

LES NOUVEAUX USAGES DE L'AUTOMOBILE

L'évolution de la technologie, les contraintes économiques et la prise de conscience face aux enjeux environnementaux ont favorisé, dans plusieurs secteurs, le développement de nouvelles tendances de consommation et de mode de vie, qui privilégient l'usage au détriment de la propriété des biens.

Dans le transport, cette tendance s'est matérialisée par le développement de nouveaux usages de l'automobile, favorisant le partage et la mutualisation et reposant sur l'utilisation des technologies de l'information et de la communication. Le covoiturage, l'autopartage et la location entre particuliers s'inscrivent dans ces nouvelles pratiques de consommation.

La voiture partagée permet de réduire les frais d'utilisation et d'entretien des véhicules et d'accroître l'offre de transport en zone péri-urbaine et rurale, à moindre coût pour la collectivité. En zone dense, c'est aussi un complément aux

transports collectifs (charges à transporter, horaires décalés), qui améliore le taux de remplissage des véhicules, avec des effets positifs sur l'environnement et la consommation d'énergie.

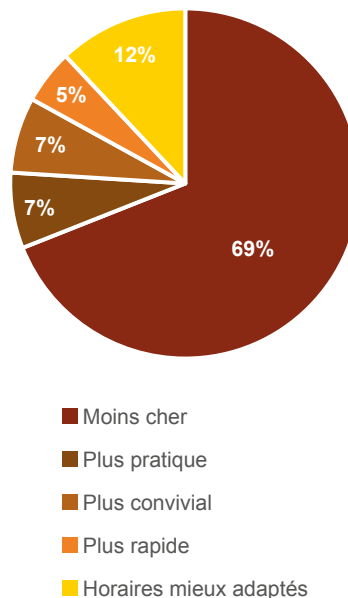
Parmi les évolutions, on observe également une croissance forte des voitures de transport avec chauffeur (VTC), qui ont complété l'offre de transport public particulier de personnes, ainsi que le développement de nouveaux services autour de la mobilité (information voyageurs, calculs d'itinéraires, billettique, aide au stationnement).

Les constructeurs automobiles ont adapté leurs offres à ces nouveaux besoins et se positionnent comme de véritables opérateurs de mobilité, en créant des entités et des marques nouvelles dédiées à ces activités (Mobilize, Free2Move) et en expérimentant toute une palette de nouveaux services en France comme à l'étranger : locations courtes, autopartage pour les entreprises ou les particuliers, « free-floating », mais aussi des

services de location avec chauffeur (taxis, VTC) et plateformes MAAS (Mobility As A Service), qui combinent informations multimodales et outils de billettique. Ils ont aussi investi dans des sociétés en lien avec la mobilité et les services connectés : acquisition de Share Now et Kuantic pour Stellantis, acquisition et prise de participation dans diverses startups (Karthoo, iCabbi, Glide.io) pour Renault.

15 % Des personnes interrogées ont pratiqué le covoiturage en 2024 (Enquête Parc Auto)

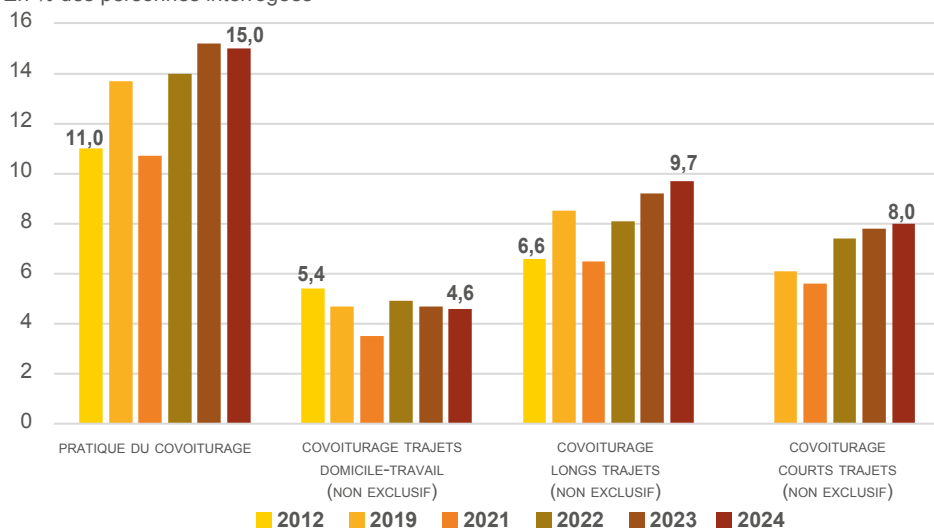
MOTIVATION PRINCIPALE POUR RÉALISER DES TRAJETS EN COVOITURAGE (6T, 2015)



