

Mobility CarSharing Suisse : l'auto-partage, innovation majeure pour le développement des services d'automobilité

Michael Flamm

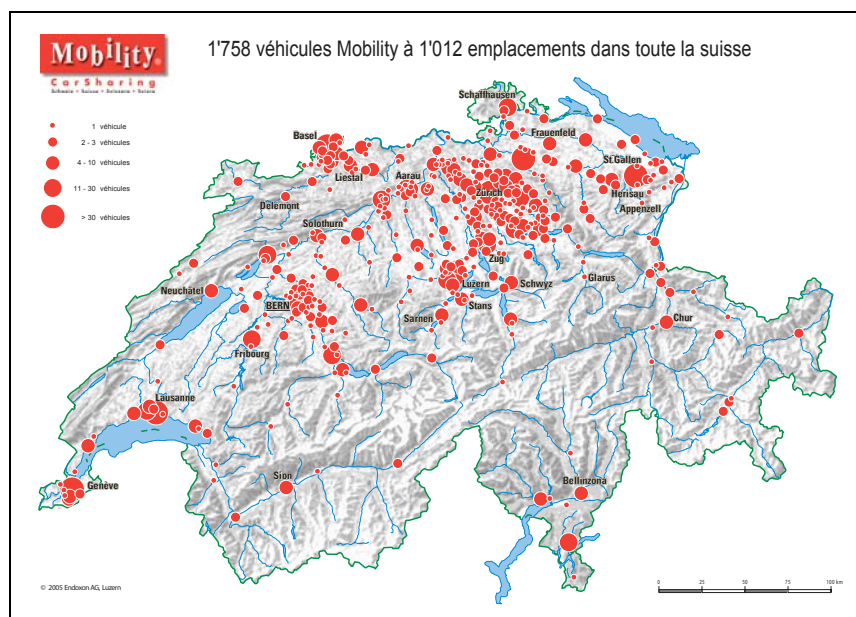
Chargé de projets pour Mobility Support SA
Chercheur associé au Laboratoire de Sociologie Urbaine
de l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL), Suisse

1. Mobility CarSharing Suisse

Mobility CarSharing Suisse est le plus grand opérateur d'auto-partage d'Europe : 1'750 véhicules sont mis à disposition de plus de 63'500 clients, à 1'000 stations différentes situées dans plus de 400 communes de toute la Suisse. L'offre de Mobility est disponible dans toutes les localités de plus de 10'000 habitants et celles comptant entre 5-10'000 habitants sont également presque toutes desservies.

Dix catégories de véhicules sont disponibles 24 heures sur 24, en libre service automatisé. Les véhicules peuvent être loués de manière très flexible, pour des durées allant de une heure jusqu'à plusieurs jours. Une réservation préalable est nécessaire, mais celle-ci peut en principe s'effectuer à très court terme. Les réservations s'effectuent soit par internet, soit par téléphone auprès du centre d'appels de Mobility, ou encore par le biais du système de réservation automatique par téléphone (serveur vocal).

Figure 1 : Carte des localités desservies par Mobility



La clientèle de Mobility se compose de personnes privées ainsi que de clients professionnels, qui vont de la PME locale à l'entreprise multinationale et auxquelles s'ajoutent les administrations publiques de communes, de cantons ainsi que de la Confédération. Pour tous ces clients, la devise est : l'auto-partage professionnel est plus avantageux, plus confortable et en plus davantage écologique que l'automobile individuelle. Les clients qui décident d'utiliser la flotte Mobility donnent comme raisons principales le libre service, les emplacements aussi bien centraux que décentralisés, l'efficacité de la mobilité combinée et la possibilité d'utiliser spontanément les véhicules, à toute heure, même pour une durée très courte.

Mobility positionne l'auto-partage comme un service de mobilité destiné à un large public : il s'agit de séduire l'ensemble de la population urbaine et pas seulement les citoyens "écologistes" dont les préoccupations environnementales guident le comportement. Pour ce faire, Mobility propose un service de qualité et s'appuie sur une organisation professionnelle ainsi que sur une démarche commerciale active.

