

ENQUETE NATIONALE AUTOPARTAGE

Édition 2025

Synthèse

Mai 2026



EXPERTISES

REMERCIEMENTS

Honoré Rouland (Cerema)
Brice Boussion (Cerema)
Barbara Christian (Cerema)
Delphine Hardy (DGITM)
Zehir Kolli (DGITM)
Raphaël Krug (GART)
Siriman Coulibaly (GART)
Constance Hemmer (Ministère de la Transition Écologique - CGDD)
L'Association des Acteurs de l'Autopartage

CITATION DE CE RAPPORT

CHASSIGNET Mathieu, ADEME, WESTER Léa, LOUVET Nicolas, PASTOR SERRANO Daniel, FOUCHER Florence, 6t-Bureau de recherche, CORDIER Bruno, ADETEC, 2026. Enquête Nationale Autopartage 2025. 19 pages.

Cet ouvrage est disponible en ligne <https://librairie.ademe.fr/>

Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause est illicite selon le Code de la propriété intellectuelle (art. L 122-4) et constitue une contrefaçon réprimée par le Code pénal. Seules sont autorisées (art. 122-5) les copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé de copiste et non destinées à une utilisation collective, ainsi que les analyses et courtes citations justifiées par le caractère critique, pédagogique ou d'information de l'œuvre à laquelle elles sont incorporées, sous réserve, toutefois, du respect des dispositions des articles L 122-10 à L 122-12 du même Code, relatives à la reproduction par reprographie.

Ce document est diffusé par l'ADEME

ADEME

20, avenue du Grésillé

BP 90 406 | 49004 Angers Cedex 01

Numéro de contrat : 2024000337

Étude réalisée pour le compte de l'ADEME par : 6t-Bureau de recherche

Coordination technique - ADEME : CHASSIGNET Mathieu

Direction/Service : DVTD/Service Transports et Mobilité

Résumé

L'édition 2025 de l'Enquête Nationale Autopartage (ENA) intègre des dimensions du secteur qui n'étaient pas prises en compte dans les enquêtes précédentes menées entre 2012 et 2022. Cette étude révèle que l'autopartage a désormais dépassé le stade de la pratique de niche pour s'ancrer dans les représentations collectives, avec près de 60 % des titulaires du permis de conduire ayant connaissance de son existence (résultat inédit mesuré à partir d'une enquête auprès d'un échantillon représentatif de 1 000 conducteurs).

Depuis la dernière enquête réalisée en 2022, l'offre s'est en partie stabilisée, structurée autour de modèles complémentaires, dont voici les 5 principaux :

- l'autopartage en boucle via un opérateur, pilier du secteur avec une diffusion importante, qui consiste à proposer un véhicule en libre-service avec restitution au point de départ, à une tarification à l'heure et au km, carburant inclus ;
- l'autopartage en entreprise et l'autopartage résidentiel sont des formes d'autopartage en boucle proposé respectivement par l'employeur ou par une résidence ;
- l'autopartage en free-floating via un opérateur qui consiste à proposer un véhicule est en libre-service, accessible 24/7, à une tarification à la minute ou aux 15 minutes, pouvant être emprunté et restitués à deux endroits différents ;
- la location de voiture entre particuliers, qui consiste en une mise en relation par une plateforme de propriétaires de voitures et de personnes souhaitant en louer ;
- l'autopartage entre particuliers (AEP), usage plus informel dans lequel les prêteurs et emprunteurs des véhicules sont des personnes n'appartenant pas au même ménage, sans que le propriétaire du véhicule ne réalise de bénéfice.

Cette étude dresse un état des lieux des services d'autopartage en France en 2025, comprenant :

- une enquête quantitative menée après de 1 000 Français détenteurs du permis pour identifier le niveau de connaissance et le potentiel de l'autopartage ;
- une enquête quantitative menée auprès des usagers de l'autopartage ayant recueilli plus de 7 000 réponses permettant d'analyser en profondeur leurs pratiques ;
- une étude qualitative consistant en 15 entretiens semi-directifs avec des usagers afin d'explorer plus en détail les effets de l'autopartage sur le mode de vie.

L'impact sur le système de mobilité est massif et documenté : les usagers de l'autopartage rationalisent leur usage de la voiture et se reportent massivement vers les mobilités alternatives (marche, vélo, transport collectif). En effet, alors qu'une partie des utilisateurs ne possédaient pas de voiture auparavant, environ 60% des usagers de l'autopartage en boucle se sont séparés d'un véhicule suite à leur inscription et cette démotorisation est directement liée à l'autopartage pour la moitié d'entre eux. En moyenne un utilisateur réduit son utilisation de la voiture jusqu'à 2 000 km par an suite à son inscription à l'autopartage (soit une économie de près de 1 000 €/an). Au total, une voiture en autopartage en boucle permet de remplacer en moyenne entre 5 et 7 voitures personnelles, libérant ainsi jusqu'à 1,9 place de stationnement sur la voirie publique. Et chaque véhicule en autopartage en boucle permet d'éviter en moyenne entre 18 000 et 48 000 kilomètres parcourus par an en voiture.

Bien que les usagers restent majoritairement des citoyens diplômés et issus de catégories socioprofessionnelles supérieures, l'émergence de l'autopartage par l'employeur et de l'autopartage entre particuliers favorisent une inclusion sociale et territoriale accrue, avec des utilisateurs moins diplômés et des territoires parfois moins denses. Il existe donc une certaine complémentarité entre les formes d'autopartage. L'enquête sur le potentiel de développement de l'autopartage auprès des Français titulaires du permis de conduire identifie un réservoir de croissance de 3,5 à 4 millions d'usagers potentiels, soit des usagers dont les pratiques de mobilité (usage faible de la voiture) et les intentions déclarées traduisent une probabilité réelle de passage à l'acte.

Cette transition dépendra désormais de la capacité des politiques publiques à soutenir l'offre d'autopartage d'une part, en communiquant, tissant des partenariats, instaurant des structures de financement. D'autre part, elle nécessitera une régulation de la voiture individuelle possédée, notamment dans les centres urbains, au profit du développement des transports en commun et du vélo qui apparaissent comme des modes de déplacement complémentaires et nécessaires au développement de l'autopartage.