Source : 6T/ADEME

ENQUÊTE SUR LA PRATIQUE DU COVOITURAGE AU COURS DES 12 DERNIERS MOIS

En % des personnes interrogées



Source : Enquête KANTAR TNS Parc Auto traitée par le CCFA et l'IFSTTAR

LE COVOITURAGE

Le covoiturage est défini comme « l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Leur mise en relation, à cette fin, peut être effectuée à titre onéreux » (Art. L. 3132-1 de la loi pour la croissance verte). La loi d'orientation des mobilités de 2019, a renforcé le soutien au covoiturage en encourageant la création de voies réservées, en autorisant les collectivités à verser une allocation aux conducteurs ou aux passagers et en créant le forfait mobilité durable, qui permet à un employeur public ou privé de verser une aide financière pour les déplacements domicile-travail réalisés notamment avec des modes partagés comme le covoiturage. Puis fin 2022, l'État a lancé un grand plan national pour le covoiturage du quotidien doté d'un financement de 150 M€ à répartir entre un soutien aux covoitureurs via notamment la prime de 100 € pour les primo-conducteurs et un soutien aux collectivités pour le financement d'infrastructures (aires et lignes de covoiturage). L'objectif inscrit est

d'atteindre 6 millions de trajets covoiturés quotidiens supplémentaires en 2030. Selon la DGITM, en deux ans, le nombre de nouveaux conducteurs a été multiplié par deux et le nombre de trajets a augmenté de 33 %. 560 000 primes de covoiturage ont en outre été versées et près de 400 aires de covoiturage supplémentaires ont été créées. 500 projets de collectivités ont aussi été soutenus par le Fonds vert.

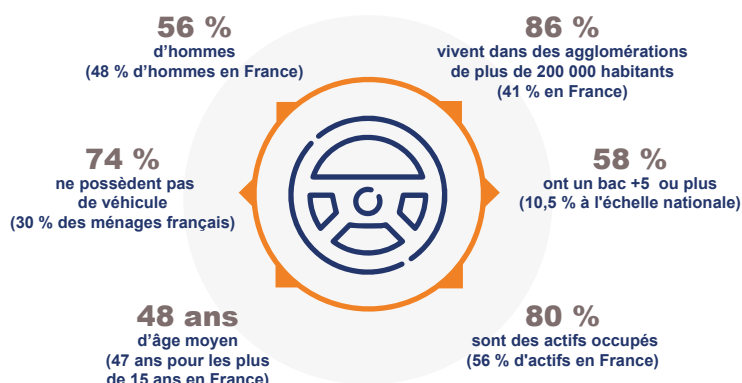
Les chiffres de l'enquête Parc Auto, montre cependant qu'à l'échelle nationale, la pratique du covoiturage reste faible. Après une baisse en 2020, suivi d'un léger rebond en 2022 et 2023, elle se stabilise en 2024 : 15 % des personnes interrogées ont effectué un trajet en covoiturage au cours des 12 derniers mois. Le covoiturage pour les déplacements domicile travail reste stable (4,6 % des personnes interrogées), tandis que ceux pour les trajets supérieurs à 100 km augmentent légèrement (9,7 %, contre 9,2 % en 2023), de même que pour les trajets inférieurs à 100 km (8 %, contre 7,8 % en 2023). Pour les courts trajets, le covoiturage est principalement réalisé avec l'entourage pour 82 % des covoitureurs. En revanche, pour les longs trajets, le covoiturage, par

le biais d'une structure de mise en relation et avec des personnes extérieures à l'entourage, domine (51 %), même si le covoiturage avec l'entourage s'est renforcé (49 % en 2024, contre 44 % en 2022). Le recours à une contrepartie financière est davantage présent pour les longs trajets (67 % des covoitureurs) que pour les courts trajets (25 %), mais est en recul en 2024 (respectivement 71 % et 34 % l'an passé).

