

## **Les voitures partagées à Toulouse**

**Article de synthèse présentant les résultats de l'expérimentation qui s'est déroulée jusqu'en Avril 2000**

### **Une expérimentation soutenue par le PREDIT**

Les "Voitures Partagées" sont un service permettant aux abonnés d'utiliser occasionnellement une voiture selon une tarification adaptée à ce mode d'utilisation et dans des conditions simplifiées de mise à disposition.

À la différence de formules classiques de location de véhicules, les "Voitures Partagées" présentent des caractéristiques de disponibilité et d'ergonomie d'utilisation, allant jusqu'à permettre à certains résidents de renoncer à la possession en propre d'un véhicule.

Le concept date des années 50 et a commencé à se traduire par des expérimentations dans les années 70, mais les nombreuses tentatives lancées jusqu'en 1990 se sont toutes soldées par des échecs. Les opérations pérennes réussies et durables de Voitures Partagées ont démarré vers 1990 en Allemagne, à l'initiative d'associations, et vers 1995 aux Pays-Bas, avec le soutien du gouvernement et le concours de professionnels de la location de voitures.

Face à ces succès, et notamment ceux des formules exploitées aux Pays-Bas, le PREDIT - Programme National de Recherche et d'Innovation dans les Transports Terrestres - a demandé à Ingéville, filiale de Sareco, de chercher une ville et un loueur de voitures intéressés par le lancement en France d'une expérimentation de Voitures Partagées.

C'est ainsi qu'a démarré en octobre 1998, avec le soutien de la Ville de Toulouse, une expérimentation de Voitures Partagées subventionnée par le PREDIT.

L'opérateur de la "Voiture Partagée" est la société de location de voitures WALLGREEN, possédant une dizaine d'agences dans le Sud de la France. Par ailleurs, les agents de la Société SOGEPARC, concessionnaire du parking Esquirol, ont apporté leur concours actif à l'expérimentation.

### **Les voitures partagées à Toulouse**

Pour la première implantation de ce service à Toulouse, le site retenu a été le parking Esquirol, situé dans l'hypercentre.

Les principales raisons de ce choix sont :

- Une très bonne desserte en transports en commun permettant de ne pas être captif de la voiture particulière pour tous ses déplacements,
- Une forte contrainte notamment pour les résidents, sur le stationnement : la voirie du quartier est généralement en zone piétonne ou en stationnement payant de courte durée et donc inaccessible aux résidents. Les abonnements pour une place dans le parking Esquirol sont à 900 F par mois.

Les principales conditions contractuelles du service offert sont les suivantes :

- Un contrat est préalablement signé, avec remise d'un chèque de caution non encaissé de 3000 F.
- Le tarif TTC est composé d'un forfait de 150 F par mois, d'une redevance de 1,20 F au kilomètre essence comprise, et de 20 F/heure ou 50 F/demi-journée d'utilisation.
- Les factures adressées mensuellement sont payées par prélèvement automatique.
- La voiture est réservée au préalable par téléphone, un délai de 24 heures étant nécessaire pour avoir la garantie qu'un véhicule soit disponible.
- L'abonné vient chercher le véhicule. Celui-ci est garé dans le parking Esquirol, devant le local d'exploitation où le personnel d'accueil du parking lui remet les clefs.
- Les voitures proposées au départ étaient des Twingo. Aujourd'hui est proposée en outre une New Beetle.



### **Les points forts constatés**

Après deux ans d'expérimentation les résultats sont apparus nettement positifs dans plusieurs domaines majeurs :

#### **Un service qui fonctionne**

Depuis la réservation jusqu'à la facturation, en passant par la prise et le rendu du véhicule, toutes les étapes administratives ou techniques se sont avérées parfaitement opérationnelles. Il n'a été observé aucun dysfonctionnement durant l'expérimentation, ni du fait du loueur, ni du fait des abonnés :

- Toutes les demandes de réservation ont pu être servies.
- Les véhicules ont été mieux respectés qu'en location traditionnelle : pas de casse, pas de dégradation, voitures jamais rendues très sales,...
- Les relations entre le loueur et les abonnés ont toujours été franches et cordiales : pas de tentative de fraude, pas d'abus, bonnes relations humaines.

Le recours à un loueur professionnel comme opérateur s'est avéré tout à fait performant. Celui-ci a absorbé toutes les difficultés d'organisation et d'exploitation du service, ainsi que les risques associés à l'activité.

### **Des usagers satisfaits**

"Les Voitures Partagées" ont fait l'unanimité des utilisateurs en ce qui concerne l'approbation de ce nouveau service et la volonté de le conserver.

Les deux résiliations de la part d'abonnés constatées en cours de l'expérimentation n'ont pas remis en question cette satisfaction. Un abonné a déménagé loin du parking Esquirol ; le second s'est arrêté parce qu'il a constaté à l'usage qu'il n'avait en fait pas besoin régulièrement d'une voiture particulière : il est passé à la location occasionnelle.

### **Un prix de revient très performant pour l'utilisateur**

Les prix de revient au kilomètre, d'une voiture possédée en propre et d'un service de Voitures Partagées sont respectivement de 5,11 F/km et de 2,46 F/km, pour un rythme de 5 000 km par an ; ces prix de revient s'équilibrent aux alentours de 14 000 km.