Abstract

The 2025 edition of the National Carsharing Survey (ENA) incorporates dimensions of the sector that were not covered in previous surveys conducted between 2012 and 2022. This study reveals that carsharing has now moved beyond a niche practice to become embedded in collective perceptions, with nearly 60% of driver's license holders aware of its existence (an unprecedented result measured through a survey of a representative sample of 1,000 drivers).

Since the last survey conducted in 2022, the supply has partially stabilized and is now structured around complementary models, the five main ones being:

- round-trip carsharing via an operator, a cornerstone of the sector with wide deployment, consisting of self-service vehicles that must be returned to their starting point, with hourly and per-kilometer pricing, fuel included;
- corporate carsharing and residential carsharing, which are forms of round-trip carsharing offered respectively by employers or within residential buildings;
- free-floating carsharing via an operator, consisting of self-service vehicles available 24/7, priced per minute or per 15-minute interval, which can be picked up and returned at different locations;
- peer-to-peer car rental, which connects car owners and individuals wishing to rent a vehicle through a platform;
- private carsharing (AEP), a more informal practice in which lenders and borrowers do not belong to the same household, and the vehicle owner does not make a profit.

This study provides an overview of carsharing services in France in 2025, including:

- A quantitative survey of 1,000 French license holders to identify the potential for carsharing.
- A quantitative survey of carsharing users, which gathered over 7,000 responses to provide an in-depth analysis of their habits.
- A qualitative study consisting of 15 semi-structured interviews with users to further explore the effects of carsharing on their lifestyles.

The impact on the mobility system is significant and well documented: carsharing users rationalize their car use and shift massively toward alternative modes of transport (walking, cycling, public transport). While some users did not own a car beforehand, around 60% of round-trip carsharing users gave up a vehicle after joining, and for half of them this reduction in car ownership is directly linked to carsharing. On average, a user reduces their car usage by up to 2,000 km per year after joining a carsharing service (representing savings of nearly €1,000 per year). Overall, one round-trip carsharing vehicle replaces on average between 5 and 7 private cars, freeing up to 1.9 parking spaces on public roads. Each round-trip carsharing vehicle also avoids between 18,000 and 48,000 kilometers driven per year.

Although users remain predominantly educated urban residents from higher socio-professional categories, the emergence of employer-based carsharing and peer-to-peer carsharing is fostering greater social and territorial inclusion, reaching less-educated users and sometimes less densely populated areas. There is therefore a clear complementarity between the different forms of carsharing. The survey on the development potential of carsharing among French driver's license holders identifies a growth pool of 3.5 to 4 million potential users—individuals whose mobility habits (low car usage) and stated intentions indicate a real likelihood of adoption.

This transition will now depend on the ability of public policies to support the development of carsharing services, notably through communication, partnerships, and the establishment of financing structures. It will also require regulating privately owned car use, particularly in urban centers, in favor of public transport and cycling, which appear as essential complementary modes for the growth of carsharing.

SOMMAIRE

1. Contexte	6
2. Méthodologie	8
3. Résultats.....	9
3.1. Des formes d'autopartage diverses et complémentaires	9
3.2. 3,5 à 4 millions de potentiels nouveaux usagers	10
3.3. Des profils d'utilisateurs variables en fonction du type d'autopartage	11
3.4. Une dynamique d'inscription qui traduit une certaine fidélité des usagers au service	12
3.5. Des motifs d'utilisation variables en fonction du type d'autopartage	12
3.6. Des externalités positives : l'accompagnement vers la démotorisation.....	12
3.7. Enquête qualitative : l'autopartage, une pratique qui participe à désacraliser la voiture individuelle pour l'envisager comme un bien commun	14
4. Conclusions	16

1. Contexte

La **transition** vers des **systèmes de mobilité plus durables**, sobres en énergie et accessibles à tous est aujourd'hui au cœur des priorités nationales, à l'intersection des enjeux climatiques, sociaux et économiques. Le secteur des **transports, premier émetteur de gaz à effet de serre en France**, fait l'objet de **multiples stratégies publiques** – Stratégie Nationale Bas-Carbone, Loi d'Orientation des Mobilités, Stratégie de développement des mobilités propres – qui appellent à une transformation structurelle de nos modes de déplacement.

Dans cette perspective, **l'autopartage** constitue une **solution pertinente et complémentaire** aux autres mobilités alternatives pour répondre à une double exigence : réduire la dépendance à la voiture individuelle tout en maintenant, voire en améliorant, l'accès à la mobilité pour tous les publics et sur l'ensemble des territoires. En **facilitant les reports vers les modes les plus vertueux**, en incitant à la **démotorisation** (le fait de se séparer d'une voiture) et en favorisant la **mutualisation des véhicules**, l'autopartage s'inscrit pleinement dans les objectifs de sobriété et de justice sociale portés par l'ADEME et ses partenaires institutionnels. Il représente également une réponse concrète aux défis posés par la densification urbaine, la raréfaction de l'espace public, et la volatilité des prix des énergies fossiles, qui accentue les contraintes économiques des ménages.

Dans ce contexte, les **objectifs** de cette étude sont les suivants :

Dresser un état des lieux actualisé de l'offre et des usages de l'autopartage, sous toutes ses formes et selon les spécificités territoriales.

Définir le profil des usagers et analyser comment leurs pratiques de mobilité, quotidiennes comme touristiques, s'articulent avec ce service en fonction des zones géographiques.

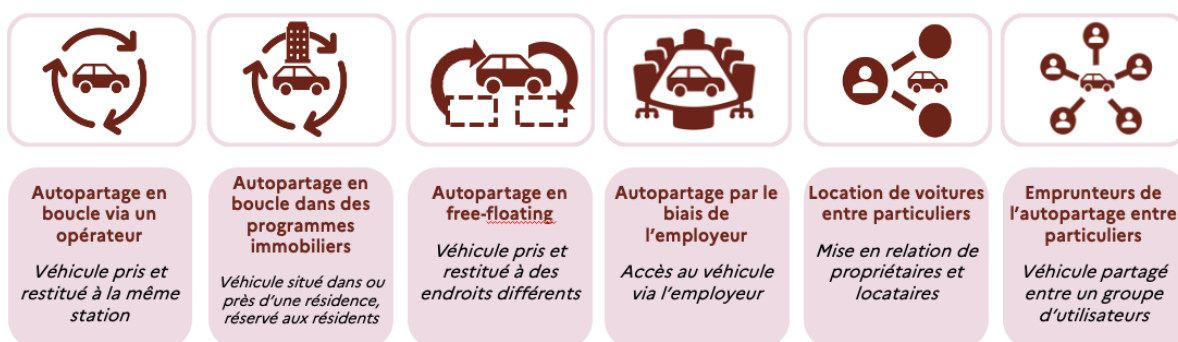
Évaluer les retombées de ces solutions sur les habitudes de déplacement (possession de véhicule, utilisation des différents modes de transport), l'organisation des emplois du temps (proximité des activités) ainsi que sur la vie sociale et l'accès à la mobilité.