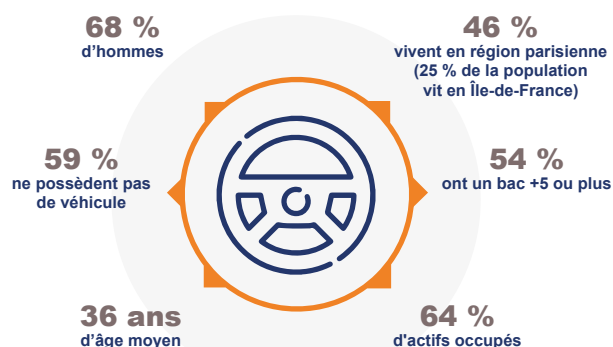
L'enquête nationale sur le covoiturage (Ademe 2025) compare le profil des usagers avec celui des non-usagers et montre que parmi eux, la part des femmes est plus faible (48 %, contre 53 % chez les non-covoitureurs), celle des CSP+ est plus élevée (39 %, contre 24 %), ainsi que celle des 18-34 ans (39 % contre 18 %), induisant un âge moyen plus faible (43 ans contre 52 ans). En outre, les covoitureurs possèdent moins de voitures (0,7 contre 1,3). Une des principales conclusions de l'enquête porte sur le bilan CO₂ positif du covoiturage courte distance, qui réduit le nombre de voitures sur la route. Pour la longue distance, le bilan CO₂ est neutre car le covoiturage se substitue davantage au train, mais le bilan est positif sur le pouvoir d'achat.

LES NOUVEAUX USAGES DE L'AUTOMOBILE

PROFIL DES USAGERS DE L'AUTOPARTAGE EN BOUCLE EN 2022



PROFIL DES USAGERS DE L'AUTOPARTAGE EN FREE-FLOATING EN 2022



Source : Enquête Nationale sur l'Autopartage, 6t/Ademe, 2022

► LES LOCATIONS D'AUTOPARTAGE EN BOUCLE EN 2022



2,8
Locations par usager et par mois (3,1 pour le free-floating)



35 €
Coût médian d'une location (10 € pour le free-floating)

25

Nombre d'opérateurs d'autopartage en 2024 (Baromètre de l'Autopartage 2025)

► LES MOTIFS D'ADHÉSION À UN SERVICE D'AUTOPARTAGE



83 %
Éviter les problèmes liés à l'entretien d'un véhicule



80 %
Moindre coût par rapport à une voiture personnelle



77,4 %
Caractère écologique de l'autopartage



65,6 %
Éviter les problèmes de stationnement

Source : Enquête Nationale sur l'Autopartage, 6t/Ademe, 2022

L'AUTOPARTAGE

L'activité d'autopartage est définie dans la loi Grenelle II (article 54) 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. Chaque abonné ou utilisateur habilité peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée. On distingue l'autopartage P2P (location entre particuliers) et l'autopartage commercial B2B (destiné aux salariés d'une entreprise) ou B2C (destiné aux particuliers). La loi d'orientation des mobilités, votée fin 2019, a apporté un cadre juridique à l'activité d'autopartage en donnant aux autorités organisatrices de mobilités (AOM) les moyens de réguler les modes de transports en libre-service sur leur territoire. Elles peuvent notamment le faire en octroyant, à travers un « label autopartage », des places de stationnement réservées aux véhicules en autopartage, à condition qu'ils respectent les conditions définies par les AOM (type de véhicules autorisés, nombre de locations minimum par mois...). En outre, comme pour le covoiturage, la loi a permis la prise en charge des frais engagés dans l'autopartage dans le forfait mobilité durable.