La coopération avec des partenaires reconnus par le marché représente une composante importante de la stratégie commerciale de Mobility. En tout premier lieu, il faut bien sûr citer les principaux opérateurs de transport collectif – les Chemins de Fer Fédéraux Suisses (CFF) ainsi que les réseaux de transport public urbain des principales agglomérations suisses – avec lesquels Mobility entretient depuis de nombreuses années des partenariats commerciaux étroits. Mobility collabore aussi avec des loueurs de courte durée, en orientant ses clients vers Hertz et Avis pour des locations pour lesquelles les tarifs de ces derniers s'avèrent plus avantageux que ceux de Mobility. Enfin, des partenariats commerciaux ont également été conclus avec Migros, le leader du marché de la grande distribution, ainsi qu'avec le Touring Club Suisse (TCS), le principal club d'automobilistes en Suisse, afin de promouvoir l'auto-partage auprès de nouveaux publics cibles.

La PME Mobility CarSharing Suisse emploie actuellement 142 collaborateurs qui se partagent 112 postes à plein temps. Dans le conseil d'administration de la coopérative, composé de cinq membres, il y a des représentants de la mobilité et de l'économie suisse. La coopérative est gérée par un comité de trois membres sous la direction de Karl Heusi.

Tableau 2 : L'évolution récente de Mobility CarSharing Suisse en chiffres

Chiffres clés:	2001	2002	2003	2004
Clients	43'620	52'000	57'700	59'100
Véhicules	1'620	1'750	1'700	1'750
Stations	910	980	950	1'000
CA en millions €	22.2	24.2	26.6	28.4
Résultat opérationnel €	218'404	521'963	814'581	789'035
Emplois à plein temps	107	113	110	112

En 2000, Mobility CarSharing Suisse a créé sa filiale Mobility Support SA afin de répondre aux nombreuses demandes de conseil en matière d'auto-partage et d'innovations dans le domaine des services de mobilité. Cette filiale, dont Mobility possède 100 % des actions, accompagne des projets à l'étranger et s'occupe du transfert des technologies Mobility dans

les contextes locaux. De plus, Mobility Support SA a contribué à l'élaboration de projets pour le compte de clients industriels ainsi que d'administrations publiques en Suisse et à l'étranger. Mobility Support SA est dirigée par Peter Muheim.

En 2004, Mobility Support SA a accompagné la création de Catalunya CarSharing (CCS) à Barcelone, dans le cadre d'un contrat de consultance ainsi que d'octroi de licence. Mobility Support SA a notamment été chargée de l'élaboration du plan prévisionnel, de la direction technique de l'implémentation du logiciel MobiSys, de la définition des processus de gestion ainsi que de la formation des employés de CCS. Actuellement, CCS exploite 36 véhicules dans 16 stations pour environ 500 clients.

2. L'auto-partage : la clé de la mobilité combinée

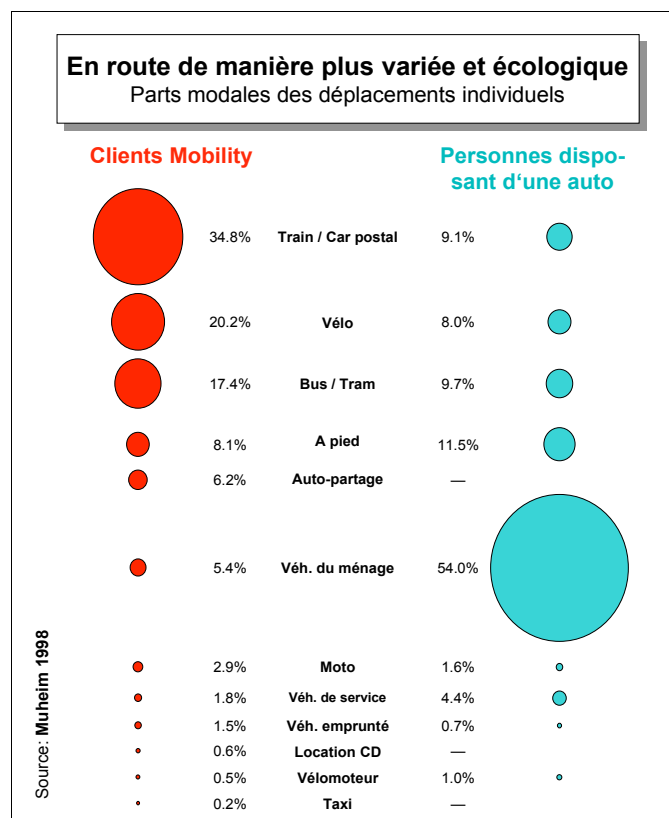
En matière de promotion d'une mobilité écologique, économique et répondant pleinement aux attentes des consommateurs, l'auto-partage constitue l'innovation majeure intervenue au cours de la dernière décennie, que ce soit sur le plan des technologies mises en œuvre, des synergies exploitées avec d'autres prestataires de mobilité ou encore sur le plan des standards d'organisation et d'exploitation.