L'analyse porte sur **six formes d'autopartage différentes** :

1. **L'autopartage en boucle via un opérateur** : le véhicule est en libre-service, à une tarification à l'heure et au km, carburant inclus, souvent situé sur des places de stationnement en voirie ; le véhicule appartient à l'opérateur ou à une structure (une collectivité, une administration, une entreprise) qui les propose à ses employés et à des personnes extérieures
2. **L'autopartage en boucle dans des programmes immobiliers** : autopartage en boucle avec une station située à l'intérieur ou à proximité immédiate d'une résidence, le service est le plus souvent intégré à un service grand public.
3. **L'autopartage en entreprise** : autopartage en boucle via l'employeur, la flotte de véhicules appartient à la structure (entreprise, administration, collectivité) ou à un service grand public.
4. **L'autopartage en free-floating** : le véhicule est en libre-service, à une tarification à la minute ou aux 15 minutes, pouvant être emprunté et restitués à deux endroits différents
5. **La location de voitures entre particuliers** : les propriétaires de véhicules et les personnes souhaitant louer un véhicule pour une durée déterminée sont mis en relation via une plateforme.
6. **L'autopartage entre particuliers (AEP)** : l'usage partagé d'un ou plusieurs véhicules possédés individuellement, en indivision ou via une association entre personnes se connaissant (amis, voisins, collègues...) ou mises en relation par un tiers (connaissance commune, association, collectivité locale...) et n'appartenant pas au même ménage fiscal. L'usage du véhicule est inscrit dans la durée, tout en restant réversible, et le propriétaire du véhicule ne réalise pas de bénéfices.

Figure 1 : Les six formes d'autopartages étudiées

6 formes d'autopartage



2.Méthodologie

L'enquête est organisée en deux modules :

Module 1 : État des lieux

L'objectif de ce module est de dresser un état des lieux des services d'autopartage en France en 2025 (DROM-COM inclus) et des connaissances associées. L'analyse porte sur l'ensemble des formes d'autopartage : autopartage en boucle, *free-floating*, partage de flotte, autopartage entre particuliers, location de voitures entre particuliers et services intégrés dans des programmes immobiliers.

L'analyse repose sur :

1. Une **revue de littérature extensive**, mobilisant la littérature scientifique et technique, les travaux du groupe de travail national sur l'autopartage, le baromètre 2025 de l'Association des Acteurs de l'Autopartage, les documents des opérateurs (sites internet, rapports d'activité) et les retours d'expérience des collectivités ;
2. Des **entretiens auprès d'acteurs clés**, permettant notamment d'identifier les signaux faibles et d'approfondir certains aspects.
3. Un **questionnaire court** adressé à 1 000 Français titulaires du permis de conduire, représentatifs de la population (quotas). Cette enquête vise à vérifier la similarité entre profils d'utilisateurs actuels et potentiels, à identifier les freins à l'usage et à quantifier le potentiel de développement de l'autopartage.

Module 2 : Enquête auprès des usagers de l'autopartage

L'objectif de ce module est d'évaluer les usages des différentes formes d'autopartage et leurs impacts sociaux et environnementaux, avec une attention particulière portée à la démotorisation et aux pratiques de mobilité.

L'analyse repose sur un **questionnaire administré auprès d'utilisateurs d'autopartage** comprenant des questions sur le profil sociodémographique des répondants, leurs pratiques de mobilité, leur pratique de l'autopartage et leurs modes de vie. La **diffusion a été assurée par différents** acteurs (opérateurs, collectivités, associations) et s'est déroulée en octobre 2025. L'échantillon final comprend **7 023 répondants** issus de 24 services d'autopartage différents.

Ce module a été **complété par une enquête qualitative (réalisation de 15 entretiens auprès d'utilisateurs) visant à approfondir les résultats** de l'enquête quantitative afin de mieux comprendre les usages de l'autopartage, leurs impacts sociaux et environnementaux, ainsi que les phénomènes émergents et les signaux faibles. Une attention particulière a été portée au **caractère multifactoriel** de la démotorisation et aux pratiques de mobilité.

3. Résultats

3.1. Des formes d'autopartage diverses et complémentaires

Le secteur de l'autopartage s'élargit en France, avec l'émergence de nouveaux services et une diffusion accrue de certains modèles déjà établis. Malgré cette croissance, certains types d'autopartage ont connu des ajustements ces dernières années, reflétant **un secteur dynamique et en constante évolution**.

L'autopartage en boucle reste le type de service le plus répandu. Grâce à un modèle consolidé, cette branche s'est stabilisée autour des grandes métropoles. Le modèle poursuit sa quête de rentabilité en périphérie, où des services soutenus par la puissance publique sont présents. Parallèlement, la montée en puissance des véhicules électriques et leur intégration progressive dans les applications de mobilité illustrent une volonté continue d'innovation et d'amélioration.

