

04/10/ 2018

ING International Survey

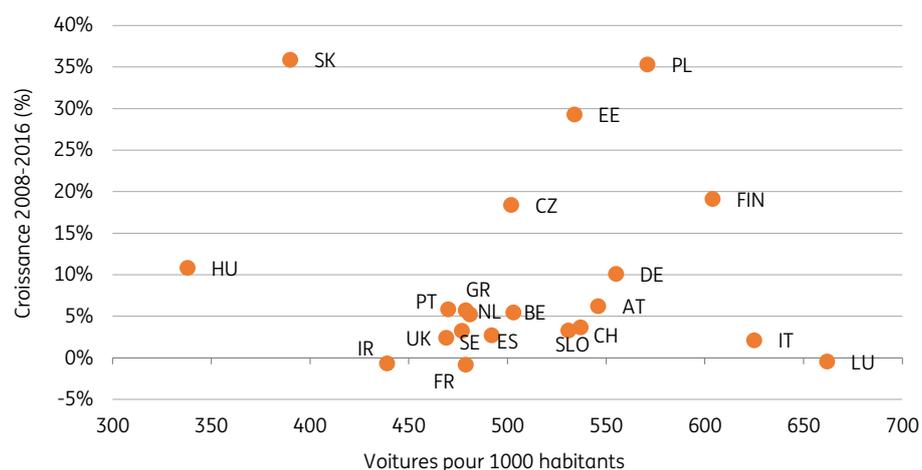
Autopartage : les Français sont les plus enthousiastes

Les voitures partagées existent en France depuis près de 20 ans et font désormais partie intégrante de l'offre de mobilité. Une offre importante semble rendre le marché très concurrentiel. L'ING International Survey¹ a demandé aux Français ce qu'ils en pensaient et il en ressort qu'ils sont parmi les plus enthousiastes en Europe. Toutefois, les problèmes liés au partage, abordés dans l'enquête, ne sont pas encore tous résolus. L'apparition des voitures autonomes, à partir de 2025, pourrait cependant donner un nouvel essor au secteur.

Des besoins toujours plus grands

Les besoins en termes de mobilité augmentent partout en Europe, y compris en France, où le nombre de voyageurs-kilomètres (la distance totale parcourue par tous les passagers sur le territoire au cours d'une année) est passé de 710 milliards en 2010 à 756 milliards de voyageurs-kilomètres en 2016, soit une augmentation de 1,1% par an (Cf. Graphique 2). Par ailleurs, le moyen de transport le plus utilisé des Français pour parcourir ces kilomètres reste la voiture : dans notre enquête, à la question de savoir quel était le moyen de transport qu'ils avaient principalement utilisé au cours des dernier mois, 70% des répondants ont répondu la voiture contre 14% pour les transports en commun (des proportions qui passent à 53%/32,3% en région parisienne).

Gr 1 Nombre de voitures pour 1000 habitants et croissance en Europe



Source: Eurostat (PT: 2010-2016)

La majorité des Français possède un permis de conduire et une voiture (c'est le cas de 80% des répondants dans notre enquête) et la France est un pays qui compte 480 voitures pour 1000 habitants. C'est un chiffre qui est parmi les plus bas d'Europe et qui a eu tendance à se stabiliser ces dernières années (le chiffre a baissé de 0,8% sur la période 2008-2016), contrairement à ce qui s'observe dans d'autres pays. En particulier, dans l'est de l'Europe, la croissance est restée dynamique malgré la crise du fait du rattrapage

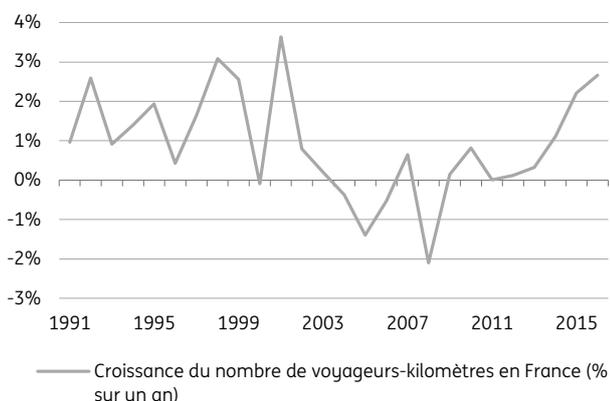
¹ L'ING International Survey (IIS) est menée simultanément par Ipsos dans 15 pays auprès de 1000 personnes par pays. Pour cette enquête 14828 personnes ont été interrogées dans entre le 26 mars et le 6 avril 2018.