L'auto-partage incite au quotidien l'utilisateur à utiliser le mode de transport le plus adapté en fonction de ses contraintes et besoins. Il permet ainsi à l'utilisateur citoyen de se déplacer localement à pied ou en transports publics tout en ayant la liberté d'accéder à une voiture pour la soirée ou le week-end. L'utilisateur professionnel peut laisser son véhicule personnel à son domicile et se rendre sur son lieu de travail en transports publics tout en ayant accès à une voiture pour ses déplacements professionnels, etc. Autant de nouvelles pratiques qui permettent de réduire la congestion du centre-ville tout en permettant à chacun de profiter de la flexibilité associée à l'automobile, pour partir en week-end, pour les loisirs, pour aller en banlieue ou pour des besoins occasionnels.

Comme le démontre le graphique ci-contre, tous les autres services de mobilité profitent directement ou indirectement de l'auto-partage.

Location courte durée et auto-partage se complètent idéalement, autant du point de vue du client que de celui des opérateurs (complémentarité en termes de tarifs ainsi qu'en termes de périodes de demande). Même les taxis profitent de l'auto-partage.

En partant de ce constat, il est possible de mettre en œuvre des partenariats mutuellement bénéfiques avec d'autres prestataires de mobilité – en particulier les opérateurs de transport public – afin de promouvoir le concept de la « mobilité combinée ».



Dans la perspective des politiques publiques mises en œuvre pour favoriser le développement de comportements de déplacement fondés sur la multimodalité et l'intermodalité plutôt que sur un usage quasi exclusif de l'automobile individuelle, le rôle de l'auto-partage est essentiel. Pour mieux comprendre l'importance de ce rôle, il convient de mener une réflexion approfondie sur les motivations qui sous-tendent les choix des individus et des ménages en matière d'acquisition de moyens de mobilité.

3. Le degré de motorisation privée : un enjeu central

On admet généralement que la possession ou, plus exactement, la disposition d'une automobile personnelle est un déterminant puissant du comportement de mobilité. En réalité, il faut bien sûr raisonner en termes de "portefeuilles de ressources instrumentales de déplacement" dont les individus et les ménages se dotent, puisque l'automobile n'est qu'un moyen de mobilité parmi d'autres : il y a d'autres types de véhicules individuels qui sont proposés sous la forme de biens d'équipement à acquérir, il existe de nombreuses formules d'abonnement pour l'usage de services de transport (publics ou privés), sans compter les éventuelles facilités y relatives (location de places de stationnement, etc.). Mais, on peut raisonnablement partir du principe que, du point de vue des individus et des ménages, l'enjeu principal se situe au niveau du degré de motorisation privée, c'est-à-dire du nombre d'automobiles possédées par rapport au nombre de personnes du ménage, ainsi qu'au niveau des facilités de stationnement dont on se dote pour chacun des véhicules. Les décisions d'acquisition d'autres types de "droits d'accès" sont elles largement subordonnées aux choix (libres ou contraints) qu'on a fait en termes de motorisation privée et de facilités de stationnement. Pour comprendre les rationalités individuelles, il faut donc s'intéresser aux motivations profondes qui poussent les individus à acquérir des moyens de transport individuel motorisés.

On ne peut nier que la possession d'automobiles représente aujourd'hui une norme sociale et qu'il existe en quelque sorte un « habitus collectif » quant à la présence d'au moins une voiture par ménage. D'une certaine manière, selon les représentations dominantes, ne pas avoir de véhicule personnel, cela revient à être confiné dans un statut d'individu "inférieur". Deux aspects distincts contribuent à cette représentation sociale : premièrement, les automobiles ont longtemps été des marqueurs sociaux signalant un certain niveau d'aisance économique et cette forme de distinction sociale perdure en partie encore aujourd'hui ; deuxièmement – et surtout – la possession de moyens de transport individuel est considérée comme un gage d'indépendance et de liberté de mouvement, ce qui est tout à fait essentiel dans une société moderne et individualisée (cette norme est étroitement liée au fait que l'automobile tend à être élevée au rang de symbole même de la mobilité et de l'indépendance).