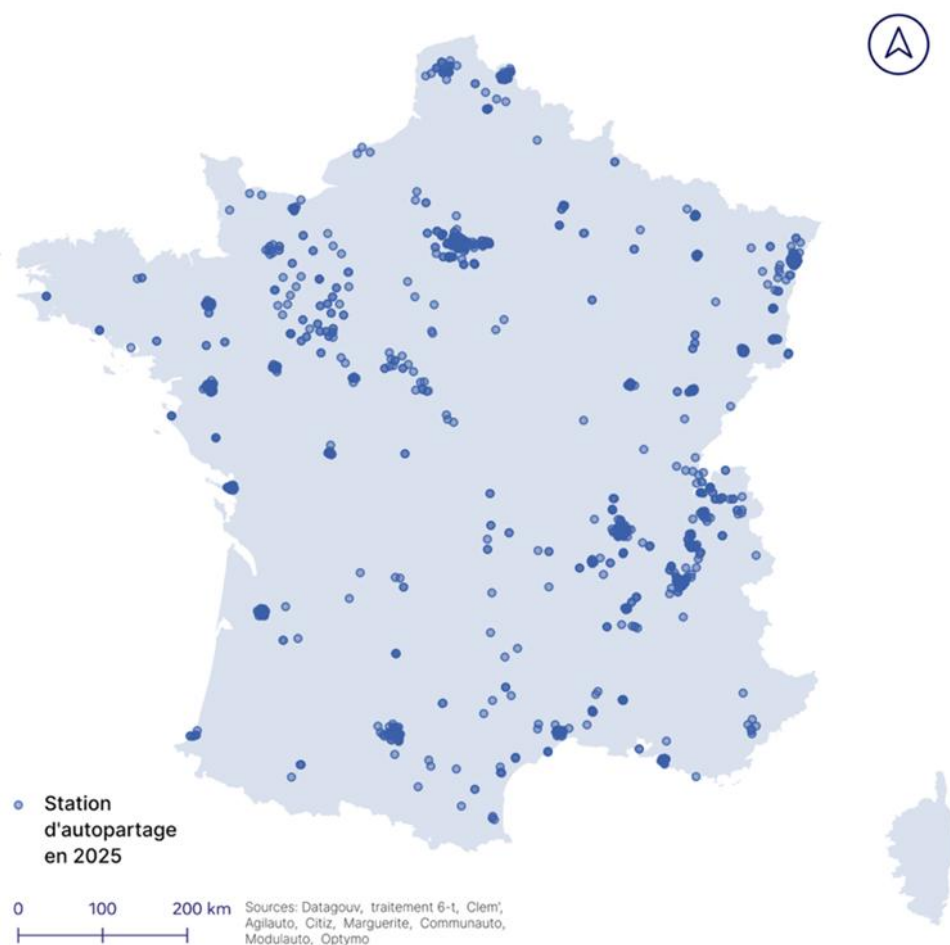


Figure 2 : Localisation de services d'autopartage en boucle en France

Issu du modèle en boucle, **l'autopartage immobilier commence à se développer** en France. Bien que ce marché soit encore récent, la réduction des places de stationnement et les succès enregistrés à l'international encouragent les acteurs de l'autopartage en boucle à investir ce segment.

Le **free-floating**, quant à lui, **a subi de nombreux changements ces dernières années**. Une partie significative des acteurs a quitté le marché, et la concurrence perçue avec les transports en commun a réduit l'intérêt des collectivités. Malgré cela, de nouveaux investisseurs ont émergé, et quelques métropoles françaises maintiennent ce service, toujours en quête de sa place dans le paysage français.

L'autopartage en entreprise se distingue comme l'un des segments les plus prometteurs. La diversité et le nombre croissant de prestataires présents sur ce marché témoignent de son dynamisme. Parmi les

tendances notables, on observe l'ouverture des flottes à des usages privés ainsi que la proposition de solutions clés en main, permettant une adaptation fine aux besoins spécifiques des clients.

À l'opposé, **l'autopartage entre particuliers progresse**. Malgré des difficultés liées à l'assurance, son faible coût et une reconnaissance croissante de la part des pouvoirs publics contribuent à son essor progressif.

Enfin, **la location de voitures entre particuliers**, dominée par de grandes plateformes américaines, **affiche une professionnalisation croissante des loueurs**. Bien que confrontée à une certaine fragilité financière, cette offre continue de se diffuser sur le territoire, répondant principalement à des besoins ponctuels (vacances, achats encombrants).

Ces dynamiques révèlent des défis communs à l'ensemble du secteur : malgré les obstacles rencontrés par certaines branches, **l'autopartage poursuit sa progression**. Au-delà des différences de modèles ou d'échelles, tous partagent le défi d'accompagner l'évolution culturelle vers une mobilité moins centrée sur la possession d'une voiture personnelle et davantage tournée vers le partage. Cette transition, déjà en marche, fera de l'autopartage un secteur clé à observer dans les années à venir.

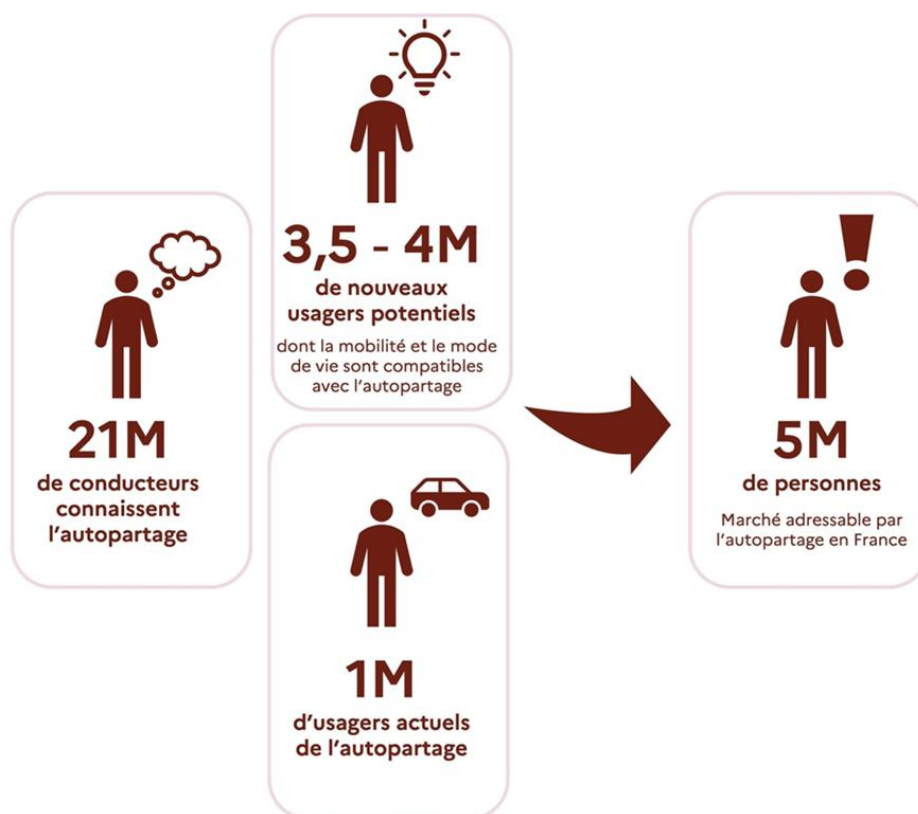
3.2. 3,5 à 4 millions de potentiels nouveaux usagers

L'autopartage bénéficie désormais d'une notoriété bien plus large qu'attendue, puisque près de 60 % des conducteurs français savent de quoi il s'agit. Ce résultat marque un tournant et montre que la culture de la mobilité partagée s'ancre progressivement dans les représentations collectives.