économique (Cf. graphique 1). Cela montre que les ventes de voitures sont désormais liées uniquement à la croissance de la population et au renouvellement du parc automobile, soit une demande d'environ 2 millions de véhicules par an d'ici 2025.

Mais cette croissance est-elle réaliste ? Une des questions soulevées dans cette note est justement de savoir si l'évolution des solutions de mobilité alternatives ne pourrait pas modifier cette évolution de la demande, poussant l'offre d'automobiles à s'adapter.

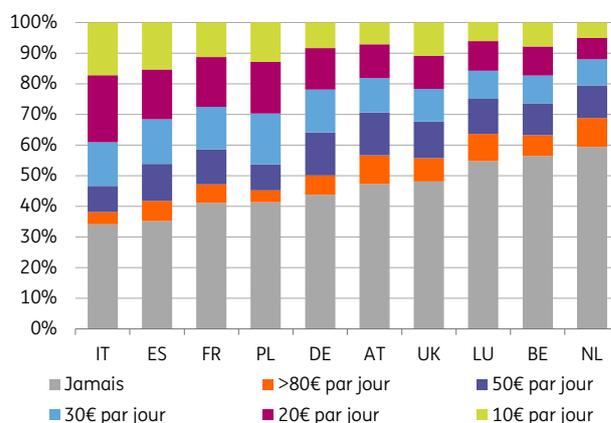
En particulier, au vu du budget que représente une voiture, on pourrait penser que les concepts de voitures partagées pourraient avoir le vent en poupe dans les prochaines années. Dans ce qui suit, nous définissons ce concept et en montrons l'importance en France (1). Notre enquête montre d'ailleurs un intérêt assez élevé des Français pour ces solutions déjà à l'heure actuelle (2). Notre enquête montre toutefois qu'un certain nombre de problèmes qui restent à solutionner pour convaincre le plus grand nombre (3). Malgré tout, les prévisions sont optimistes quant à la croissance du phénomène des voitures partagées dans le futur, notamment avec l'apparition des voitures autonomes après 2025 (4). D'ici là, les difficultés rencontrées par certains opérateurs montrent que le « business model » parfait n'existe pas encore pour y parvenir.

Gr 2 France: évolution des voyageurs-kilomètres



Source: INSEE

Gr 3 Les Français enclins à prêter leur voiture



Source: ING International Survey 2018

La voiture partagée en quelques mots

La définition de la voiture partagée utilisée ici est celle d'un « accès par abonnement à une flotte de voitures en libre-service, disponibles pour des périodes et des distances courtes pour lesquelles l'utilisateur (particulier ou entreprise) paye un surcoût par heure et/ou par kilomètre parcouru ».

Le critère de la période/distance courte élimine donc du champ d'analyse les loueurs d'automobiles professionnels, ce qui n'empêche pas ces derniers d'intégrer peu à peu les concepts de voitures partagées à leur activité. Europcar a ainsi lancé Ubeeqo début 2016, peu de temps après que Sixt ait interrompu son service Sixti (lancé en 2003 et proposant de la location de très courte durée) après quelques années et cédé le système DriveNow à BMW. Le groupe Hertz propose le service « 369 » pour des locations de courte durée (de 3, 6 ou 9 heures). Le groupe Avis/Budget a quant à lui fait l'acquisition de la start-up américaine Zipcar dès 2013. Les loueurs traditionnels sont donc bien présents sur ce marché depuis le début.

On distinguera deux grandes familles de voitures partagées : d'une part les centrales permettant à des particuliers de mettre en location leur propre voiture lorsqu'ils n'en ont pas l'usage. Généralement, cela se fait grâce à un simple boîtier électronique installé à bord et une assurance commune à tous les loueurs particuliers. D'autre part les flottes professionnelles où les voitures se louent soit à des endroits précis (stations d'enlèvement ou de dépôt), soit sur la voie publique.

