

# SYSTEMES DE VEHICULES INDIVIDUELS A USAGE PARTAGE

## SUISSE

### ASPECTS GENERAUX

La Suisse a une superficie de 41 285 km<sup>2</sup> et une population d'environ 7 millions d'habitants. Les 26 cantons sont la base du découpage et de la vie politique helvétique. Ils se subdivisent en 184 districts et 3021 communes. Si la Suisse n'a pas échappé à la crise qu'on connue les pays occidentaux au tournant de la décennie 1990, elle n'en demeure pas moins l'image même de la réussite économique et sociale. Les succès de l'économie suisse par exemple sont essentiellement liés à la valeur ajoutée du travail, à la flexibilité de son capital, à la créativité de sa recherche, à son orientation systématique vers les technologies de pointe, à sa capacité d'ouverture économique sur l'extérieur et à son dynamisme financier.



### L'EXPERIENCE EN SUISSE

#### Description générale

C'est en 1987 qu'est né l'auto-partage structuré sous sa forme actuelle en Suisse. Simultanément à Stans et à Zürich, des amis qui partageaient jusque là un véhicule selon un mode autogéré décidaient de donner une structure juridique à leur activité. Les coopératives d'auto-partage ATG (AutoTeilet Genossenschaft) à Stans et ShareCom à Zürich étaient nées.

Après s'être bien développées, ATG, ShareCom et CSC (Car Sharing Company), une troisième coopérative de Zürich de moindre importance, ont fusionné en 1997 pour donner naissance à Mobility, la plus grande coopérative d'auto-partage recensée à ce jour (elle regroupe près de 22 000 adhérents sur tout le territoire suisse).

#### I. Mobility mode d'emploi

##### Le parc de la coopérative Mobility

Il est constitué au total de 1 000 véhicules et se compose :

- de petites voitures (catégorie A),
- de voitures de classe moyenne (catégorie B),
- de voitures de classe supérieure (catégorie C),
- de minibus ou camionnettes (catégorie T/K).

Les véhicules de la coopérative sont répartis dans 300 localités et sur 600 stations.

## Répartition des stations Mobility sur le territoire suisse



### Adhésion à Mobility

Toute personne peut devenir usager ou client de Mobility sur simple présentation de son permis de conduire et acquittement des frais d'adhésion (Cf. II. Tarification) si elle réside à proximité de l'un des 600 lieux de stationnement des véhicules de la coopérative. Dans le cas où il n'existe pas de station dans sa commune ou son quartier, elle peut alors, en se joignant à d'autres personnes intéressées par l'auto-partage, demander à Mobility la création d'une nouvelle station.

### Fonctionnement du système

C'est par téléphone que se font les réservations des véhicules, soit longtemps à l'avance, soit juste avant le départ. Une permanence téléphonique étant assurée 24h/24, un véhicule peut donc être réservé à tout moment. Le central sert également à répondre aux questions des usagers et à résoudre dans la mesure du possible les problèmes qu'ils rencontrent. La possibilité de réserver par ordinateur, via Internet, est également offerte aux usagers de la coopérative. Après avoir été répertorié, les données personnelles de l'utilisateur qui a réservé sont immédiatement transmises par voie électronique à l'ordinateur de bord du véhicule. Il peut dès lors accéder au véhicule à l'aide d'une carte sans contact qui contient son identité. Durant le trajet, l'ordinateur de bord enregistre automatiquement les kilomètres parcourus. A la fin du déplacement, le kilométrage effectué et le temps d'utilisation sont transmis directement par radiotéléphonie à l'ordinateur central qui établira ensuite la facture. L'utilisateur quant à lui aura ramené le véhicule emprunté à la station de départ.

## II. La tarification

### Adhésion à la coopérative

Deux formules d'adhésion sont proposées. Le futur usager peut devenir sociétaire de Mobility ou simple membre utilisateur.

La première formule dite "Sociétaire" requiert le versement d'une participation au capital de Mobility (part sociale) de 1 000 Francs Suisses<sup>5</sup> (FS) à laquelle viennent s'ajouter des frais d'adhésion uniques d'un montant de 200 FS (perçus une seule fois). En cas de départ, la participation au capital est restituée. Il est à noter qu'en cas d'adhésion d'un second membre d'une même famille, la participation au capital est abaissée à 300 FS et les frais d'adhésion à 100 FS. Le sociétaire bénéficie de tarifs préférentiels, inférieurs en moyenne de 10 à 20% aux tarifs normaux appliqués à un membre utilisateur.