Au-delà de cette notoriété, l'enquête permet d'identifier le réservoir réel de croissance du secteur. Si l'on rapporte les résultats à l'ensemble des titulaires du permis de conduire, environ 21,5 millions de personnes connaissent ou s'intéressent à l'autopartage. Toutefois, ce chiffre ne représente pas le marché effectif : la majorité de ces personnes se situe encore dans une posture d'intérêt distant ou de curiosité. **Le véritable marché adressable se situe autour de 5 millions de personnes**, en additionnant les usagers actuels (environ 1 million) et les **3,5 à 4 millions de nouveaux usagers potentiels** dont les pratiques de mobilité (usage faible de la voiture, recours régulier à d'autres modes) et les intentions déclarées traduisent une probabilité réelle de passage à l'acte. Pour les identifier, l'étude croise les variables socio-économiques, l'équipement de mobilité (nombre de voitures dans le ménage), et l'environnement de résidence (espace urbain ou non).

Ces utilisateurs potentiels, **issus de toutes les tranches d'âge**, sont répartis entre les grandes métropoles et des territoires moins denses, avec une **très légère concentration dans les villes moyennes**. Ils présentent **déjà un comportement de mobilité légèrement vertueux** : ils sont plus souvent équipés de vélos et abonnés aux transports en commun que les personnes non intéressées. S'ils utilisent la voiture moins fréquemment que ces dernières, leur usage reste toutefois supérieur à celui des utilisateurs actuels. Pour les attirer, il est impératif d'améliorer la dispersion territoriale et la disponibilité de l'offre à proximité, tout en limitant le coût de l'autopartage. Ainsi, ces conducteurs constituent un segment clé : **ils sont déjà engagés dans une transition, mais n'ont pas encore trouvé les conditions concrètes pour franchir le pas.**

Potentiel de l'autopartage



Les usagers potentiels de l'autopartage relèvent de la **majorité précoce** : leur adoption repose moins sur des convictions que sur la maturité de l'offre et la confiance dans le service. Urbains ou périurbains, déjà familiers de la multimodalité, ils recherchent avant tout flexibilité et optimisation. Leur bascule dépend de deux leviers : le **développement d'alternatives** à la voiture dans les territoires peu équipés, et les **politiques de régulation** de celle-ci dans les zones déjà bien desservies. L'autopartage apparaît alors comme une solution d'équilibre entre réduction de la possession automobile et maintien d'un accès ponctuel à la voiture.

Enfin, le développement de l'autopartage repose aussi sur sa **visibilité et sa lisibilité** : connu, mais encore peu utilisé, il doit devenir un réflexe de mobilité. Les 3,5 à 4 millions d'usagers potentiels identifiés constituent ainsi un levier majeur, à condition d'une action conjointe des opérateurs, des collectivités et des usagers.

3.3. Des profils d'usagers variables en fonction du type d'autopartage

Les usagers sont majoritairement **âgés de 30 à 60 ans**, **diplômés** et issus des **catégories socioprofessionnelles supérieures**, sauf pour l'autopartage entre particuliers.

L'**autopartage en boucle** est surtout présent dans les **grandes agglomérations**, avec une **hausse de l'usage chez les jeunes** depuis 2022.

La **location entre particuliers** est principalement pratiquée dans l'**aire urbaine parisienne**, par des **hommes** et des personnes à **haut revenu**.

L'**autopartage par l'employeur** touche davantage les **jeunes**, les **femmes** et les **personnes vivant en famille**, surtout dans les **grandes agglomérations hors Île-de-France**.

L'**autopartage entre particuliers** se développe en **périphérie des villes** (territoires ruraux et petites villes) et concerne des **ménages plus modestes**, avec une utilisation **plus familiale**.

3.4. Une dynamique d'inscription qui traduit une certaine fidélité des usagers au service

Les autopartageurs sont **fidèles à cette pratique**, avec une durée d'inscription dépassant **plus de 3 ans**.

Le secteur connaît une **bonne dynamique**, avec **10 % de nouveaux inscrits chaque année**.

Les motivations principales des usagers sont liées aux **limites de la voiture personnelle**, notamment son **coût** et ses **contraintes d'entretien**.

3.5. Des motifs d'utilisation variables en fonction du type d'autopartage

L'analyse des usages habituels et de la dernière location révèle une **diversité des pratiques** d'autopartage, étroitement **liée aux modèles** de services proposés.

L'autopartage en **boucle** et la **location entre particuliers** sont principalement utilisés de manière **occasionnelle**, pour des déplacements liés aux **loisirs** et à la **sociabilité**.

L'autopartage **via l'employeur** s'inscrit dans une logique plus régulière et utilitaire, centrée sur les **déplacements professionnels**.

L'**autopartage entre particuliers**, caractérisé par une fréquence d'usage élevée, des temps d'accès courts et des distances limitées, relève d'une **logique de proximité**, d'entraide et de voisinage.

La **dernière location** confirme ces profils d'usage et apporte des éléments quantifiables sur les temporalités, les distances, les coûts et les modes de rabattement, montrant que l'autopartage s'intègre majoritairement dans **des pratiques collectives** et **en lien avec les modes actifs (marche, vélo)**.

Les **modes de transport remplacés** varient selon le type d'autopartage : substitution à d'autres services automobiles (20 à 35%), remplacement de la voiture individuelle (15 à 25%), ou levier d'accès à la mobilité (jusqu'à 25%). En général, l'autopartage **augmente de manière importante** le recours au **transport collectif**, l'usage du **vélo**, et les déplacements à **pied**, et **diminue l'usage de la voiture**.

Ces résultats soulignent la **complémentarité des formes d'autopartage** et leur rôle distinct dans la construction de systèmes alternatifs à la voiture personnelle.

