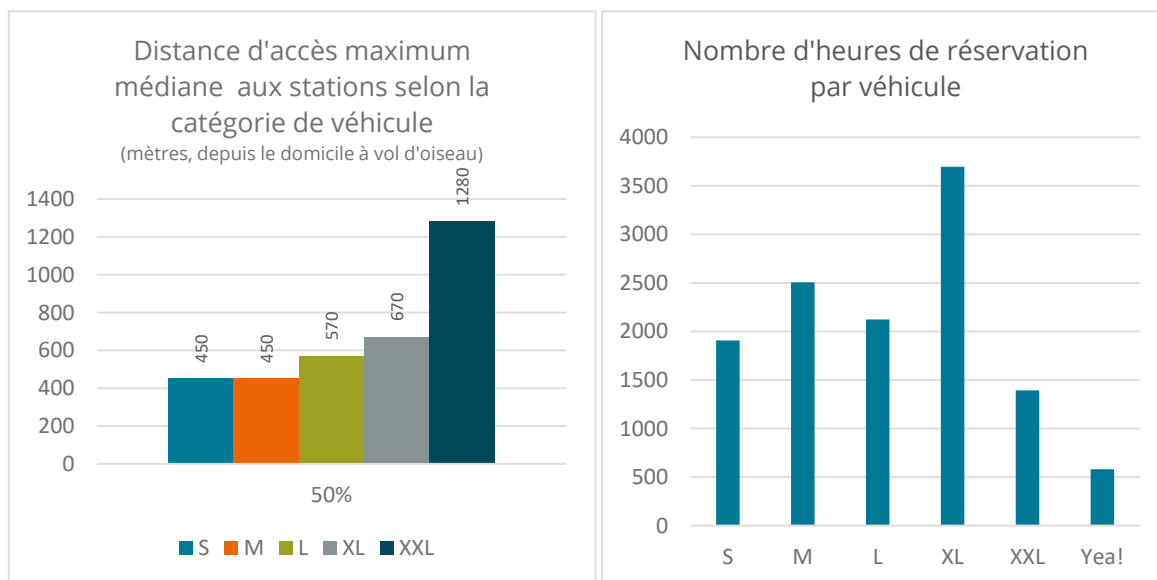
L'offre week-end permet à un usager de bénéficier d'une réduction de 50 % sur le coût de la durée de réservation pour toutes réservations d'au moins 5 h, du vendredi 18 h au lundi 8 h dans des stations pré-identifiées. La logique de Citiz est d'inciter à l'usage de véhicules peu concernés par un usage privé ou éloigné du centre.

Clé de lecture :

25 % des usagers font moins de 650 m pour une offre week-end (-50 %) tandis que 50 % des usagers des autres stations font moins de 550 m

3. L'offre diversifiée : le cas des véhicules de grand gabarit

Plus un véhicule est grand, plus les usagers qui l'utilisent viennent de loin : la distance médiane d'accès correspond au double de celle effectuées pour récupérer un véhicule XL et au triple par rapport aux véhicules M ou S.



Les véhicules de taille moyenne et petite (M et S) sont les plus sollicités mais les véhicules XL sont ceux qui parcourent le plus de kilomètres et dont le temps de disponibilité est le plus faible en raison de leur usage conséquent et de l'offre limitée (6 véhicules). Enfin, les véhicules XXL (voyageurs ou utilitaires) effectuent des trajets assez longs, sur des temps courts.

Le service Citiz Alpes-Loire propose une diversité de véhicules : c'est un argument commercial permettant d'attirer de nouveaux usagers. Le bon usage qui est fait des véhicules de grand gabarit en est l'illustration.

Il faut cependant raison garder et ne pas développer de manière trop importante ce type de véhicules dont le taux d'utilisation est surtout le fait de leur nombre limité. Enfin, la distance que les usagers sont prêts à faire pour louer des gros véhicules montre l'importance de l'implantation de ces stations, à proximité d'un arrêt en transport collectif structurant, avec des arceaux à vélo à proximité.

YEA ! - L'AUTOPARTAGE EN FREEFLOATING : QUELS USAGES ?