La seconde formule d'adhésion requiert le versement de frais d'adhésion annuels d'un montant de 100 FS. Elle permet à l'utilisateur d'accéder de la même manière au service d'auto-partage mais aux tarifs normaux.

<sup>5</sup> 1 FS ~ 4,10 FRF

**Tarifcation proprement dite**

Elle est fonction de quatre critères :

- formule d'adhésion choisie,
- type de véhicule emprunté (catégorie),
- durée d'emprunt,
- distance parcourue.

Les tableaux ci-après présentent les tarifs en vigueur en mai 1998 (en Francs Suisses). Il est à noter que ces tarifs incluent tous les frais : frais de carburant, d'entretien et d'assurance.

<b>Tarifs préférentiels appliqués aux sociétaires</b>				
	Tarif/km	Tarif/km à partir du 101 <sup>ème</sup> km	Tarif/heure	Tarif/jour
<b>Catégorie A</b> Fiat Punto Nissan Micra Opel Corsa 3 portes	0,40	0,40	2,35	37,60
<b>Catégorie B</b> Opel Astra Caravane Nissan Sunny break Mazda 323/121 Fiat Punto automatique Opel Corsa 5 portes	0,50	0,40	2,35	37,60
<b>Catégorie C</b> Opel Vectra Toyota Previa Nissan Serena Toyota Lite Ace	0,70	0,50	2,35	37,60
<b>Catégorie T/K</b> Toyota Hiace	0,70	0,50	4	64

<b>Tarifs normaux appliqués aux membres utilisateurs</b>				
	Tarif/km	Tarif/km à partir du 101 <sup>ème</sup> km	Tarif/heure	Tarif/jour
<b>Catégorie A</b> Fiat Punto Nissan Micra Opel Corsa 3 portes	0,50	0,50	2,50	40
<b>Catégorie B</b> Opel Astra Caravane Nissan Sunny break Mazda 323/121 Fiat Punto automatique Opel Corsa 5 portes	0,60	0,50	2,50	40
<b>Catégorie C</b> Opel Vectra Toyota Previa Nissan Serena Toyota Lite Ace	0,80	0,50	2,50	40
<b>Catégorie T/K</b> Toyota Hiace	0,80	0,50	4	64

**Emprunts nocturnes ou partiellement nocturnes**

Entre 23h00 et 7h00, l'emprunt d'un véhicule est gratuit, ce qui signifie que la tarification n'est plus fonction que de trois critères : formule d'adhésion choisie, type de véhicule emprunté et distance parcourue.

**Disponibilité des véhicules**

Dans le cas de Mobility, le ratio voitures/usagers est de 1/23. Ce ratio et le système de réservation mis en place permettent à la coopérative d'assurer une assez bonne disponibilité des véhicules sans pour autant surdimensionner le parc.

**Services complémentaires**

Pour les utilisations plus longues (vacances, etc.), qui s'apparentent à la location courte durée, les usagers de Mobility sont invités à contacter la société de location de véhicules Hertz AG, laquelle leur fait bénéficier de tarifs préférentiels en raison de l'accord de partenariat passé avec Mobility.

**III. Mobility, ou, pourquoi l'auto-partage**

Mobility s'inscrit dans la logique habituelle des coopératives d'auto-partage, c'est-à-dire être ou devenir le complément approprié entre modes de transport collectifs et modes de transport individuels. La tarification est incitative. En effet, elle est principalement bâtie sur le principe simple d'un prix autant que possible proportionnel au kilométrage parcouru et au temps d'emprunt des véhicules, poussant ainsi l'utilisateur à utiliser un véhicule de la coopérative uniquement lorsque le déplacement ou les circonstances l'exigent, et en conséquence à rouler peu. Il aura donc recours à tout autre mode de transport chaque fois que cela est possible (transports publics en particulier), les tarifs appliqués par Mobility se situant entre le prix d'utilisation des transports publics et celui d'un véhicule individuel.