Le service de voitures partagées apparaît donc comme financièrement intéressant pour les usagers peu consommateurs de kilomètres : l'écart de prix est de nature à compenser les inconvénients de la réservation.

### **Une audience plus large que prévue a priori.**

Au départ, seuls les usagers habitant à moins de 250 m du parking Esquirol ont été perçus comme clients potentiels. Il est apparu en pratique (cf. plan, page suivante), que sur 11 abonnés en avril 2000, 3 résidaient à 2 km ou plus du parking Esquirol, et que le vélo laissé au parking pouvait constituer un moyen de rabattement efficace pour venir chercher une Voiture Partagée.

### **Toulouse vignette**

Un gain sensible en places de stationnement.

En souscrivant à un abonnement de Voitures Partagées, des usagers motorisés abandonnent la voiture qu'ils possèdent, et d'autres retardent la date à laquelle ils achèteront une voiture. Il en résulte une baisse de la motorisation des ménages et donc de la demande en stationnement en centre-ville. L'extrapolation des résultats de l'expérimentation permet d'escompter une économie à terme de 4 à 5 places de stationnement par Voiture Partagée en service.

### **Une mercatique à préciser**

Il a été beaucoup plus difficile que prévu de faire passer le message auprès des toulousains : si l'évolution du nombre d'abonnés s'est infléchie positivement en fin d'expérimentation, le niveau atteint reste très décevant :

Aucun abonnement souscrit au cours des 3 premiers mois après l'annonce officielle de la disponibilité de "Voitures Partagées" à Esquirol.

Deux abonnés seulement au neuvième mois.

Puis le nombre d'abonnés est monté progressivement jusqu'à 16 abonnés en Juin 2000, après 20 mois de fonctionnement.

L'analyse des différentes campagnes de promotion effectuées, conduit à constater que :

- La publicité à la radio, les panneaux à message variable municipaux, les distributions de tracts et les mailings effectuées ont généré quelques appels téléphoniques mais n'ont provoqué directement aucun abonnement.
- Le bulletin municipal : "Capitole Infos" et surtout les passages à la télévision sur FR3 et TF1 ont déclenché des vagues importantes de demandes de renseignements, engendrant plusieurs abonnements.
- La méthode la plus performante, mais très lourde, a été le démarchage systématique par un commercial de l'agence WALLGREEN : phoning, puis prise de rendez-vous.
- Par ailleurs, il est apparu que les usagers ne comprennent la nature de ce nouveau service qu'après un contact direct : les moyens de diffusion mis en avant (médias, messages, volume) sont à reconsidérer pour relayer le développement des "Voitures Partagées"

C'est donc dans les domaines du commercial et de la communication que les progrès les plus importants restent à faire.

## **Quelques incertitudes à approfondir**

### **Un équilibre financier incertain**

Compte tenu du faible nombre d'abonnés, il est clair que des économies d'échelle importantes restent à faire et il est donc difficile de se prononcer dès aujourd'hui sur la rentabilité de l'activité. Il reste cependant probable qu'une augmentation de tarifs, allant jusqu'à 20 ou 30% par rapport aux tarifs de l'expérimentation, pourra être nécessaire pour qu'une exploitation de Voitures Partagées soit équilibrée financièrement.

### **Des gains en circulation à quantifier**

Le très faible niveau constaté d'utilisation par abonné (1 500 km par abonné et par an) conduit à penser que les abonnés qui ont abandonné une voiture personnelle pour le service de voitures partagées, utilisaient davantage leur voiture personnelle antérieurement. Ceci est cohérent avec les constats effectués aux Pays Bas et en Allemagne selon lesquels les voitures partagées engendrent une baisse relative de l'usage de la voiture comme mode de déplacement.

Des analyses plus approfondies portant sur des échantillons plus importants d'abonnés seront nécessaires pour confirmer et quantifier cette diminution de circulation.

## **Conclusion**

Cette première expérimentation a mis en évidence que les Voitures Partagées constituent un nouveau mode de déplacement, à la fois économique et satisfaisant pour ceux qui l'utilisent. Son efficacité pour diminuer le nombre de voitures en circulation et en stationnement dans les centres-villes reste à prouver, étant donné le très faible nombre d'abonnés concernés.

Cependant, compte tenu des difficultés constatées de commercialisation, il faut rendre le public plus réceptif en lui faisant connaître le concept des "Voitures Partagées".

A cet effet, des politiques de déplacements menées à l'échelon de l'agglomération peuvent utilement englober un volet communication sur ce thème.

Enfin, il importe de noter que les résultats financiers obtenus ne sont pas encore représentatifs et que les "Voitures Partagées" doivent encore faire leur preuve dans ce domaine, même si la décision de la société WALLGREEN de continuer au-delà de la fin de l'expérimentation reste un signe très positif.

Globalement, on peut donc considérer que les résultats de cette première expérimentation de Voiture Partagée sont encourageants.

C'est maintenant du côté de Clermont-Ferrand que se tournent les regards : un service de Voitures Partagées y est lancé ce deuxième semestre 2000. Ingéville en fera aussi l'évaluation pour le compte du PREDIT. Le savoir-faire ainsi acquis pourra servir à toutes les collectivités intéressées.