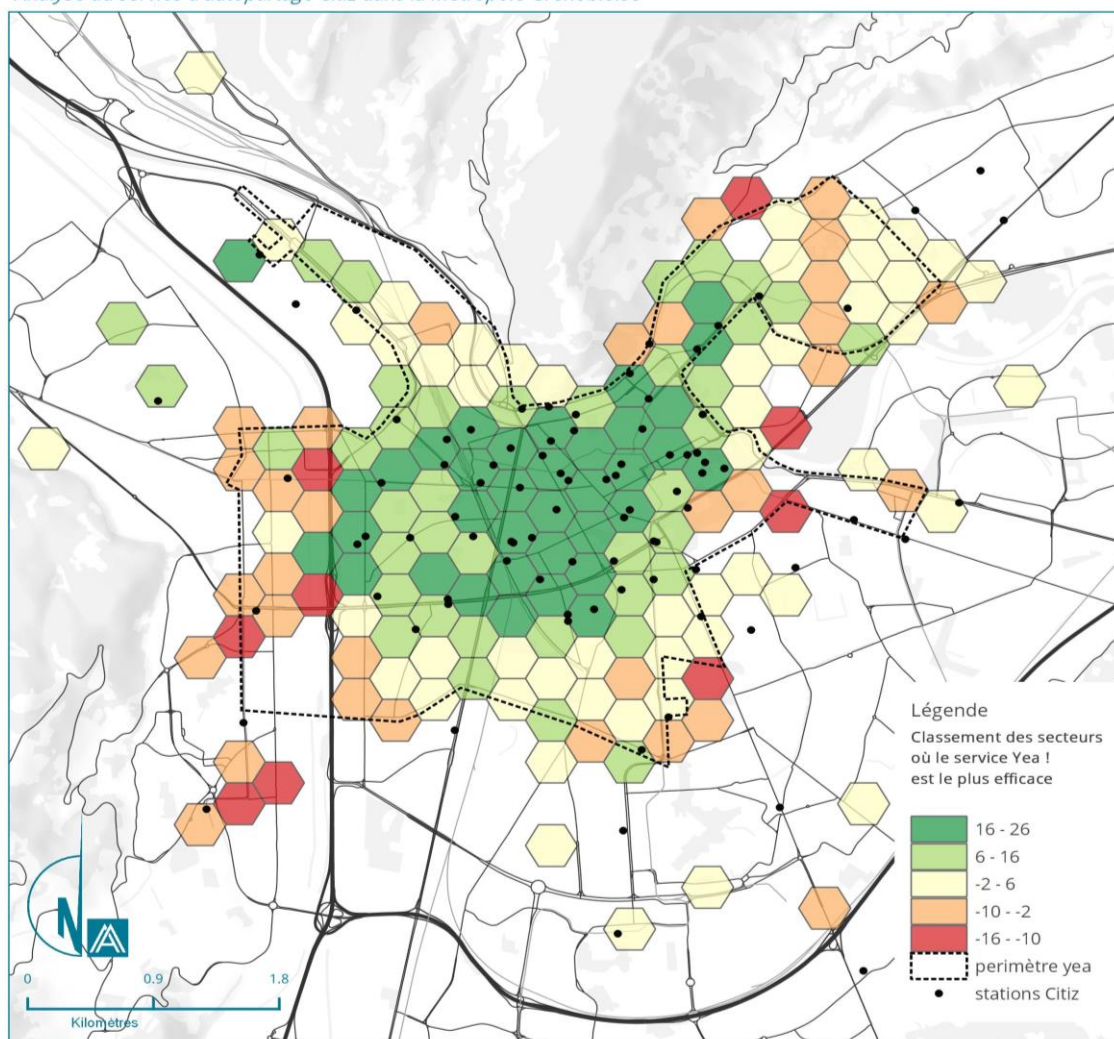
> Un service en freefloating pour des déplacements courts

Mis en place en juin 2019 Yea ! propose des véhicules en « freefloating » afin d'offrir une image plus moderne de l'autopartage avec un service plus souple (absence de réservation) et une complémentarité au service en boucle. Les véhicules Yea ! constituent par exemple une solution alternative lorsque l'autopartage classique est trop sollicité.

Yea ! semble avoir trouvé son public avec 1/5^e des réservations. 80 % des Yea ! sont utilisées à des fins privées et la durée moyenne d'usage est de trois heures, soit beaucoup moins que le service en boucle. Cependant, 20 % des usages privés durent moins de 15 minutes, usages qui pourraient être réalisés autrement qu'en voiture. C'est une des limites de ce type de service qui peut participer à favoriser l'usage d'un véhicule individuel. Dans le cas de Yea ! ce risque semble faible en raison du coût du service et de la faible proportion de trajets très courts.