3.6. Des externalités positives : l'accompagnement vers la démotorisation

L'autopartage modifie les modes de vie en offrant à ceux qui n'ont pas de voiture un **accès facilité aux loisirs**, en **améliorant le pouvoir d'achat** et en **élargissant les possibilités de consommation**, avec un impact social particulièrement marqué pour l'autopartage entre particuliers, qui renforce les **liens entre usagers**.

Il réduit de manière significative l'usage de la **voiture individuelle**, surtout pour les services en boucle et la location entre particuliers, tout en favorisant le recours aux **transports en commun**, au **vélo** et à la **marche** pour les déplacements quotidiens.

Il joue un rôle clé dans la **démotorisation**, puisqu'il diminue de 65 % la motorisation des autopartageurs en boucle, de 60 % celle des usagers de la location entre particuliers, et de 50 % celle des autopartageurs entre particuliers. En moyenne, **plus d'un ménage sur deux s'est complètement démotorisé** à la suite de l'utilisation de l'autopartage en boucle.

Une voiture en autopartage en boucle remplace **5 à 7 voitures individuelles**, contribuant ainsi à désengorger les villes et à limiter l'empreinte écologique des déplacements. Cette substitution libère entre **1,0 et 1,9 place de stationnement en voirie** par véhicule partagé, puisqu'une partie des véhicules personnels remplacés étaient auparavant stationnés dans la rue.

Les usagers adoptent une approche **multimodale**, combinant autopartage, covoiturage, abonnements aux transports en commun et utilisation du vélo.

À l'échelle individuelle, l'adoption de l'autopartage permet à **l'utilisateur moyen de réduire ses déplacements en voiture de 750 à 2 000 km par an**, tout en réalisant **une économie annuelle comprise entre 400 € et 1 000 €**. Ce gain s'explique par une optimisation fine de la mobilité et une sortie du réflexe automobile au profit d'une approche d'optimisation de la mobilité et d'un report massif vers les modes alternatifs.

Sur le plan du trafic, le transfert vers l'autopartage et le passage à des modes de vie qui ne sont plus centrés sur la possession automobile permettent d'éviter la réalisation de **18 000 à 48 000 kilomètres annuels** en automobile par véhicule d'autopartage en boucle. La mobilité quotidienne des usagers s'appuie en contrepartie sur les alternatives existantes : à titre d'illustration, la part modale de la voiture pour les trajets domicile-travail chute à 7 % pour les usagers en boucle, au profit des transports en commun urbains (30 %) et du vélo (43 %).

Son impact varie selon les services : l'autopartage **en boucle** et **entre particuliers** encourage davantage la réduction du parc automobile, tandis que l'autopartage **via l'employeur** touche surtout des personnes déjà motorisées, avec un effet plus limité sur leurs habitudes.

L'impact global de l'autopartage sur les habitudes **perdure**, avec une **motorisation stable** et des **pratiques modales** qui continuent à **limiter l'utilisation de la voiture personnelle**, dans les limites de la marge d'erreur observée.

Au-delà de la mobilité, l'autopartage s'inscrit dans une **transition vers des pratiques plus durables**, répondant aux défis urbains et environnementaux contemporains

Ainsi, l'autopartage accompagne largement la démotorisation. De nombreux usagers interrogés ne possèdent pas de véhicule personnel au sein de leur ménage, et sont donc **non-motorisés** : ils représentent **70 %** des autopartageurs en boucle, **70 %** des usagers de la location entre particuliers, et **55 %** des autopartageurs entre particuliers. En revanche, l'autopartage par le biais de l'employeur n'est pas utilisé de la même façon : la majorité des usagers possèdent une ou plusieurs voitures, avec seulement 15 % de ménages non motorisés au sein de l'échantillon. Ce sont d'autres motifs qui les poussent à recourir à l'autopartage.

Part d'utilisateurs non-motorisés selon le type d'autopartage

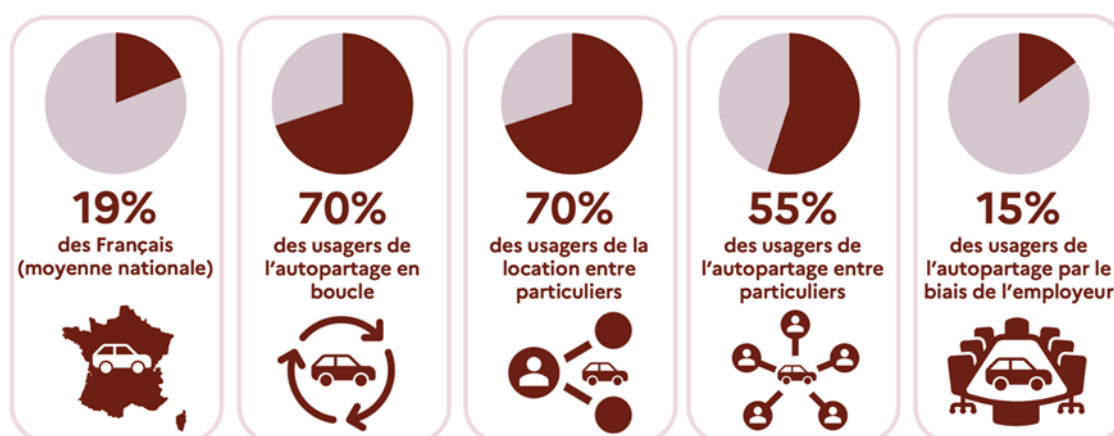


Figure 3 : Taux de non-motorisation des utilisateurs en fonction du type d'autopartage en comparaison à la moyenne nationale

3.7. Enquête qualitative : l'autopartage, une pratique qui participe à désacraliser la voiture individuelle pour l'envisager comme un bien commun

L'analyse qualitative révèle que l'autopartage dépasse aujourd'hui la simple utilisation ponctuelle. Loin de se limiter à une alternative technique à la voiture, l'autopartage s'affirme comme un catalyseur de changement, intégré dans un processus global d'évolution de la relation des citoyens à l'automobile, leurs comportements de déplacement et, plus largement, leurs modes de vie et leurs choix résidentiels. Si des freins économiques et géographiques persistent, limitant son adoption en milieu rural ou contraignant certains usagers à la motorisation, les processus observés témoignent d'une transition vers des pratiques plus sobres et mutualisées.