Selon Bloomberg New Energy Finance, il y a une croissance exponentielle de la flotte de voitures partagées en Europe et du nombre d'utilisateurs. Le nombre d'utilisateurs aurait ainsi doublé, de 5,1 millions à 11,5 millions entre 2016 et 2018 tandis que le nombre de véhicules concernés seraient passés de 132.000 à 373.000. A elle seule, l'Allemagne compte 2,1 millions d'utilisateurs et près de 18.000 véhicules partagés.

Il faut noter que la majorité des voitures partagées le sont dans le cadre de centrales de prêts entre particuliers : à l'échelle européenne, les flottes professionnelles ne proposent à l'heure actuelle que 47.000 véhicules, dont 15.000 seulement peuvent être loués sur la voie publique, les autres (32.000) se logeant dans des stations ad hoc. Dès lors, les centrales de prêts entre particuliers représentent environ 326.000 véhicules, soit un peu plus de 4 véhicules pour 10.000 habitants en Europe.

La voiture partagée en France

En France, **les plateformes de partage de voitures entre particuliers** se sont multipliées. Le principal acteur privé (et le premier, en 2010 sous la forme de « VoiturLib ») est Drivy (présent dans la plupart des pays européens), il revendique en France 36.000 véhicules à partager. Le groupe SNCF est présent à travers la plateforme Ouicar (dont l'origine remonte à 2012) qui revendique en France 30.000 véhicules à partager. Des acteurs plus modestes ont également vu le jour, comme Deways et Koolicar (pris ensemble, moins de 10000 annonces). Enfin, des généralistes de la location s'y sont mis également (« Place de la Loc », Zilok, « e-loue »...), ils permettent de louer tout type d'objet, y compris une voiture.

Originaux, TravelCar et TravelerCar n'en sont pas moins légèrement différents. Le dernier permet de louer sa voiture stationnée à l'aéroport pendant ses vacances tandis que Travelcar permet, selon un principe similaire, de louer sa voiture à partir de certains parkings publics gardés.

Enfin, Luckyloc et Driiveme ont quant à eux importé un modèle venu d'Angleterre : lorsque des particuliers ou des entreprises veulent acheminer un véhicule d'un point A à un point B, ils peuvent le louer à un particulier qui doit voyager entre ces deux points et couvrira la distance lui-même (carburant et péages restant à sa charge) pour 1€. On pense par exemple aux agences de location de voitures qui doivent ramener des véhicules d'une agence à l'autre ou à des concessionnaires qui doivent ravitailler des point de vente, ou encore à des particuliers qui aimeraient voir « livrer » leur propre véhicule sur leur lieu de villégiature.

L'évolution en France témoigne donc d'un intérêt supérieur à la moyenne européenne pour le partage de véhicule. La France compte en effet moins de voitures par habitant (Cf. Graphique 1) et plus de voitures partagées : la moyenne européenne de 4,3 voitures partagées pour 10.000 habitants signifierait en France 30.000 véhicules, un chiffre largement atteint à l'heure actuelle. Une étude de 2013² montrait d'ailleurs que ce chiffre était déjà alors supérieur à 15 pour 10.000 hab. dans 4 grandes villes (Lyon, Bordeaux, Toulouse et Paris). Dans notre enquête, on constate en outre que les Français sont parmi les Européens les plus prêts à partager leur véhicule après les Italiens et les Espagnols, et ce dès 10€ par jour (Cf. Graphique 3).

A côté de ces plateformes, on retrouve les gestionnaires de flottes. Ceux qui possèdent des stations tout d'abord, où les utilisateurs prennent et déposent les véhicules. Le leader est Citiz avec une flotte d'environ 1100 véhicules occupant des stations dédiées.

A Paris, Des stations d'Ubeeqo - la filiale d'Europcar lancée en 2016 - fleurissent actuellement (200 véhicules disponibles) un peu partout tandis que le loueur Avis/Budget

² <https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/autopartage-particuliers-ena4.pdf>