Faut-il pour autant en conclure que seules les contraintes budgétaires limitent les choix d'équipement des individus ? Non, car la prise de conscience des problématiques écologiques a conduit durant ces trois dernières décennies à la constitution d'une autre représentation dominante dans la société, qui se positionne justement en opposition à une multi-motorisation effrénée des ménages : face au constat que les moyens de transport contribuent pour une part importante aux problèmes écologiques actuels, un certain nombre d'individus qui se disent sensibilisés au respect de l'environnement limitent volontairement leur équipement en véhicules individuels motorisés. Les contraintes de déplacement qui en découlent tendent alors être valorisées comme des "soutiens psychologiques" à la mise en œuvre d'un idéal de vie écologiste.

Certes, si l'on en croit les statistiques nationales, le nombre de ménages qui ne possèdent ni automobile, ni deux-roues motorisé, paraît relativement marginal et on peut donc être tenté de mettre en doute l'existence de cette aspiration à l'auto-limitation de la capacité de mouvement. En fait, on peut penser que les personnes sensibilisées à l'écologie se trouvent souvent confrontées à un « cas de conscience » par rapport à la possession et l'usage de véhicules individuels motorisés. Ces cas de conscience ne traduisent rien d'autre qu'un conflit de valeurs – la sensibilité environnementale s'opposant ici frontalement aux valeurs centrales de la société que sont l'individualisme et la mobilité – qui, vu leurs ancrages culturels respectifs, est généralement départagé en faveur de l'automobile. Il paraît néanmoins déplacé d'en conclure que la motorisation privée des ménages serait inéluctable.

En effet, si le jeu des représentations sociales dominantes conduit facilement à l'achat de moyens de transport motorisés, il est cependant un terrain où la possession d'automobiles est de plus en plus souvent remise en question : en Suisse, dans les centres urbains, le nombre de ménages sans voiture est en augmentation. Plusieurs aspects y concordent :

- d'une part, la recherche d'indépendance de déplacement pousse à l'usage de moyens alternatifs. Dans les centres urbains, ce sont de fait les deux-roues (motorisés ou non) qui représentent les "champions" de l'indépendance et qui trouvent donc les faveurs de bon nombre de citoyens (à condition bien sûr que ces derniers jugent que les risques de l'usage d'un deux-roues demeure dans l'ordre de l'acceptable). En comparaison de l'automobile, même la marche à pied et le recours aux transports publics peuvent y offrir un degré d'indépendance "compétitif" (moyennant la possession d'un abonnement donnant libre accès à un large éventail de services de transport). Pour les situations où l'automobile demeure le moyen de transport le plus adapté, l'existence de services de location d'automobiles de plus en plus flexibles, dont l'auto-partage est sans doute la forme la plus aboutie, offre une solution de substitution plus que satisfaisante à l'automobile privée ;
- d'autre part, cette mobilité basée sur une combinaison de différents modes de déplacement libère les personnes sensibilisées aux problématiques environnementales du poids du "cas de conscience" que leur pose la possession d'une automobile ;
- enfin, la mobilité combinée s'avère souvent être une solution intéressante au niveau des coûts monétaires engendrés, car la structure des coûts de la location est plus favorable que celle de la propriété privée en cas d'usage modéré d'automobiles. En effet, la structure des coûts de la propriété d'une automobile comporte principalement des frais fixes (y compris les frais induits par la location ou l'achat de places de stationnement, particulièrement importants dans les centres urbains), alors que la structure des coûts de la location est dominée par des frais variables. Cette différence de structure des coûts favorise la propriété privée en cas d'usage fréquent de l'automobile et plutôt la location en cas d'usage faible à modéré.

Dans la mesure où la disposition d'une automobile privée entraîne souvent son usage – d'une part, il est économiquement rationnel pour l'individu d'utiliser le véhicule pour lequel il a d'ores et déjà dépensé d'importants frais fixes et, d'autre part, la possession de l'objet conduit à une appropriation poussée qui se traduit par la mise en place d'habitudes de déplacement fortement ancrées – on comprend aisément l'importance que revêt l'enjeu d'une réduction du degré de motorisation privée des ménages pour le développement des services de mobilité. Or, comme l'auto-partage est le service de mobilité dont les caractéristiques se rapprochent le plus de la disponibilité automobile offerte par un véhicule privé, il est

susceptible de jouer un rôle de catalyseur dans les processus décisionnels qui conduisent un ménage à réduire sa motorisation privée.