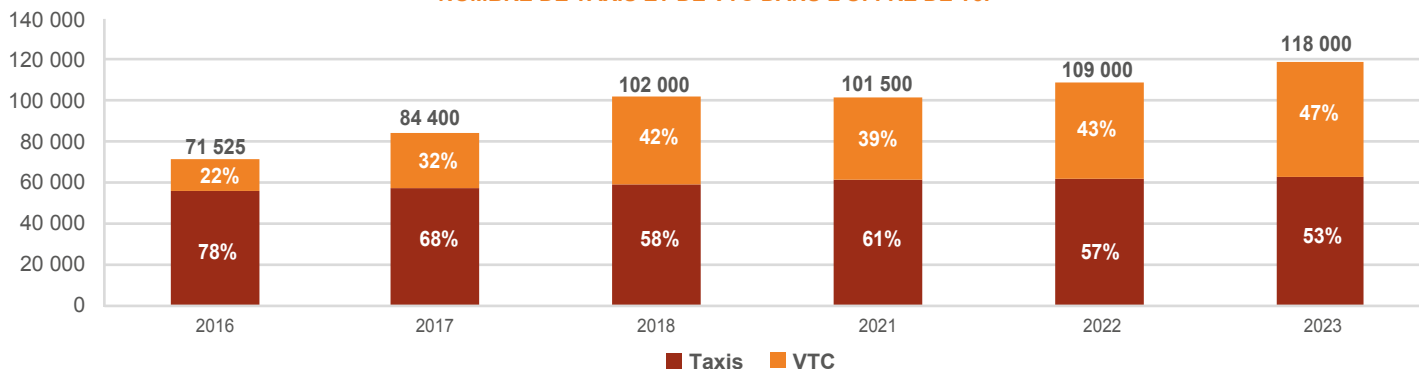
La dernière enquête nationale sur l'autopartage (Ademe, 2022) confirme que l'autopartage en boucle domine en termes de nombre d'opérateurs et de villes desservies. À l'image de ce qui avait été observé en 2019, le profil des usagers de ce type d'autopartage est majoritairement masculin (55% d'hommes, contre 48 % en France), urbains (86 % vivent dans des agglomérations de plus de 200 000 habitants, contre 41 % en France), diplômés (58 % ont un bac +5, contre 10,5 % en France) et actifs (80 %, contre 56 % en France). Ils utilisent les services d'autopartage en boucle pour des locations courtes (moins de 5h et moins de 50 km), pour des trajets dans l'agglomération de résidence et pour des motifs non contraints (visites à des amis, sorties, achats...). Le profil des usagers qui utilisent l'autopartage en free-floating (sans réservation, sans station) et l'usage qu'ils en font diffèrent, ces deux services répondant à des besoins de mobilité différents. Avec le free-floating, les locations sont très courtes (moins d'1h et moins de 20 km), régulières, pour des trajets dans l'agglomération de résidence et pour des déplacements du quotidien. Enfin, pour l'ensemble des usagers, les motifs d'adhésion sont principalement liés au coût et aux problèmes d'entretien liés à la possession d'une voiture personnelle (80 % et 83 % des sondés), suivis de motivations écologiques (77 % des sondés), puis de la volonté d'éviter les problèmes de

stationnement (66 % des sondés).

D'après le dernier Baromètre de l'Association des Acteurs de l'Autopartage, le nombre d'inscrits à un service d'autopartage serait en hausse de 11,5 % au 1er janvier 2025, après un recul de 6,5 % l'année précédente. On dénombre plus d'1 million d'inscrits, 25 opérateurs présents en France proposant 13 862 voitures partagées, dont 16 proposant un service dit « en boucle » (récupération et restitution du véhicule à une station, sur réservation et pour une durée définie), 3 proposant du free-floating (sans réservation, sans station) et 6 proposant les deux. L'autopartage en boucle domine le marché en nombre de véhicules (9 sur 10) et en nombre d'usagers (7 sur 10), mais ne propose que 8 % de véhicules électriques dans les flottes, contre 63 % dans les flottes de free-floating.

LES NOUVEAUX USAGES DE L'AUTOMOBILE

NOMBRE DE TAXIS ET DE VTC DANS L'OFFRE DE T3P



Source : Observatoire national des transports publics particuliers de personnes, CGDD, juin 2025

LES VOITURES DE TRANSPORT AVEC CHAUFFEUR (VTC)

L'activité des VTC appartient au transport public particulier de personnes (T3P), défini par le code des transports, qui regroupe également les taxis et les véhicules motorisés à deux ou trois roues, couramment appelés motos-taxis.

Depuis leur arrivée en France au début des années 2010, les services de VTC ont contribué à élargir l'offre de mobilité en proposant un service de transport de personnes avec commande préalable. Cependant, leur développement rapide a posé de nombreuses questions sur leur légalité et sur la concurrence qu'ils pouvaient faire aux taxis, conduisant les pouvoirs publics à revoir la réglementation en vigueur.

À l'origine, le statut de VTC est hérité du statut de « voiture de grande remise » et de la profession de « Grand Remisier », chauffeurs de voiture de tourisme de luxe. En 2009, ce régime a été transformé par la loi Novelli, qui a dérégulé l'activité et a créé le statut de véhicule de tourisme avec chauffeur. Les lois Thévenoud (2014) et Grandguillaume (2018) ont permis de fixer une nouvelle réglementation applicable aux VTC, désormais appelées « voitures de transport avec chauffeur », et de préciser les contours du métier.

Ainsi, aujourd'hui, l'activité des VTC est soumise à des conditions d'installation et d'exploitation particulières qui la distinguent de l'activité des taxis.