Classement des secteurs de dépôt des véhicules Yea selon un scoring

Analyse du service d'autopartage Citiz dans la Métropole Grenobloise



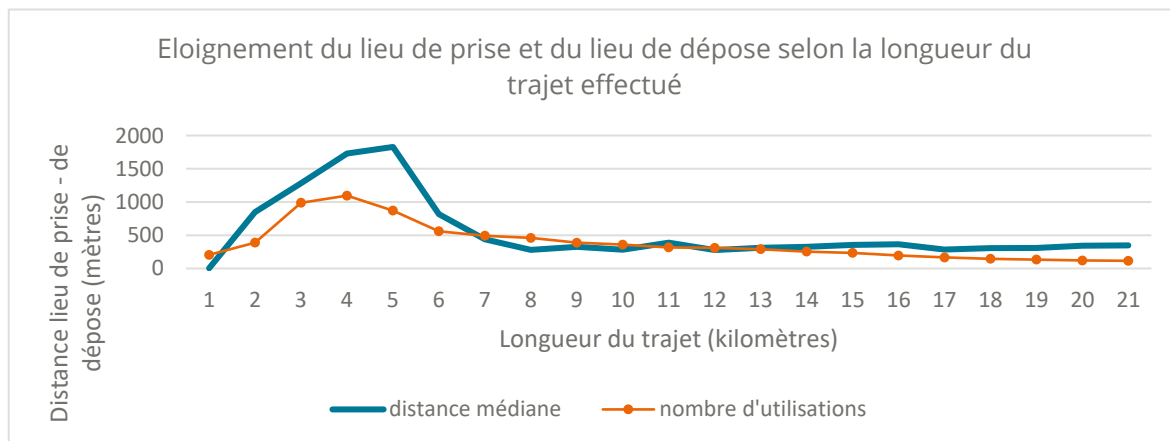
Sources : CITIZ Alpes-Loire, BD-TOPO® IGN traitement relief AURG, BD Topo® IGN, Corine Land Cover 2012, Spot-Thema 2015
L'Agence d'urbanisme de la région grenobloise, eli - 04/20

> Un usage en complément du réseau en boucle pour les usagers du centre-ville

Sans surprise, cette analyse géographique fait apparaître globalement une efficacité plus importante dans les secteurs centraux et de moins en moins importante à mesure qu'on s'éloigne du centre. La superposition avec le service en boucle fait ressortir des quartiers présentant un potentiel pour développer l'autopartage classique. **Yea! apparaît alors comme un outil d'aide au développement du réseau traditionnel en permettant de capter des usagers mal pourvus en stations d'autopartage et de tester l'implantation dans de nouvelles zones.**

> Des usages en « boucle » sur le service « oneway » ?

Finalement, Yea ! apporte-t-il un nouveau service ou vient-il en complément de l'offre traditionnelle ? L'écart entre la distance parcourue et la distance à vol d'oiseau entre lieu de prise et de dépose du véhicule a été mesuré. Si les deux distances sont équivalentes à plus ou moins 2 km près, on considère qu'il s'agit d'un déplacement « one way ». À l'inverse, si l'écart est plus important, il s'agit d'un déplacement en « boucle ».



Cette analyse fait ressortir que **Yea! fonctionne dans sa très grande majorité comme un service en « boucle » (70 %)**. Lors d'un déplacement supérieur de 5 km, les usagers stationnent le véhicule à proximité de là où ils l'ont emprunté. De même, la distance moyenne entre le lieu de prise et de dépose ne dépasse pas les deux km.

Ainsi, Yea! apparaît comme un service complémentaire à l'autopartage en boucle en apportant souplesse et flexibilité plutôt qu'un service totalement différent.

CONCLUSION

Ce travail de diagnostic d'usage des services Citiz sur le territoire du SMMAG permet de mieux comprendre le fonctionnement de l'autopartage et d'en objectiver la « bonne santé ». Globalement, l'autopartage de Citiz Alpes-Loire est un service aujourd'hui encore très urbain mais qui tend à se développer en dehors du centre de la métropole notamment en s'appuyant sur une part de clientèle professionnelle. L'usage privé quant à lui reste concentré là où les alternatives à l'usage de la voiture sont importantes, notamment la densité du réseau de transports collectifs.

L'analyse différenciée du service en boucle et en freefloating permet de comprendre les interactions entre ces deux services. Elle fait notamment ressortir le fait que Yea ! apparaît aujourd'hui comme un produit d'appel attirant une clientèle plus jeune pouvant ensuite basculer sur l'autopartage classique. Yea ! semble agir comme un service complémentaire à la boucle plutôt qu'un service spécifique.

L'autopartage grenoblois a montré en 2019 un dynamisme intéressant. Il ouvre des perspectives que la crise sanitaire vient (un peu) bousculer. Cette étude montre que des leviers existent pour poursuivre ce développement et conquérir davantage de ménages de la région grenobloise.

Une flotte de véhicule diversifiée, l'incitation financière pour attirer un nouveau public, la mise en place de services innovants sont autant de pistes intéressantes à creuser. S'appuyer sur les grands pôles multimodaux (les gares TER en premier lieu) et des entreprises volontaires pour utiliser l'autopartage semblent deux leviers efficaces pour sortir l'autopartage de l'hyper centre. Ainsi, le rôle de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité apparaît crucial tant pour mieux faire connaître ce service de mobilité que pour lui offrir une place à part entière dans la chaîne des mobilités.

Enfin, c'est bien la connaissance fine des usages (initiée par ce partenariat entre le SMMAG, Citiz et l'Agence d'urbanisme) qui peut participer à un développement cohérent et ambitieux de l'autopartage.