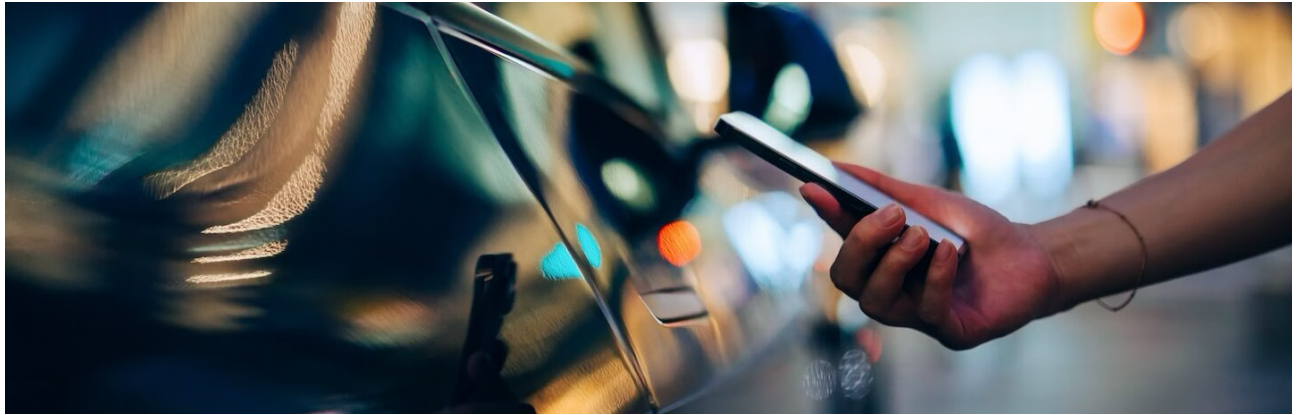


Autopartage : jusqu'à 1 000 € d'économies par an



Avec l'annonce récente d'un objectif national de 70 000 véhicules en autopartage d'ici 2031 (contre 14 000 aujourd'hui) et celle du déploiement par Île-de-France Mobilité d'un service public de 5 000 voitures partagées, l'autopartage se développe en France. Déjà adopté par un million d'utilisateurs, ce modèle présente des bénéfices concrets : selon l'Enquête Nationale Autopartage 2025 de l'ADEME, chaque véhicule partagé remplace entre 5 et 7 voitures individuelles et permet jusqu'à 1 000 € d'économies par an et par utilisateur. Retour sur les principaux enseignements de l'étude.

Qu'est-ce que l'autopartage ?

Pour commencer, ce n'est pas du covoiturage. « Le covoiturage, c'est quand on partage une voiture pour un trajet commun, avec un conducteur et des passagers. De son côté, l'autopartage est un service où l'on loue un véhicule pour un temps limité, à l'heure ou à la journée, et où l'on peut être seul dans la voiture » résume Mathieu Chassignet, ingénieur mobilités actives et partagées et pilote de l'étude à l'ADEME. Cinq formes principales coexistent aujourd'hui en France.

- Il y a d'abord l'autopartage en boucle via un opérateur, qui propose des véhicules en libre-service avec restitution au point de départ, à une tarification à l'heure et au kilomètre, carburant inclus. C'est un pilier du secteur avec une grande diffusion.
- Ensuite, il y a l'autopartage en entreprise et l'autopartage résidentiel, qui sont des formes d'autopartage en boucle proposées respectivement par l'employeur ou par une résidence.
- Plus connu dans les grandes agglomérations comme Paris, l'autopartage en free-floating via un opérateur offre des véhicules en libre-service, accessibles 24h/24 et 7j/7, à une tarification à la minute ou aux 15 minutes. Ces véhicules peuvent être empruntés et restitués à deux endroits différents.
- La location de voiture entre particuliers est aussi une forme d'autopartage, qui consiste à mettre en relation par une plateforme les propriétaires de voitures et les personnes souhaitant en louer.

- Enfin, l'autopartage entre particuliers (AEP) est une pratique plus informelle où les prêteurs et emprunteurs des véhicules sont des personnes n'appartenant pas au même ménage, sans que le propriétaire du véhicule ne réalise de bénéfice. « Plus de la moitié des personnes qui font de l'autopartage entre particuliers habitent dans des aires urbaines de moins de 100 000 habitants », souligne Mathieu Chassignet. Une complémentarité territoriale bienvenue, car l'autopartage traditionnel, lui, se concentre surtout dans les grandes agglomérations.