4. Les jalons du développement des services d'automobilité

Les recherches passées sur l'impact de l'auto-partage sur les comportements individuels de mobilité ont toutes mis en évidence une réduction significative du degré de motorisation des clients de services d'auto-partage, par rapport à leur motorisation antérieure à l'adhésion au service. Les recherches les plus récentes montrent toutefois que les processus décisionnels qui sous-tendent cette réduction sont complexes et qu'il n'existe dans la majorité des cas pas une relation directe de cause à effet entre le recours à l'auto-partage et la réduction de la motorisation privée. En effet, cette dernière implique généralement une réorganisation importante de l'organisation de la vie quotidienne (notamment en termes de pratiques spatiales et de chaînes d'activités) et elle s'inscrit donc souvent dans le contexte de phases de transition dans le parcours de vie (déménagement, mise en couple, divorce, changement du lieu de travail, cessation d'activité professionnelle, etc.).

Cet aspect, qui se traduit par des temps de maturation longs entre la construction d'une représentation individuelle positive de l'auto-partage et l'adhésion effective au système, inflige une inertie non négligeable à la croissance d'un service tel que le propose Mobility CarSharing Suisse. C'est sans doute l'une des raisons qui expliquent que le taux de pénétration reste nettement inférieur au potentiel de clientèle mis en évidence par une étude de marché menée en 1998 : pas moins de 600'000 Suisses s'étaient déclarés intéressés par une offre de car-sharing, soit dix fois plus que la clientèle actuelle. Les croissances remarquables enregistrées récemment en Allemagne, aux Pays-Bas ou encore aux Etats-Unis montrent qu'il existe un potentiel de marché pour l'auto-partage dans d'autres contextes culturels que la Suisse. Bien évidemment, la réalisation de ces potentiels implique la mise en œuvre de services professionnels, répondant à des exigences de qualité élevées.

Il est à noter que les systèmes technologiques et commerciaux mis en place par les opérateurs professionnels d'auto-partage ouvrent la voie à toute une série de services d'automobilité, qui compléteront peu à peu la gamme des formules d'abonnement proposées actuellement. A terme, les citoyens devraient pouvoir conclure des contrats de location "sur mesure", qui leur permettront par exemple de disposer d'une voiture "personnelle" uniquement pendant les jours ouvrables (pour les trajets pendulaires), uniquement pendant le week-end et les vacances ou encore uniquement pendant la saison hivernale – une solution qui permettrait par exemple aux cyclistes et aux motocyclistes de disposer d'un moyen de transport adapté spécifiquement à la mauvaise saison. Le reste du temps, les véhicules ainsi loués seront réintégrés dans la flotte de l'opérateur d'auto-partage, permettant par la même une optimisation de la gestion de la flotte ainsi que des tarifs pratiqués.

Le futur montrera si ces différentes formules de location rencontrent le succès escompté. Ce qui est certain, c'est que la principale clé de succès de ces services réside dans la flexibilité temporelle et dans la simplicité d'accès qu'ils offrent, car ce sont ces deux aspects qui déterminent dans quelle mesure les aspirations individuelles à l'indépendance de déplacement sont satisfaites. Aujourd'hui, les contraintes posées par les conditions commerciales de location, notamment l'obligation d'une réservation anticipée, freinent l'adhésion du grand public aux services existants (si l'on fait abstraction du manque de notoriété du car-sharing – de prime abord, les personnes qui prennent connaissance de cette offre expriment souvent des doutes quant à la disponibilité effective des véhicules – et, le cas échéant, des insuffisances en termes de qualité du service offert).

A notre sens, les projets affichés par les opérateurs quant au développement de leurs services sont de bon augure, car ils s'orientent à long terme vers la mise en place de grandes flottes de véhicules en libre service, qui permettront un usage spontané et particulièrement flexible (notamment sans nécessité de fixer au préalable la durée escomptée de location, voire éventuellement de rendre le véhicule à un autre endroit que celui où il a été pris en location). Si ces projets se concrétisent, l'indépendance de déplacement offerte par ces services sera de facto supérieure à celle offerte par des véhicules privés, ce qui nous pousse à penser que de plus en plus de ménages résidant en milieu urbain renonceront à terme à la possession d'automobiles (ou, pour le moins, à la multimotorisation).

5. Références

Flamm, M. (2004) : Comprendre le choix modal – Les déterminants des pratiques modales et des représentations individuelles des moyens de transport, Thèse de doctorat, Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne.

Harms, Sylvia (2004) : Besitzen oder Teilen – Sozialwissenschaftliche Analyse des CarSharings, Zurich/Chur : Verlag Rüegger.

Muheim, P. (1998) : CarSharing – der Schlüssel zur kombinierten Mobilität, Berne, Bundesamt für Energie / Energie 2000.

Orfeuil, J.-P. (2000) : L'évolution de la mobilité quotidienne – Comprendre les dynamiques, éclairer les controverses, Arcueil, INRETS.