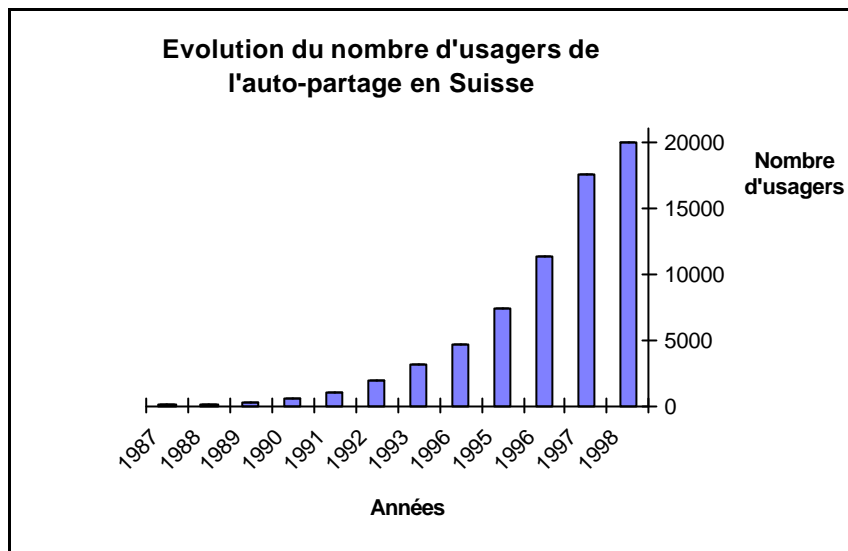
**IV. Les spécificités de l'expérience Mobility**

Dimension et longévité se trouvent être les deux principales spécificités de la coopérative. Mobility gère en effet un parc de 1 000 véhicules, comprend 22 000 usagers et jouit désormais de douze années d'expérience, ce qui a permis un retour d'information intéressant et la constitution d'une première base de données sur l'auto-partage.

# EVALUATION

**I. Les usagers de Mobility****Nombre d'usagers**

L'histogramme ci-après montre l'évolution du nombre d'usagers de l'auto-partage depuis 10 ans en Suisse (NB : le nombre d'usagers pour l'année 1998 correspond à celui relevé en mai). On constate une croissance de l'ordre de 50% par an entre 1988 et 1997.



### Profil des usagers

Une étude de profil socio-économique menée en 1996-1997 auprès des usagers de ShareCom (qui a fusionné avec ATG et CSC pour donner naissance à Mobility en 1997) a montré que :

- la moyenne d'âge des usagers était de 37 ans,
- 54% étaient des hommes et 46% des femmes,
- 38% étaient diplômés de l'enseignement supérieur,
- 38% avaient un revenu annuel variant entre 20 000 et 40 000 FS,
- les usagers faisaient partie d'un ménage comprenant 2,9 personnes en moyenne.

Cette étude permet donc de tirer les principaux enseignements suivants :

- les usagers ont, pour la plupart, un revenu leur permettant d'acheter une voiture, ce qui tend à prouver que l'auto-partage n'est pas pour eux un pis-aller mais résulte d'un choix et d'un calcul,
- les familles constituent une part importante du public de l'auto-partage suisse.

Par ailleurs, d'autres études ont montré qu'un tiers des usagers adhèrent pour des raisons environnementales.

