

Titre :

Les usagers d'un service d'autopartage électrique en milieu périurbain : des comportements spécifiques à cet espace géographique ?

Auteur(s) :

Leroy Jean, doctorant en géographie et aménagement
Laboratoire ESO-UMR CNRS 6590
Le Mans Université, 72085 Le Mans cédex 9

Bailly Guillaume, Maître de conférences en géographie et aménagement
Laboratoire ESO-UMR CNRS 6590
Le Mans Université, 72085 Le Mans cédex 9

Mots-clés :

Autopartage électrique, usagers, périurbain

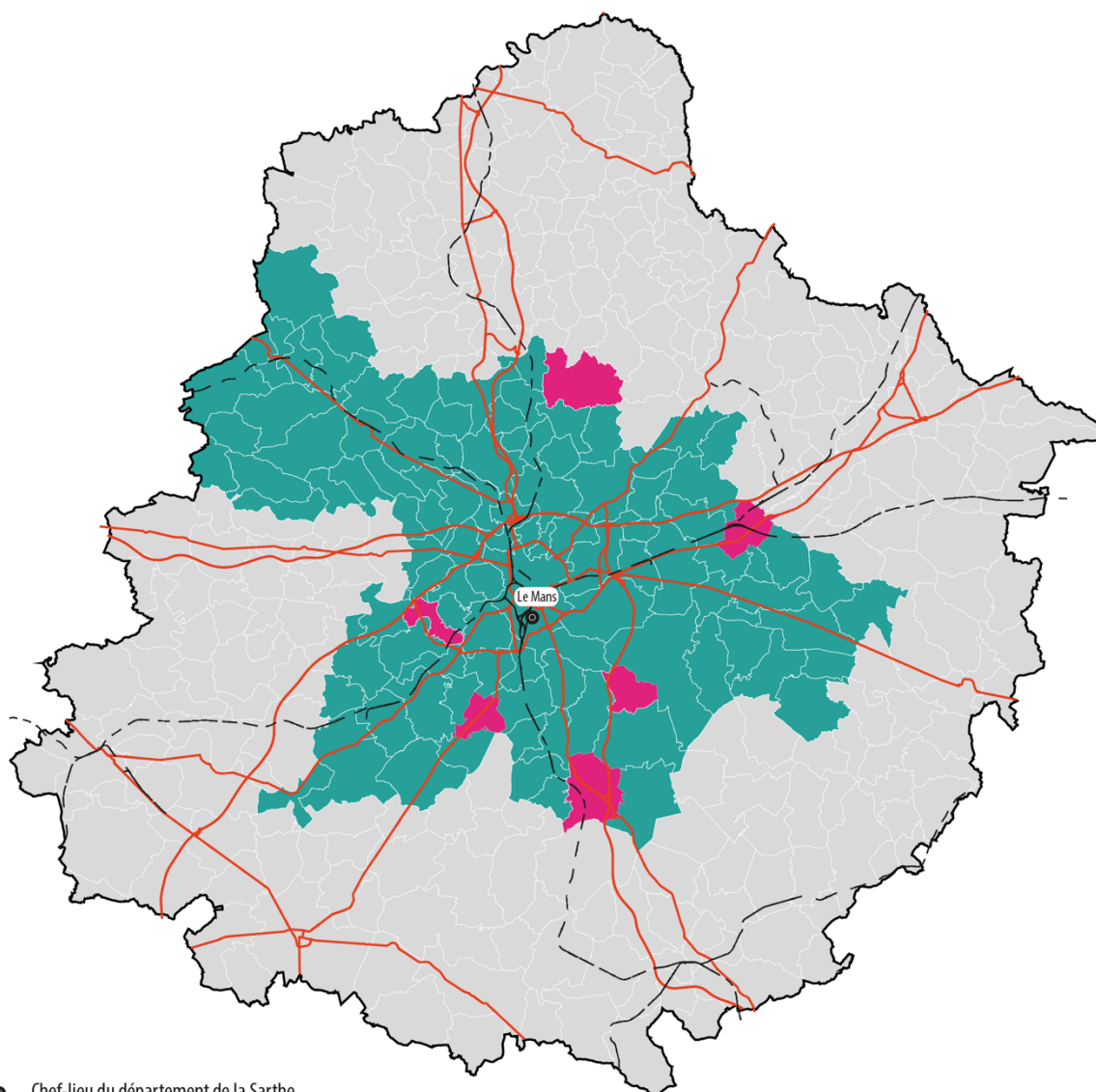
Résumé :Contexte :

Par la liberté de mouvement et la flexibilité qu'elle confère, la voiture individuelle est le moyen de déplacement plébiscité par les ménages périurbains. En effet, la dépendance automobile (Dupuy, 2006) est une caractéristique de ces espaces pensés et conçus pour la voiture. L'aire périurbaine construite analogiquement au développement des infrastructures lourdes de mobilités routières est caractérisée par une morphologie urbaine étalée et aérée, contraignant la mise en place de réseaux de TC efficaces (Wiel, 2002). Dès lors, quelles alternatives à la voiture individuelle peuvent être crédibles dans les espaces périurbains ?