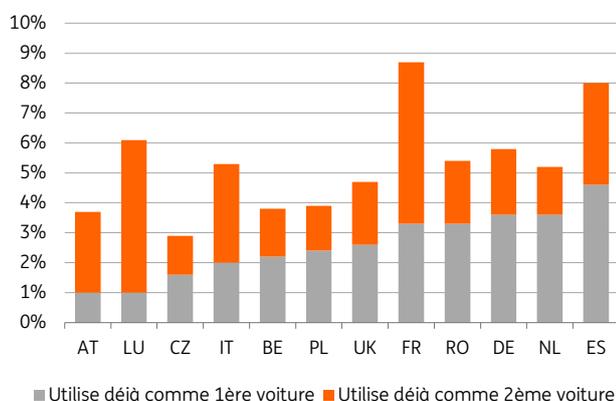
gère depuis 2013 la flotte Zipcar d'environ 100 véhicules à Paris. Enfin, Communauto, venue du Canada et désormais associée au groupe PSA en France depuis 2016 a développé une offre d'environ 130 voitures. La capitale peine donc à remplacer la flotte importante d'Autolib (4000 véhicules), mais il s'agit là d'une brèche dans laquelle se sont précipitées les plateformes de location entre particuliers.

A Lyon et Bordeaux, outre Citiz, on retrouve le modèle Autolib à travers Bluely (300 véhicules à Lyon) et BlueCub (à Bordeaux).

Il y a ensuite **les plateformes qui disséminent leurs véhicules sur l'espace public**. On peut noter que cela n'a pas concerné les automobiles tout de suite. La solution a d'abord connu ses heures de gloire dans les villes du sud de l'Europe, littéralement inondées de scooters en libre-service. Un phénomène qui a également gagné la France où les offres de scooters et vélos partagés se sont multipliées, ainsi que, dernièrement, celles de trottinettes électriques. Pour les voitures, les systèmes sont plus récents (2016) et largement absents en France. Les véhicules concernés sont issus non pas de loueurs traditionnels mais de grandes marques : le groupe Mercedes a lancé Car2go et le groupe BMW a repris DriveNow et opère une flotte en Allemagne, mais aussi à Vienne, Bruxelles, Milan, Stockholm, Copenhague, Lisbonne, Helsinki et Londres. Ces acteurs sont actuellement absents en France. Une des seules communes à autoriser le libre-service sur la voie publique est Toulouse qui a innové en la matière en proposant des voitures électriques en libre-service, les Iodines.

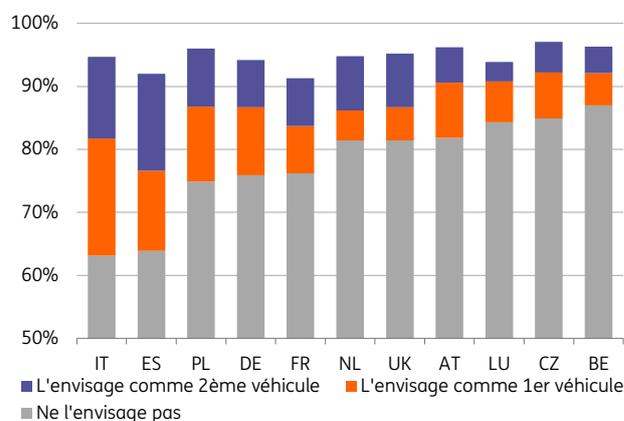
Entre toutes ces formes de partage, le paysage est donc large (bien qu'il soit dominé par les plateformes de location entre particuliers) et semble concurrentiel. Notre enquête place les Français en tête des utilisateurs de voitures partagées en Europe (8,7% des répondants déclarent les utiliser), surtout comme complément à leur moyen de transport principal (5,4%), mais aussi comme moyen de transport principal (3,3%). Sur ce point, ils sont cependant devancés par les Espagnols, les Hollandais et les Allemands (Cf. Graphique 4). Si 76% des répondants à notre enquête déclarent ne pas envisager ce mode de transport, ils sont tout de même encore 15% à l'envisager dans l'année qui vient, comme moyen de transport principal ou secondaire (Cf. Graphique 5). Le développement de la voiture partagée n'est donc sans doute pas terminé. Notre enquête montre néanmoins qu'il existe un certain nombre d'obstacles à ce développement.