Des motivations économiques, des gains (aussi) écologiques

Si l'autopartage séduit, c'est d'abord pour des raisons économiques. « C'est la principale motivation, explique Mathieu Chassignet, car pour des personnes qui utilisent rarement une voiture, c'est beaucoup plus économique d'avoir recours à l'autopartage que d'acheter sa voiture ». C'est aussi beaucoup plus pratique, car cela évite les contraintes d'entretien, de stationnement ou d'assurance (qui ont aussi un coût).

Les chiffres de l'enquête de l'ADEME le confirment. Une voiture en autopartage permet d'éviter entre 18 000 et 48 000 kilomètres parcourus en voiture individuelle. À l'échelle individuelle, cela se traduit par une réduction de 750 à 2 000 km par an pour un usager moyen, soit une économie annuelle entre 400 € et 1 000 €. Mais l'impact le plus frappant reste celui sur la motorisation. Parmi les utilisateurs de l'autopartage en boucle, 60 % se sont séparés d'un véhicule après leur inscription. « Et pour la moitié d'entre eux, cette démotorisation est directement liée à l'autopartage » précise Mathieu Chassignet. Dans les faits, une voiture en autopartage en boucle permet de remplacer entre 5 et 7 voitures individuelles. Et ce n'est pas tout : chaque véhicule partagé libère entre 1 et 1,9 place de stationnement sur la voirie publique, un enjeu crucial dans des villes où l'espace se raréfie.

Quand je fais mes courses le premier jour ouvré du mois, j'utilise l'autopartage et je vais faire mes achats en gros. Ça me permet de charger l'eau, les gros paquets, etc.

Témoignage d'un autopartageur, Enquête Nationale Autopartage 2025 ADEME
Demain, 5 millions d'autopartageurs ?

D'après l'enquête de l'ADEME, c'est l'horizon qui se dessine, car l'autopartage n'est plus une pratique confidentielle. « Nous avons interrogé un échantillon représentatif de 1 000 conducteurs, explique Mathieu Chassignet, et nous nous sommes rendu compte que 59 % d'entre eux connaissent l'autopartage et savent à quoi cela correspond ». Une notoriété en forte hausse, qui s'explique par une meilleure visibilité des services et une culture du partage qui s'installe progressivement. Mais la vraie surprise vient du potentiel de développement. L'étude identifie 3,5 à 4 millions de nouveaux usagers potentiels, dont les pratiques de mobilité (usage faible de la voiture, recours régulier à d'autres modes, prédispositions à utiliser l'autopartage) et les intentions déclarées traduisent une probabilité réelle de pratiquer l'autopartage. « On pourrait arriver à moyen terme à 5 millions d'utilisateurs » estime Mathieu Chassignet, en ajoutant le million d'usagers actuels. Un marché adressable qui représenterait près de 12 % des conducteurs français. Pour atteindre cet objectif, les leviers sont clairs : améliorer la dispersion territoriale de l'offre, qui reste aujourd'hui plutôt concentrée dans les grandes villes, et limiter le coût pour attirer ces nouveaux profils. « Ces conducteurs constituent un segment clé : ils sont déjà engagés dans une transition, mais n'ont pas encore trouvé les conditions concrètes pour franchir le pas » résume Mathieu Chassignet.

Pendant les vacances, on prend les billets de train et on loue une voiture proche de la gare de destination pour se balader dans les environs.

Témoignage d'un autopartageur, Enquête Nationale Autopartage 2025 ADEME
Les autopartageurs : des citoyens... mais pas que

Longtemps perçu comme un service réservé aux urbains diplômés et aisés, l'autopartage voit son public se diversifier. « Les usagers restent majoritairement des citoyens diplômés et issus de catégories socioprofessionnelles supérieures, mais l'émergence de l'autopartage par l'employeur et de l'autopartage entre particuliers favorisent une inclusion sociale et territoriale accrue », note Mathieu Chassignet. Si l'autopartage en boucle touche surtout les 30-60 ans des grandes agglomérations, son déploiement progresse dans les petites villes, et l'autopartage entre particuliers séduit davantage les ménages modestes et les habitants des petites villes et zones rurales.