Aujourd'hui les individus peuplant le périurbain se lassent pour certains du "tout automobile" (congestion, sentiment d'être un "taxi", temps de trajet trop long...), des études révèlent, en effet, que même s'ils ne peuvent renoncer totalement à l'automobile individuelle, ils seraient prêts dans certains cas à accepter des alternatives (Aguiléra et al., 2017 ; Desjardins, Mettetal, 2012).

Parmi ces alternatives figurent les mobilités partagées, qui, depuis la fin des années 2000, prolifèrent dans les grandes agglomérations françaises et mondiales sous l'effet notamment de l'essor des NTIC. Émergent ainsi de nombreux services dotés de plateformes numériques proposant des offres de covoiturage, de VTC ou d'autopartage. Nos travaux s'intéressent plus particulièrement à l'autopartage de véhicules électriques. Démocratisé en France par Autolib', l'autopartage en 2016 était implanté dans 46 pays, plus de 2000 villes et comptait approximativement 15 millions d'utilisateurs (Shaheen, 2018).

Nos recherches portent particulièrement sur Mouv'n'Go, un service d'autopartage en boucle de véhicules électriques implanté depuis février 2018 sur le pôle métropolitain Le Mans - Sarthe. Équipée de 12 véhicules répartis sur 6 communes périphériques au pôle urbain du Mans, cette offre d'autopartage présente la spécificité de ne pas proposer de bornes et véhicules au sein du centre urbain. L'offre est donc destinée à un espace géographique précis, le périurbain au contact d'une ville de taille moyenne.



- Chef-lieu du département de la Sarthe
- Communes membres du pôle métropolitain Le Mans - Sarthe
- dont communes membres de Mouvn'Go
- Limites administratives du département
- Axes routiers principaux (autoroutes et départementales)
- - Réseau de chemin de fer



Sources : IGN, BD TOPO 2011

Méthodologie :

La méthodologie employée se fonde sur un questionnaire en ligne qui va être soumis aux usagers du service Mouvn'Go en février 2019, soit un an après la mise en service de l'offre. Les résultats qui seront présentés dans cette communication seront les premiers retours traités. Les items du questionnaire interrogent, entre autre, les caractéristiques socio-démographiques des individus, les facteurs qui leur font passer le cap de l'utilisation du service, les moyens de transports qu'ils utilisent quotidiennement et des éléments d'évaluation du service.

Objectifs :

Cette communication vise à éclairer deux aspects relatifs à l'adoption du service par la population au regard des résultats de nos travaux de recherche. Dans un premier temps, l'objectif est de s'intéresser à l'utilisateur en dressant une typologie sociodémographique et en rendant compte des facteurs qui lui font adopter le service. De nombreuses études anglophones axées sur des territoires urbains plutôt denses renseignent cette question (Becker et al., 2016 ; Burghard, Dütschke, 2018 ; Burkhardt, Millard-Ball, 2006, Clewlow, 2016 ; Shaheen S., Rodier C., 2005). De cette littérature, il apparaît que l'utilisateur est plutôt de sexe masculin, se situe dans une tranche d'âge relativement jeune, exerce une activité professionnelle, perçoit des revenus plutôt élevés et vit dans un ménage de petite taille.

Concernant les facteurs d'adoption, ils sont généralement économiques mais aussi relatifs à une recherche de plus de commodité et, dans une moindre mesure, liés aux convictions environnementales. Selon les facteurs d'adoption il est possible de dresser une seconde typologie des usagers davantage sociale que démographique allant de "l'innovateur" à "l'économiseur" en passant par "le protecteur de l'environnement" (Burkhardt, Millard-Ball, 2006). Des études montrent également que les facteurs d'adoption sont parfois régis par les "trigger points" (Brook, 2004). Il s'agit d'éléments déclencheurs comme un déménagement, un changement de travail ou, dans le cas de la possession d'un véhicule, un accident ou une réparation trop coûteuse qui entraînent l'adoption de l'autopartage.

