

THNS 2018 Intervention de Mme FU Yan

Titre de l'intervention : analyse de la pratique et du développement de l'autopartage à Chongqing

Mme FU Yan a été CETE de Toulouse et elle a étudié les PDU. Elle appartient à l'institut des transports de la Ville de Chongqing où elle utilise les méthodes acquises en France comme les PDU. L'institut des transports a essayé de développer un service de véhicules électriques partagés à partir de 6 plateformes (Car2go, Panda, EVPOP, Changan, EVCARD et Zhidao). Ce service n'est pas encore opérationnel car il a été confronté à un certain nombre de problèmes, exposés ci-après. En Chine le concept de véhicules partagés est apparu en 2013. Actuellement 40 sociétés assurent l'autopartage en Chine avec 40 000 véhicules.

A Chongqing, il n'y a pas d'interopérabilité d'une société à une autre. Ainsi les prises de rechargement gérées par une société ne fonctionnent pas pour une autre société. Les voitures ne sont pas bien entretenues et sont négligées par les usagers. Les batteries ont une puissance trop faible. Il faut les recharger chaque jour. C'est un problème compte tenu du nombre insuffisant de bornes de recharge.

La fréquence d'utilisation des véhicules Car2Go est faible : Une location toutes les 1,2 minutes alors que dans le monde, la fréquence est de 1,4 seconde. Le prix à l'achat d'un véhicule est d'environ 130000 RMB, auquel il faut ajouter les coûts de stationnement, les frais d'assurance, les coûts de main-d'œuvre, etc., ce qui fait grimper le prix à environ 160 000 yuans par véhicule. Le résultat d'exploitation du projet car2go à Chongqing, à la fin février 2017, était inférieur à 12 millions de yuans alors que le coût d'achat des véhicules s'élevait à 78 millions de yuans. Pour les usagers, l'autopartage revient plus cher que le taxi. Le nombre de places de stationnement est insuffisant.

Les résultats de la Société Wanda ne sont pas plus optimistes. En 2016, la société a réalisé un bénéfice de 5 846 800 yuans et une perte de 38 283 100 yuans. Wanda estime donc que le retour sur investissement sera long. Les utilisateurs doivent effectuer un second voyage pour ramener le véhicule. Peu de véhicules sont disponibles car bon nombre sont immobilisés pendant le temps de rechargement électrique.

Les taux d'utilisation des places de stationnement existantes dans les deux villes de Chongqing et de Shanghai ne sont respectivement que de 40% et 48%. Les villes de Chongqing et de Shanghai pourraient répondre à la demande ~~que~~ si le taux d'utilisation des places de stationnement passait à 80% avec des prises de rechargement interopérables.

Actuellement Car3Go adopte la méthode de Mobike. Toutefois la taille d'une voiture est bien plus importante que celle d'un vélo. On sait de plus que les vélos garés n'importe où sur l'espace public ont causé des désordres. Ce sera la même chose pour les voitures qui risquent en plus d'être verbalisées. Cela aura un impact négatif sur le service.

Pour le respect de l'environnement, plus de 90% des véhicules partagés sont électriques. Les principaux enjeux portent donc sur les batteries, les points de rechargement et leur interopérabilité. 4,8 millions de nouveaux points de rechargement et 12 000 stations devraient être construits d'ici 2025.

Avec les mouvements pendulaires des usagers, le matin et le soir, il n'est pas simple de gérer la disponibilité et le stationnement des véhicules. Le matin, chacun veut sa voiture et le soir chacun revient et souhaite se garer. Cela nécessiterait de mettre en place une zone de stockage centrale des véhicules et la mise à disposition d'une équipe pour mettre à disposition les véhicules ou les ranger dans cette zone.

Peu de petites entreprises peuvent entrer sur le marché de l'autopartage compte tenu des prix des véhicules et des coûts d'entretien et de stationnement. Le coût d'une batterie au kilowatt est de 2 000 yuans et chaque batterie EV330 (qui équipe les voitures Honda) coûte plus de 20 000 yuans. Une enquête réalisée par des professionnels montre que le coût moyen d'exploitation et de maintenance d'une voiture partagée est d'environ 2000 yuans / mois, l'assurance automobile représentant la plus grande partie, suivie des frais de stationnement et d'entretien. EVCARD a calculé que pour réaliser un bénéfice, il faut que chaque voiture génère plus de 120 yuans par jour.

Les lois et règlements en vigueur ne sont pas parfaits. La plupart des entreprises d'autopartage souscrivent à des contrats d'assurance importants pour se prémunir contre les risques liés à la sécurité.

Les facteurs d'amélioration :

- L'encouragement par les autorités au développement de véhicules électriques
- La mise en place de nouveaux services d'autopartage avec des véhicules électriques
- La planification des places de stationnement pour atteindre un nombre suffisant et l'amélioration (interopérabilité) et l'accroissement des points de rechargement

Jean-François JANIN remercie Mme FU Yan. Il rappelle qu'en France, Paris disposait du service Autolib. Un des problèmes de ce service est que les utilisateurs ne pouvaient pas toujours trouver de place à leur arrivée. Les voitures étaient assez malmenées par les usagers (détritus laissés dans les véhicules). On retrouve les mêmes problèmes qu'à Chongqing. Le nouveau cahier des charges précise que les véhicules devront être mieux entretenus. La Ville de Paris peut imposer les règles concernant les caractéristiques des bornes de rechargement et leur interopérabilité. Une meilleure capacité des batteries et une augmentation de la puissance des bornes de rechargement permettront une utilisation plus longue des batteries, donc une meilleure disponibilité des véhicules. A terme, une des solutions écologiques, permettant de répondre à l'autonomie des véhicules, serait de réaliser les services d'autopartage à partir de véhicules électriques fonctionnant à l'hydrogène.