58 % des personnes qui font de l'autopartage entre particuliers habitent dans des aires urbaines de moins de 100 000 habitants.

Mathieu Chassignet, ingénieur mobilités actives et partagées et pilote de l'étude à l'ADEME

Un impact social : redonner de la mobilité à ceux qui en manquent

Au-delà des gains économiques et environnementaux, l'autopartage joue un rôle social non négligeable. « C'est finalement l'accès à une mobilité supplémentaire pour des gens qui n'ont pas les moyens de s'acheter une voiture » explique Mathieu Chassignet. Pour certains, l'autopartage permet de rompre l'isolement. Les visites à des proches redeviennent possibles grâce à un véhicule partagé. « Parfois, on se prive de le faire si on n'a pas accès à un véhicule de temps en temps » note Mathieu Chassignet.

Pour aller à un spectacle qui se trouve dans une ville à une cinquantaine de kilomètres, je choisis l'autopartage.

Témoignage d'une autopartageuse, Enquête Nationale Autopartage 2025 ADEME
Quelles recommandations pour les collectivités ?

L'autopartage ne peut pas se développer seul. « Il y a une vraie complémentarité entre l'autopartage d'une part et d'autre part les transports collectifs et le vélo » insiste Mathieu Chassignet. En effet, une personne qui a besoin d'aller travailler en voiture ne va pas passer à l'autopartage. À l'inverse, les gens qui se déplacent au quotidien en transport collectif ou à vélo et qui gardent une voiture pour des trajets très ponctuels ou des week-ends une fois de temps en temps sont les cibles idéales. Pour les collectivités, les pistes sont claires. Elles doivent soutenir l'offre d'autopartage en accordant des emplacements sur la voirie, en communiquant sur les services existants ou en utilisant elles-mêmes le service pour les trajets des agents. L'exemple francilien montre la voie : Ile-de-France Mobilités va lancer un service public d'autopartage avec un objectif de 5 000 voitures. En parallèle, les collectivités peuvent développer les alternatives à la voiture comme les transports en commun ou les aménagements cyclables pour créer un écosystème multimodal cohérent. Enfin, elles peuvent aussi mettre en place des contraintes sur la voiture individuelle, notamment via le stationnement payant ou la réduction des places dédiées.

Je n'ai jamais été très attaché à ma voiture, pour moi c'est un outil.

Témoignage d'un autopartageur, Enquête Nationale Autopartage 2025 ADEME
Vers une mobilité moins centrée sur la possession

L'autopartage s'inscrit dans une transition plus large vers une mobilité plus sobre et plus partagée. « L'autopartage est un service assez optimisé. En quelques clics, je réserve ma voiture, je la prends et je n'ai pas à me soucier de tout ce qui est entretien, revente, parking, etc. » résume Mathieu Chassignet. Les usagers interrogés dans le cadre de l'étude confirment cette désacralisation de la voiture. « Je n'ai jamais été très attaché à ma voiture, pour moi c'est un outil », explique l'un d'eux. « J'ai arrêté d'avoir une voiture à partir du moment où le stationnement est devenu payant partout dans la ville » témoigne une autre. À l'inverse, le modèle montre ses limites dans certaines zones rurales, où l'offre reste trop faible. « Je crois que je suis en train de renoncer à l'idée de ne pas avoir de voiture à la campagne. Il faut que j'aie une voiture, sinon c'est juste trop lourd à gérer » avoue une usagère de l'autopartage entre particuliers dans ce cas.

Pour autant, de manière générale, les signaux sont au vert. « L'ADEME a publié il y a un an une vaste étude sur le covoiturage dans laquelle on retrouve une certaine similarité sur les publics » note Mathieu Chassignet. En effet, presque la moitié des usagers de l'autopartage sont également inscrits sur une plateforme de covoiturage, une complémentarité qui montre que les Français sont de plus en plus prêts à mixer les modes de transport selon leurs besoins. « L'autopartage, c'est une solution d'équilibre entre réduction de la possession automobile et maintien d'un accès ponctuel à la voiture », résume Mathieu Chassignet. Reste à lever les derniers freins : visibilité, accessibilité et coût. « Le développement de l'autopartage repose aussi sur sa visibilité et sa lisibilité. Il est connu, mais encore peu utilisé. Et il doit devenir un réflexe de mobilité » conclut l'Enquête Nationale Autopartage 2025.