Dans un second temps, l'intérêt du propos s'oriente sur les comportements des usagers. La recherche tend à rendre compte des motifs de déplacement des individus, de la régularité d'utilisation du service et de leurs trajets. De notre terrain d'étude, un espace périurbain, découle une hypothèse selon laquelle les utilisateurs seraient en partie des navetteurs reliant leurs communes périurbaines de résidences au pôle d'emploi, Le Mans. Au regard de la bibliographie anglophone orientée sur des espaces urbains plutôt denses, les trajets à titre de loisir et les trajets pour le shopping sont les plus importants au détriment des trajets domicile-travail qui représentent une part relativement faible (Burkhardt, Millard-Ball, 2006) excepté en Chine, cas particulier, dont les études montrent que les trajets pour les activités de business sont les plus importants (Wang et al., 2017). Il sera aussi intéressant de remarquer si un individu peut avoir plusieurs motifs de déplacement régulier, en fonction de la semaine ou du week-end par exemple. En complément des motifs de déplacement, la régularité d'utilisation du service est alors tout aussi intéressante dans un souci d'ajustement de l'offre vis-à-vis d'utilisateurs réguliers ou occasionnels. Enfin, il sera pertinent de caractériser les trajets effectués en terme de distance avec, ici, la variable véhicule électrique et la notion de l'autonomie des batteries qui vont influencer sur les comportements des usagers (Nguyen, Cahour, 2014). L'hypothèse étant que les individus seraient contraints lors de leurs déplacements par les limites d'autonomie des véhicules électriques.

Dans un troisième temps de discussion, nous comparerons nos résultats à la littérature, quasi exclusivement anglophone, disponible sur le sujet en cherchant à distinguer des spécificités du territoire périurbain sur lequel nous réalisons nos études par rapport à des territoires urbains étrangers. Nous ouvrirons également des discussions sur l'impact de l'autopartage sur les pratiques de mobilité et notamment son impact sur la possession de véhicule personnel (Giesel, Nobis, 2016). Les observations sur un espace périurbain, relativement dépendant de l'automobile, se rapprocheront-elles de celles présentes dans les différentes études de territoires urbains où la possession d'une voiture individuelle apparaît de moins en moins pertinente au regard des nombreux problèmes qu'elle semble impliquer comme la congestion ou le stationnement (Bierlaire et al., 2017) ?

Enfin, est-ce que l'autopartage aura un impact sur les transports publics et les modes de déplacement doux au sein de notre territoire d'étude ? En milieu urbain dense, des études américaines montrent que l'autopartage influe négativement sur la fréquentation des transports en commun (baisse de fréquentation) et positivement sur les modes doux (Martin, Shaheen, 2011). Dès lors, cette observation pose la question de l'avenir du transport collectif, notamment en milieu périurbain.

Bibliographie :

Aguiléra A., Conti B., Le Néchet F., 2017, Accompagner la transition vers des mobilités plus durables dans le périurbain, *Transports Urbains - mobilités réseaux territoires*, 130, pp. 3-9.

Becker H., Ciari F., Axhausen K., 2016, Comparing car-sharing schemes in Switzerland: User groups and usage patterns, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 97, pp. 17-29.

Bierlaire M., Kaufmann V., Rérat P., 2017, *La mobilité en question*, Presses polytechniques et universitaires romandes, 224 p.

Brook D., 2004, *Carsharing: Start Up Issues and New Operational Models*. Presented at 83rd Annual Meeting of the Transportation Research Board, Washington, D.C.

Burghard U., Dütschke E., 2018, Who wants shared mobility? Lessons from early adopters and mainstream drivers on electric carsharing in Germany, *Transportation Research Part D: Transport and Environment*.

Burkhardt J., Millard-Ball A., 2006, Who is Attracted to Carsharing?, *Transportation Research Record*, 1986, 1, pp. 98-105.

Clewwell, 2016, Carsharing and sustainable travel behavior: Results from the San Francisco Bay Area, *Transport Policy*, 51, pp. 158-164.

Desjardins X., Mettetal L., 2012, L'habiter périurbain face à l'enjeu énergétique, *Flux*, 89-90, 3, pp. 46-57.

Dupuy G., 2006, *La dépendance à l'égard de l'automobile*, Paris, La documentation française, 93 p.

Giesel F., Nobis C., 2016, The Impact of Carsharing on Car Ownership in German Cities, *Transportation Research Procedia*.

Martin E., Shaheen S., 2011, The Impact of Carsharing on Public Transit and Non-Motorized Travel: An Exploration of North American Carsharing Survey Data, *Energies*, 12, 4, pp. 1074-1086.

Nguyen C., Cahour B., 2014, Véhicule électrique et gestion de son autonomie : une approche prospective ancrée dans l'expérience vécue, *Le travail humain*, 77, 1, pp. 63-89.

Shaheen S., 2018, Innovative Mobility: Carsharing Outlook (Spring 2018).

Shaheen S., Rodier C., 2005, Travel Effects of a Suburban Commuter Carsharing Service, *Transportation Research Record*, 1927, pp. 182-188.

Wang Y. et al., 2017, Individuals' Acceptance to Free-Floating Electric Carsharing Mode: A Web-Based Survey in China, *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 14, 5, pp. 476-500.

Wiel M., 2002, *Ville et automobile*, Paris, Descartes & Cie.