Gr 4 % des répondants utilisateurs de voitures partagées comme 1^{ère} ou 2^{ème} voiture



Source: ING International Survey 2018

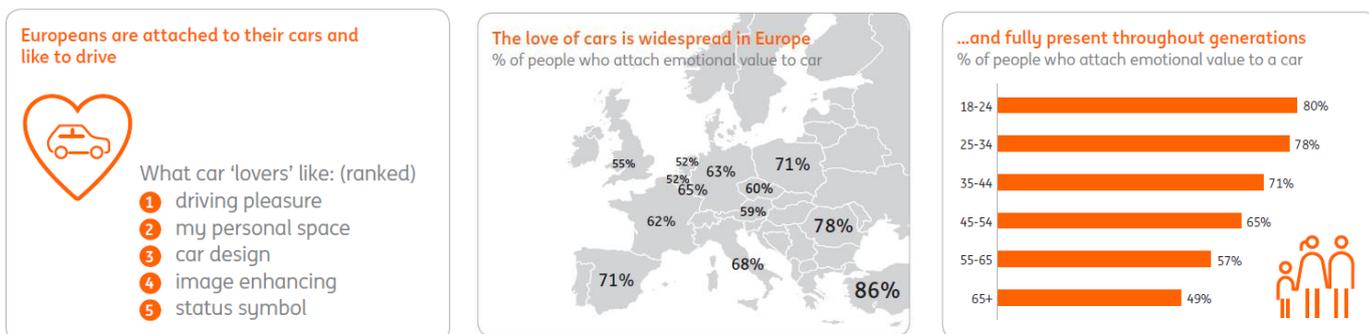
Gr 5 Les Français prêts à tenter l'aventure



Source: Source: ING International Survey 2018

Les obstacles au partage de véhicule

Dans l'illustration ci-dessous, on constate que les Européens en général aiment leur voiture et y attachent une valeur émotionnelle. Ils aiment le plaisir de conduire et l'espace que leur procure leur véhicule personnel. Cette valeur émotionnelle n'est d'ailleurs pas le fait d'une génération : toutes les classes d'âges dans notre enquête sont concernées, hormis peut-être les plus âgés. On constate ainsi que les Français attachent une valeur émotionnelle à leur voiture aussi élevée que les Allemands (Cf. la carte ci-dessous). Cet attachement, surtout s'il est également l'objet des jeunes générations (72% des Français de 18 à 34 ans interrogés attachent une valeur émotionnelle à leur véhicule, contre 54% des 55-64 ans), pourrait être un obstacle au développement des voitures partagées.



Source : ING « Unlocking Carsharing » (Octobre 2018)

De plus, il y a également des facteurs liés à l'expérience d'usage des voitures partagées et/ou à l'idée que s'en font les utilisateurs potentiels. Nous avons en effet constaté dans notre enquête qu'en général les coûts du système ne sont pas toujours le principal obstacle à l'adoption. L'expérience pose problème et en particulier l'accessibilité générale du service (la proximité des véhicules, leur nombre, leur fiabilité mais aussi celle des systèmes de connexion). En France, c'est surtout le coût et la mise à disposition (respectivement 18,3% et 11,5% des répondants) qui sont en tête des obstacles.

Un potentiel élevé... pour un business model qui reste à développer

Il semble donc qu'à l'heure où la voiture partagée est sous le feu de la concurrence d'autres types de véhicules (scooters, vélos, trottinettes) et d'autres acteurs (Uber, Blablacar...), il reste des obstacles à surmonter quant à la qualité du service, vécue ou perçue, et à sa rentabilité. Le business model de la voiture partagée fait en effet face à une double difficulté : la variabilité de la demande journalière (pour une offre de véhicules constante sur une journée) et les aléas du libre-service (le fait que les utilisateurs eux-mêmes ont le contrôle de la plupart des opérations-clés réduit la confiance des autres utilisateurs et des utilisateurs potentiels).

Au vu des différentes expériences européennes, il semble que très peu d'acteurs aient réellement pu faire face à cela. L'exemple le plus retentissant est Zipcar, start-up américaine dont la valorisation est montée en flèche à ses débuts, sans que le business model ne fasse véritablement ses preuves. Zipcar finira racheté en 2013 par le groupe Avis/Budget après une chute de 72% de son cours de bourse (pour un demi-milliard d'USD). Le modèle ne semble donc survivre qu'au sein de grands groupes automobiles, de grands loueurs traditionnels (qui disposent de larges flottes de véhicules citadins peu âgés) ou d'opérateurs publics.