En premier lieu, cette analyse qualitative confirme l'impact de l'autopartage sur l'équipement automobile des ménages. L'autopartage ne se contente pas de se substituer à la voiture personnelle pour certains déplacements ; il crée les conditions matérielles et psychologiques de la démotorisation. Les usagers interrogés se démotorisent pour des raisons idéologiques, économiques et pratiques, et on constate un réel effet des mesures de régulation de la voiture en ville, comme en témoigne une usagère active de l'autopartage en boucle : « J'ai arrêté d'avoir une voiture à partir du moment aussi où le stationnement est devenu payant partout dans la ville. »

Néanmoins, cet effet sur la motorisation est géographiquement clivé. Si la démotorisation totale est une réalité tangible en milieu urbain dense grâce à un maillage multimodal fort, elle se transforme plutôt en démotorisation partielle (le passage de deux véhicules à un seul) dans les espaces ruraux ou périurbains. Dans ces territoires, le manque d'infrastructures alternatives et l'éloignement des stations d'autopartage freinent l'abandon complet de la voiture, certains usagers se voyant même contraints de se remotoriser lorsque l'autopartage manque de flexibilité ou devient trop onéreux pour des trajets fréquents, comme en témoigne une usagère de l'autopartage entre particuliers : « Je crois que je suis en train de renoncer à l'idée de ne pas avoir de voiture à la campagne [...]. Il faut que j'aie une voiture, sinon c'est juste trop lourd à gérer. »

Le second enseignement de cette analyse qualitative est que l'adoption de l'autopartage induit un passage d'une « mobilité réflexe », encouragée par la disponibilité immédiate du véhicule personnel, à une « mobilité choisie et réfléchie ». Le fait de devoir anticiper une réservation, se déplacer jusqu'à la station et payer à l'usage modifie la structure mentale des usagers face à leurs déplacements. Les trajets sont désormais rationalisés : les usagers regroupent leurs besoins (par exemple, concentrer les achats d'objets lourds ou volumineux sur un jour de location) ou évaluent l'absolue nécessité d'un déplacement motorisé avant de le réaliser. Pour autant, la majorité des participants identifient de nombreux avantages de l'autopartage par rapport à la possession d'une voiture, comme le coût ou la charge mentale : « C'est super parce qu'il y a zéro charge mentale », explique un usager de l'autopartage en boucle.

Par ailleurs, l'autopartage s'insère naturellement dans une chaîne de déplacements multimodaux et vient renforcer les autres pratiques de mobilité durable. Les usagers interrogés affichent une intermodalité forte, l'autopartage devenant parfaitement complémentaire des transports en commun, de la marche et du vélo : « Avant je faisais du vélo pour aller faire une balade [...] là j'intègre le vélo comme mode de transport, soit pour aller rejoindre un autre mode de transport, soit l'autopartage », témoigne un usager de l'autopartage en boucle. La combinaison "train + autopartage" illustre parfaitement cette dynamique, notamment pour les départs en vacances ou l'accès à des zones rurales isolées, permettant de conserver la rapidité du train sur les longues distances tout en bénéficiant de la souplesse d'un véhicule sur le lieu d'arrivée.

Au-delà de la stricte sphère des transports, l'autopartage accompagne une mutation idéologique et une transformation de modes de vie. Pour certains, la voiture a perdu son statut de marqueur d'élévation sociale pour redevenir un simple « outil » : « Je n'ai jamais été très attaché à ma voiture, pour moi c'est un outil », explique un usager de la location entre particuliers. Cette désacralisation de l'automobile s'accompagne d'une conscientisation de ses externalités négatives en ville : congestion, occupation excessive de l'espace public, bruit et pollution matérielle ou visuelle.

Cette vision s'inscrit dans un cadre plus large de convictions écologiques et d'une volonté de sobriété matérielle. Certains usagers revendiquent l'autopartage comme un acte militant, en adéquation avec la

protection de l'environnement et l'idéologie des « biens communs ». Ce modèle de mobilité conditionne jusqu'au choix du lieu d'habitation, puisque l'accès à un bouquet de mobilités diversifiées (incluant l'autopartage) apparaît comme un critère dans le choix du lieu de vie des ménages urbains et démotorisés.

4. Conclusions

L'écosystème de l'autopartage s'organise autour de **modèles de fonctionnement complémentaires** répondant à des contraintes territoriales et économiques distinctes. **L'autopartage en boucle**, géré par des opérateurs professionnels, assure une présence stable dans les agglomérations et en zone rurale grâce au soutien des collectivités. Le modèle en **free-floating**, sans station, se concentre sur les métropoles de Paris et de Lyon avec des flottes de plusieurs centaines de véhicules. Parallèlement, **l'autopartage par le biais de l'employeur** permet une rationalisation de l'utilisation des véhicules de service. Enfin, la **location entre particuliers** via des plateformes numériques et **l'autopartage entre particuliers** (AEP) offrent des solutions de proximité, notamment dans les territoires périurbains ou ruraux.

Cette pluralité de modèles permet de **répondre à des besoins diversifiés**. Une enquête auprès d'un échantillon représentatif de la population française a permis de s'intéresser à la demande potentielle. L'enquête évalue le **potentiel de développement du service entre 3,5 et 4 millions de conducteurs français** dont les habitudes de mobilité actuelles sont compatibles avec l'autopartage, auxquels s'ajoutent 1 million d'usagers actuels, pour un marché potentiel de l'autopartage d'environ **5 millions de personnes** (ce qui représente près de 12% des conducteurs français). L'adoption de la pratique est principalement freinée par la possession préalable d'un véhicule individuel (cité par 74 % des utilisateurs potentiels, intéressés ou indécis), suivi par le manque perçu de stations à proximité du domicile (53%).

Les individus qui franchissent ces obstacles pour utiliser l'autopartage présentent **des profils spécifiques, qui tendent toutefois à se diversifier** selon le modèle choisi. Les usagers actuels de la boucle et de la location entre particuliers sont des citadins âgés de 30 à 60 ans, disposant d'un niveau de diplôme équivalent ou supérieur à Bac+5 et appartenant aux catégories socioprofessionnelles supérieures (CSP+). Les modèles de l'autopartage en entreprise et de l'AEP informel se distinguent par une répartition sociologique différente, intégrant une proportion de ménages aux revenus inférieurs plus importante ainsi que des usagers résidant en dehors des grandes aires urbaines.