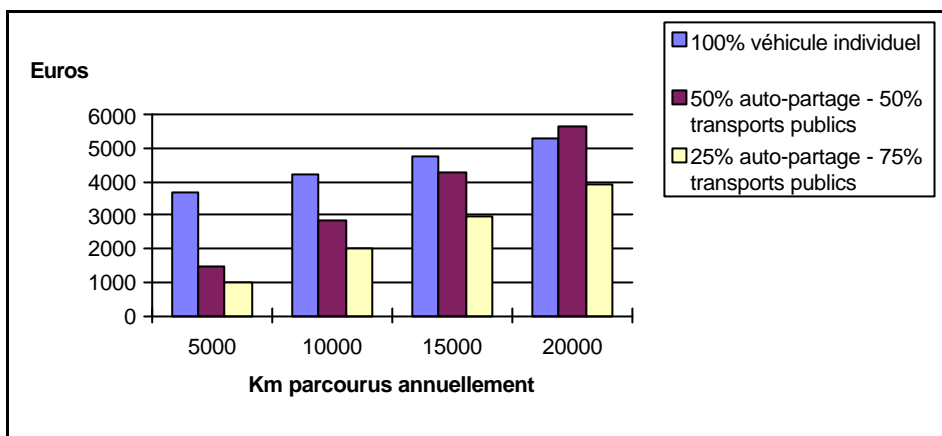
## II. Les usages

Les motifs " Achats " et " Loisirs " sont prédominants dans les usages de l'auto-partage Mobility, la tarification dissuadant un usage journalier pour des trajets domicile-travail. Le week-end, une demande plus forte est généralement enregistrée. La majorité des trajets sont courts (inférieurs à 100 kilomètres) et la durée moyenne d'emprunt varie entre deux et quatre heures. Le taux de disponibilité des véhicules est de 95%. Ce pourcentage semble être le signe d'une gestion équilibrée du parc de véhicules et d'une coopérative qui a trouvé une clientèle adaptée au système proposé (faibles et moyens usages de l'automobile pour les déplacements).

## III. Comparatif en terme de coûts voiture personnelle / voiture Mobility en auto-partage

Plusieurs études ont montré que le coût d'utilisation d'une voiture Mobility en auto-partage était inférieur à celui d'une voiture personnelle, pour peu que l'on parcourt moins de 9000-11 000 kilomètres par an. Une étude réalisée par Europcar en 1994 ayant montré que 39% des véhicules immatriculés en Suisse effectuent moins de 8 000 kilomètres par an, cela ouvre des perspectives intéressantes pour la coopérative.

Le graphique ci-dessous montre (en Euros), en fonction du nombre de kilomètres parcourus annuellement, les coûts induits par différentes façon de gérer ses déplacements, avec un accent mis sur la multimodalité associée à l'auto-partage :



Le tableau ci-après présente les coûts évités (en Francs Suisses) par un individu qui combine pratique de l'auto-partage et utilisation des transports publics par rapport à un individu qui n'utilise que sa voiture particulière pour se déplacer. Il est à noter que c'est l'option " 100% transports publics " qui permet de réaliser l'économie la plus importante.

Distance annuelle parcourue	Coûts évités par la combinaison " 50% auto-partage - 50% transports publics "	Coûts évités par la combinaison " 25% auto-partage - 75% transports publics "	Coûts évités avec l'option " 100% transports publics "
5 000 km	3 760	4 485	5 260
10 000 km	2 285	3 735	5 235
15 000 km	810	2 985	5 310
20 000 km	Pas d'économies	2 235	6 185

#### IV. Impacts de Mobility

##### A) Sur le comportement des usagers

Pour les anciens propriétaires de voiture, une diminution du nombre de kilomètres parcourus a été relevée. Elle a généralement été obtenue grâce à une rationalisation des déplacements et à un recours plus important aux transports publics. Pour ceux qui n'avaient pas de voiture, il y a bien sûr une augmentation du kilométrage parcouru mais qui est plus que compensée par la diminution susmentionnée.

Le transfert modal et la réduction du kilométrage constatés résultent du fait que les coûts des différents modes de transport apparaissent clairement dans leur totalité et non plus à la marge, comme pour les propriétaires de voiture. Le coût fixe constitué par les frais d'adhésion à la coopérative est trop faible en valeur relative pour être une incitation à l'usage, contrairement à la voiture particulière, dont les coûts fixes constituent la majeure partie du coût global, et qu'un kilométrage élevé permet de mieux amortir. Une fois usager de la coopérative, chaque déplacement fait l'objet d'un arbitrage en fonction de son coût global. Les déplacements en voiture ne disparaissent certes pas mais sont mieux pensés, mieux organisés, et leur optimisation contribue à en diminuer le nombre.