Ainsi, à Paris, l'échec du modèle Autolib' malgré ses 140.000 abonnés à Paris montre combien l'équilibre est difficile à atteindre : le déficit cumulé prévu sur la période 2011-2023 était, au moment d'arrêter l'activité, de 300 millions d'euros, cinq fois plus que le maximum admis dans le contrat conclu entre le groupe Bolloré et la ville de Paris. Le cœur du problème d'Autolib' s'est révélé être le manque de régularité des utilisateurs suite à l'apparition d'autres solutions, notamment Uber et BlaBlaLines (l'offre de la start-up

BlaBlaCar pour les trajets domicile-travail). Le nombre de partages par Autolib' était ainsi tombé à moins de 4 par jour fin 2016, soit environ 450.000 locations par mois. Malgré cette moyenne de moins de 3 locations par mois par abonné, le taux d'indisponibilité était proche de 10%. La variabilité de la demande aura été fatale.

Même si la technologie améliorerait la qualité du service et que certaines fonctionnalités sur les réseaux sociaux permettaient d'augmenter la confiance dans le système (systèmes de contrôle des utilisateurs et mesure de la réputation par exemple), le business model des voitures partagées doit encore évoluer et se transformer. L'étude développée par ING montre que c'est surtout le développement des voitures autonomes qui réduira la demande de véhicules neufs après 2025 et permettra de tripler la flotte de voitures partagées entre 2025 et 2035, mais le car sharing aura sans doute alors un autre visage...

Pour en savoir plus, découvrez l'étude complète en anglais en [cliquant ici](#).

Clause de non-responsabilité

Cette publication a été préparée par la division d'analyse économique et financière de ING Bank NV, succursale en France ("ING") exclusivement à titre d'information, sans tenir compte des objectifs d'investissement, de la situation financière ou des moyens d'un utilisateur en particulier. Les informations dans cette publication ne constituent ni une recommandation de placement, ni un conseil fiscal, juridique ou en investissement, ni une offre ou une incitation à acheter ou vendre des instruments financiers. Même si toutes les précautions ont été prises pour assurer que les informations contenues dans ce document ne soient ni erronées, ni trompeuses au moment de la publication, ING ne peut en garantir ni l'exactitude ni l'exhaustivité. ING ne peut être tenue pour responsable d'éventuelles pertes directes ou indirectes suite à l'utilisation de cette publication. Sauf indication contraire, les opinions, prévisions ou estimations sont uniquement celles du ou des auteurs à la date de la publication et peuvent être modifiées sans préavis.

La distribution de cette publication peut faire l'objet de restrictions légales ou réglementaires dans certaines juridictions et les personnes qui entrent en possession de celle-ci doivent se renseigner à propos de ces restrictions et les respecter.

Cette publication est soumise à la protection du copyright et des droits des bases de données et ne peut être reproduite, distribuée ou publiée par quiconque, quel que soit l'objectif, sans l'accord préalable de ING. Tous les droits sont réservés. L'entité juridique responsable de la publication (nom de l'entité juridique locale) est agréée par la banque centrale néerlandaise et est supervisée par la Banque centrale européenne (BCE), la banque centrale néerlandaise (DNB) et l'autorité des marchés financiers néerlandaise (AFM). ING Bank N.V. est enregistrée aux Pays-Bas (n° 33031431 au registre commercial d'Amsterdam). (Ajouter le régulateur local. Vérifier s'il doit aussi être fait référence à la DNB et à la BCE. Vérifier si les références aux autorités britanniques et américaines peuvent être supprimées vu que le rapport local ne sera pas publié en anglais).

Au Royaume-Uni, cette publication est approuvée et/ou communiquée par la succursale londonienne de ING Bank N.V. (ING Bank N.V., London Branch). ING Bank N.V., London Branch, est assujettie, de façon restreinte, à la réglementation de la Financial Conduct Authority (FCA). ING Bank N.V., London branch, est enregistrée en Angleterre (n° BR000341) à 8-10 Moorgate, London EC2 6DA.

À l'attention des investisseurs américains : toute personne qui souhaite discuter de cette publication ou effectuer des transactions dans un titre mentionné dans ce document doit prendre contact avec ING Financial Markets LLC, qui est membre de la NYSE, la FINRA et la SIPC et qui fait partie de ING, et qui a accepté la responsabilité de la distribution de ce document aux États-Unis conformément aux dispositions en vigueur.