- Le véhicule utilisé doit répondre à certaines exigences « haut de gamme ». Il doit avoir entre quatre et neuf places (chauffeur compris), être en circulation depuis moins de six ans (hors véhicule de collection) et remplir certaines caractéristiques techniques (taille, puissance).
- Le chauffeur doit obtenir une carte professionnelle VTC et s'inscrire au registre national des exploitants de VTC.
- La réservation du véhicule par le client est obligatoire. Le véhicule ne peut donc ni stationner, ni circuler sur la voie publique en quête de clients. La maraude électronique est interdite et reste réservée aux taxis.
- Le prix de la course est totalement libre, contrairement aux tarifs des taxis, qui sont réglementés et fixés par arrêté.

L'Observatoire national des transports publics particuliers de personnes, créé en 2017, dresse chaque année un bilan de l'activité. En 2023, on dénombre en France 56 000 chauffeurs actifs sur les plateformes de VTC et 62 800 taxis. Le nombre de VTC a fortement augmenté depuis 2016. Ils représentent aujourd'hui 47 % de l'offre T3P, contre 22 % en 2016. En 2023, le nombre de taxis a augmenté de 1,3 %, alors que le nombre de VTC a encore augmenté de 19 %. La concentration des taxis par rapport à la population est très forte dans les territoires ruraux et en Île-de-France. Les VTC, quant à eux, travaillent presque exclusivement dans les métropoles.

Les constructeurs s'associent à différents opérateurs pour fournir des véhicules et services aux chauffeurs VTC. Free2move accompagne Uber pour convertir 50 % des véhicules disponibles sur la plateforme en véhicules électriques d'ici 2025. L'offre Mobilize Driver Solutions propose à Paris et Madrid, une offre de véhicules 100 % électriques et de services, totalement dédiés aux taxis et VTC.

LA LOCATION ENTRE PARTICULIERS

Le partage de véhicules en dehors de la sphère privée s'est également développé et a été facilité par le développement des plateformes de mises en relation entre particuliers. La location automobile entre particuliers permet aux propriétaires de véhicules de le louer, quand ils ne l'utilisent pas, et d'amortir ainsi certains frais fixes liés à la possession ou à l'entretien. Il se distingue de l'autopartage entre particuliers, qui consiste à mettre une ou plusieurs voitures en commun entre plusieurs personnes, qui ont préalablement défini ses conditions d'utilisation.

Selon l'enquête PARC AUTO, le taux de location se maintient en 2024 (6,1 % de l'échantillon y a eu recours, contre 8 % en 2019). Les vacances demeurent le motif principal de location, suivies des week-ends. Concernant la location entre particuliers, plus de neuf personnes sur dix se déclarent encore très réticentes à l'idée de mettre à disposition ou de louer une voiture via une plateforme. Pourtant, celle-ci se développe : 15 % des foyers ayant loué une voiture en 2023 avaient eu recours à la location entre particuliers, contre 7 % en 2019.

L'OFFRE B2C ET B2B DES CONSTRUCTEURS AUTOMOBILES FRANÇAIS :

Le groupe Renault a regroupé l'ensemble de ses services de mobilité sous la marque Mobilize qui, en plus des services financiers (Mobilize Financial Services), propose, grâce à l'application Mobilize Share, des services d'autopartage en France, mais aussi des services de location classique. La marque Zity, qui proposait des services d'autopartage électrique en free-floating dans plusieurs capitales européennes (Pairs, Madrid, Lyon, Milan), a progressivement cessé ses activités qui offraient de trop faibles perspectives de rentabilité et rencontraient de nombreux problèmes pratiques. En revanche, le groupe continue de proposer des services adaptés aux besoins des opérateurs et conducteurs de taxis et de VTC (mise en relation, installation des systèmes de recharge) ainsi que des services destinés aux opérateurs de mobilité afin d'optimiser leurs flottes (technologie Glide.io).

Le groupe Stellantis de son côté opère ses services de mobilité sous les marques Free2Move (car-sharing, location, abonnement, parking, solutions B2B) et son application du même nom, et Leasys (location long terme & gestion de flotte). Free2Move proposent des services d'autopartage en libre-service à Paris, Madrid, Lisbonne, Washington DC, Portland, Denver et Columbus et a renforcé son offre de services d'autopartage en Europe avec l'acquisition de Share Now en 2022. En 2023, Free2Move se développe sur de nouveaux marchés européens (Slovénie, Grèce, Roumanie), grâce à des partenariats avec les principaux importateurs des marques Stellantis dans ces régions. Outre l'autopartage, Free2Move propose des services de réservation de VTC, de location de toutes durées et de gestion de flotte pour les entreprises.