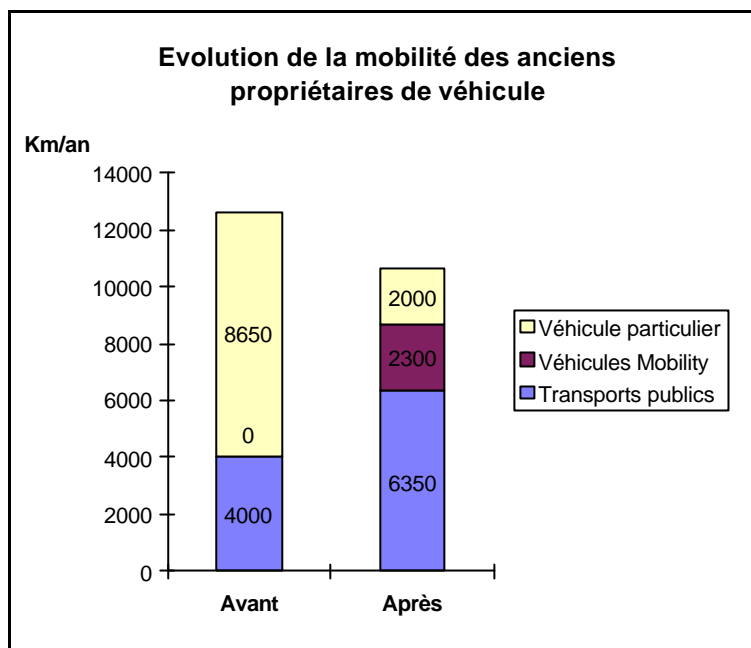
##### B) Sur le parc de véhicules suisse

En Suisse, on dénombre en moyenne un véhicule particulier pour 2,2 personnes. Aux 20 000 usagers de la coopérative devrait donc correspondre un parc de 9 090 véhicules. Or, le parc de Mobility n'en comprend que 900, ce qui signifie un " non accroissement " du parc automobile suisse de 8 190 unités.

Ce calcul simple doit cependant être relativisé pour deux raisons :

- tous les usagers de la coopérative n'ont pas renoncé à leur véhicule particulier (lorsqu'ils en avaient un) suite à leur adhésion,
- on note une représentation plus importante des non possesseurs de véhicule au sein des usagers de la coopérative (70%) par rapport à la moyenne nationale (55%).

Néanmoins, les résultats sont probants en terme de kilométrage parcouru annuellement. Les détenteurs d'un véhicule qui sont devenus usagers de la coopérative le divisent par quatre (nombreux sont d'ailleurs ceux qui ont revendu leur véhicule) et utilisent deux fois plus les transports publics. Quant à ceux qui n'en possédaient pas, ils ont le plus souvent renoncé à en acheter un.



### C) Sur la consommation d'énergie

Un usager de Mobility pratiquant l'auto-partage et utilisant les transports publics réduit en moyenne annuelle sa consommation d'énergie pour ses déplacements de l'ordre de 45% par rapport à un individu qui n'utilise que sa voiture personnelle (Source : Mobility). Il convient cependant de préciser qu'il ne s'agit pas ici d'une analyse fine : l'énergie utilisée dans le processus industriel (construction automobile, recyclage des véhicules en fin de vie, etc.) n'est par exemple pas prise en compte.

## PERSPECTIVES

La taille de la coopérative l'a amené à passer au stade de la professionnalisation des tâches. Avec l'accroissement constant du nombre d'usagers, la coopérative a dû en effet instaurer des solutions techniques et logistiques systématiques et efficaces. Cela s'est notamment traduit par l'automatisation et l'informatisation de la plupart des tâches (gestion des réservations, accès aux véhicules, facturation, etc.).

A terme, les principaux objectifs sont de poursuivre la professionnalisation des tâches liées à la gestion du système (entretien des véhicules par exemple) et de multiplier les partenariats avec les compagnies de transport public, l'auto-partage étant viable et intéressant pour ses adhérents que dans une optique de multimodalité et de complémentarité des différents modes de transport.

C'est dans ce cadre que Mobility a dernièrement établi (avec le soutien du programme Energie 2000) un partenariat avec les Chemins de Fer Suisses (CFF) en vue d'offrir un service combiné rail-route aux deux millions de clients de la compagnie ferroviaire, l'objectif étant de convaincre 20 000 nouvelles personnes d'opter pour la mobilité combinée rail-route.

## POUR ALLER PLUS LOIN

MOBILITY  
 Michael FLAMM  
 Membre du Conseil d'Administration  
 2, Rond Point-de-Plainpalais  
 CH-1205 GENEVE  
 Tél : +41 848 824 814  
 Fax : +41 223 284 425  
 E-mail : mobility@bluewin.ch