Les **motifs d'usage de l'autopartage sont corrélés à ces profils**. L'autopartage en boucle et la location entre particuliers sont sollicités pour des activités non contraintes (loisirs, visites, achats encombrants) avec des durées de réservation de 1h à une journée pour la boucle et de 2,6 jours pour la location. L'autopartage en entreprise est dédié à 76 % aux trajets professionnels. Les usagers se rendent à leur véhicule principalement à pied ou à vélo, dans un rayon de moins de 10 minutes, confirmant **l'ancrage local des points de retrait**.

L'adoption du service **modifie l'équipement automobile** : 70 % des usagers en boucle vivent dans un ménage désormais sans voiture, dont 40% se sont démotorisés grâce à l'autopartage. L'autopartage constitue le facteur déterminant dans ce choix pour près de 30 % des usagers de l'autopartage en boucle. Ainsi **un véhicule en autopartage en boucle remplace 5 à 7 voitures personnelles**. Cette substitution **libère entre 1,0 et 1,9 place de stationnement en voirie** par véhicule partagé.

Sur le plan du trafic, le transfert vers l'autopartage et la réduction des déplacements automobiles permettent **d'éviter la réalisation de 18 000 à 48 000 kilomètres annuels en voiture** par véhicule d'autopartage en boucle. **La mobilité quotidienne des usagers s'appuie en contrepartie sur les alternatives existantes** : pour les trajets domicile-travail la part modale de la voiture chute à 7 % pour les usagers en boucle, alors que leur utilisation des transports en commun urbains (30 %) et du vélo (43 %) est très élevée pour ce motif de déplacement.

Au-delà des pratiques de mobilité, l'utilisation de l'autopartage est liée à **une modification profonde de la gestion de la mobilité au quotidien**. Le principe de tarification à l'usage et l'obligation de réservation provoquent un passage d'une mobilité réflexe à une **mobilité programmée**. **Les usagers rationalisent leurs trajets**, regroupent leurs achats et combinent fréquemment le train et l'autopartage pour les déplacements longue distance. Une proportion de 59 % des usagers de l'autopartage en boucle constate un accès facilité aux loisirs et 56 % notent une amélioration de leur pouvoir d'achat. L'AEP permet de son côté des activités associatives, 77 % de ses usagers mentionnant la création de lien social.

L'autopartage démontre une capacité à **produire des effets sur la mobilité et les modes de vie à l'échelle individuelle**. Son essor vers le potentiel identifié de 4 millions de nouveaux usagers repose sur **l'accessibilité tarifaire, la visibilité des stations et la qualité de l'écosystème alternatif** (réseaux de

transports collectifs et infrastructures cyclables). La réalisation de ce potentiel dépend également de l'application conjointe de **mesures régulatrices de l'usage de la voiture individuelle**, comme les politiques de stationnement urbain, pour inciter les ménages motorisés à recourir à la mobilité partagée.

L'ADEME EN BREF

À l'ADEME - l'Agence de la transition écologique - , nous sommes résolument engagés dans la lutte contre le réchauffement climatique et la dégradation des ressources.

Sur tous les fronts, nous mobilisons les citoyens, les acteurs économiques et les territoires, leur donnons les moyens de progresser vers une société économe en ressources, plus sobre en carbone, plus juste et harmonieuse.

Dans tous les domaines - énergie, économie circulaire, alimentation, mobilité, qualité de l'air, adaptation au changement climatique, sols... - nous conseillons, facilitons et aidons au financement de nombreux projets, de la recherche jusqu'au partage des solutions.

À tous les niveaux, nous mettons nos capacités d'expertise et de prospective au service des politiques publiques.

L'ADEME est un établissement public sous la tutelle du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, du ministère de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique et du ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche.

LES COLLECTIONS DE L'ADEME



FAITS ET CHIFFRES

L'ADEME référent : Elle fournit des analyses objectives à partir d'indicateurs chiffrés régulièrement mis à jour.



CLÉS POUR AGIR

L'ADEME facilitateur : Elle élabore des guides pratiques pour aider les acteurs à mettre en œuvre leurs projets de façon méthodique et/ou en conformité avec la réglementation.



ILS L'ONT FAIT

L'ADEME catalyseur : Les acteurs témoignent de leurs expériences et partagent leur savoir-faire.



EXPERTISES

L'ADEME expert : Elle rend compte des résultats de recherches, études et réalisations collectives menées sous son regard.



HORIZONS

L'ADEME tournée vers l'avenir : Elle propose une vision prospective et réaliste des enjeux de la transition énergétique et écologique, pour un futur désirable à construire ensemble.



EXPERTISES

ENQUÊTE NATIONALE AUTOPARTAGE 2025

Face aux enjeux climatiques et sociaux, l'autopartage s'impose comme une solution clé pour transformer structurellement la mobilité en France. En favorisant la mutualisation des véhicules et la démotorisation, ce service répond aux objectifs nationaux de sobriété énergétique tout en garantissant un accès équitable aux déplacements sur tous les territoires.

Cette étude analyse les six principales formes d'autopartage présentes en France, et répond aux objectifs suivants :

1. Dresser un état des lieux actualisé de l'offre et des usages de l'autopartage, sous toutes ses formes et selon les spécificités territoriales.
2. Définir le profil des usagers et analyser comment leurs pratiques de mobilité, quotidiennes comme touristiques, s'articulent avec ce service en fonction des zones géographiques.
3. Évaluer les retombées de ces solutions sur les habitudes de mobilité et sur le mode de vie.

Un seul véhicule en autopartage remplace jusqu'à 8 voitures individuelles.

- *L'autopartage en boucle libre ainsi entre 1 et 1,9 place de stationnement en voirie par véhicule.*
- *Il existe un réservoir de 4 millions de potentiels nouveaux utilisateurs qui n'ont pas encore franchi le pas.*
- *Les autopartageurs témoignent de pratiques de mobilité plus sobres, avec une forte utilisation du vélo et des transports en commun.*
- *Plus d'un usager sur deux affirme que l'autopartage a amélioré son pouvoir d'achat.*
- *Le développement de l'autopartage doit nécessairement s'accompagner de politiques de soutien de la part des pouvoirs publics (visibilité de l'offre, développement des mobilités alternatives du quotidien comme le vélo ou les transports collectifs), ainsi que de mesures de régulation de la voiture en ville.*