

modes actifs

autopartage

ZTL

covoiturage

stationnement

Comprendre les politiques de mobilité locale : quels enseignements du terrain ?

Analyses et recommandations de nos experts en politiques publiques, fondées sur les retours d'expérience des collectivités et des opérateurs de mobilité.

Mariana REYES, Mariana ROCHA, Marion GUILLEBOT et Félix CARREYRE

2025



Retours d'expérience

Autopartage

L'autopartage se présente comme une solution innovante pour **diminuer la dépendance à la voiture individuelle par le partage des véhicules**. Dans les cas étudiés, la politique d'autopartage a été considérée comme très **dépendante des financements publics**, que ce soit pour couvrir les coûts initiaux élevés liés au déploiement des véhicules et des infrastructures, **pour garantir un maillage cohérent du territoire**, y compris dans des zones moins rentables du point de vue d'un opérateur privé, ou pour **inciter les usagers à adopter ce mode** à l'aide des subventions et des incitations tarifaires.

Résultats et apprentissages des RETEX sur la politique d'autopartage. Source : entretiens auprès des collectivités et opérateurs.

Contexte de la politique



Objectifs associés à la mesure

- Offrir des alternatives de transport pour réduire le nombre de voitures individuelles (e.g. éviter le recours à une deuxième voiture).
- Promouvoir l'utilisation partagée des véhicules, pour réduire les coûts des ménages associés à la voiture individuelle et réduire les impacts environnementaux.



Echelles d'implémentation

- Echelle locale, dans des zones à forte densité urbaine, centres urbains, et périurbains (cas de recentralisation du déploiement à cause d'un faible usage dans deux villages en Ardèche).



Principaux indicateurs

- Nombre de trajets effectués.
- Réduction du parc automobile privé.
- Satisfaction des usagers.

Processus de mise en place



Freins et leviers

- **Freins** : Complexité administrative ; coûts initiaux élevés ; gestion d'emplacements. Freins associés surtout aux zones moins denses : fracture numérique, couverture de réseau insuffisante, faible rentabilité et taux d'utilisation, absence de mesures contraignantes sur la voiture individuelle et l'autosolisme, aspects culturels.
- **Leviers** : Subventions (aides financières couvrant jusqu'à 80% des trajets dans des phases expérimentales), ajustement des services pour améliorer l'attractivité : emplacements plus visibles, simplification des procédures administratives (e.g. boîte à clés, assistance téléphonique, animations pédagogiques).



Stratégies de communication et incitation

- Réunions publiques, campagnes ciblées, et signalétique adéquate.
- Utilisation des médias locaux pour mener des actions de sensibilisation.
- Communications et animations pédagogiques pour faciliter et inciter l'usage.

Apprentissages



Collaboration

- Partenariats entre collectivités, syndicats mixtes et entreprises privées pour mutualiser les ressources.
- Coordination entre collectivités et opérateurs pour assurer la maintenance et la disponibilité des véhicules.



Localisation de véhicules

- Recours à des zones bien desservies pour optimiser l'accès et gagner en visibilité, mais investir des ressources pour construire un maillage cohérent surtout dans des zones moins desservies.
- Trouver un équilibre entre la suppression de places de stationnement et la mise en place de nouvelles infrastructures pour ce type de service.

Recommandations

Autopartage

Les recommandations que nous formulons s'appuient sur les enseignements recueillis auprès des différents acteurs interviewés dans le cadre de cette étude.

Recommandations pour l'implémentation de la politique d'autopartage. Source : Entretiens auprès des collectivités et opérateurs.

Actions pour viser un déploiement stratégique

- Evaluer la pertinence **d'offrir le service via une Société Publique Locale (entreprise publique)** pour améliorer la gestion et le contrôle du service (e.g. Métropole de Lyon).
- Prioriser **l'implantation** dans des **zones plus dépendantes de la voiture** individuelle pour **offrir des alternatives**.
- Offrir des **incitations financières** pour encourager l'adoption (e.g. trajets gratuits, réductions sur le stationnement).

Communication et pédagogie pour inciter l'usage

- Mener des **campagnes d'accompagnement à l'adoption** pour **pallier la complexité d'accès** aux véhicules ou aux apps pour les réservations (un numéro téléphonique pour faire les réservations est aussi une façon d'offrir un accompagnement dans certains cas).
- **Communiquer sur les coûts** d'entretien d'une voiture privée vs. les coûts d'usage des véhicules partagés.

Changement de paradigme culturel

- **Impliquer les collectivités territoriales et les entreprises** dans les démarches d'autopartage pour réduire les flottes automobiles.

Les experts

Laura Mariana Reyes Madrigal

Dr. en Ingénierie Economique, MSc. Urbanisme et aménagement, Transport Mobilité

Chercheuse R&D en aménagement du territoire et économie des transports chez VEDECOM, Mariana possède plus de quatre ans d'expérience en recherche interdisciplinaire. Lors de sa thèse à l'Université Paris-Saclay, elle a étudié l'intégration de la marche à pied dans les solutions de Mobilité en tant que Service (MaaS). Son parcours combinant architecture, urbanisme et transport, ainsi que son expérience internationale, lui confère une solide compréhension des enjeux liés à la conception de villes durables et accessibles.



Marion Guillebot de Neville

MSc. en Psychologie du travail et des organisations

Psychologue et ergonome, récemment diplômée d'un Master en Psychologie du Travail et des Organisations, avec une spécialisation en Facteurs Humains et Systèmes de Travail obtenu à l'Université de Picardie Jules Verne, Marion a participé au sein de l'institut VEDECOM à différents volets du projet DéMo (Décarboner les Mobilités), en collaborant étroitement avec les usagers et les collectivités territoriales.



Mariana Ceia Ramos Mariano da Rocha

MSc. en Economie internationale, Macroéconomie et finances

Chercheuse R&D en économie des transports à VEDECOM, économiste avec une formation double en relations internationales, ses principaux domaines d'intérêt portent sur l'analyse du comportement des usagers et les enjeux de gouvernance des mobilités. Au sein de l'Institut VEDECOM, elle a participé à différents volets de projets, incluant la méthodologie de prospection des scénarios macroéconomiques de la mobilité, la conception, l'application et l'analyse d'enquêtes auprès des usagers, ainsi que la formulation et la présentation de solutions de mobilité adaptées aux besoins spécifiques des territoires partenaires.



Félix Carreyre

Dr. en Économie de transports, MSc. Transports Internationaux, Économie internationale

Économiste des transports, titulaire d'un doctorat de l'École des Ponts et Chaussées, Félix partage ses activités entre le management de projets de recherche et la production d'études de mobilité. Spécialisé dans l'évaluation des politiques publiques de mobilité, il s'est intéressé à l'écosystème des véhicules automatisés, aux services de mobilité partagée et aux véhicules légers intermédiaires.



Le projet DÉMO

Le projet DÉMO (Décarboner les Mobilités) est porté par l'Institut de Transition Energétique (ITE) VEDECOM dans une démarche partenariale conjointement avec des partenaires publics, académiques et industriels : Renault, le groupe d'assurances MACIF, le Forum Vie Mobile, l'Université Gustave Eiffel, le Conseil départemental des Yvelines 78 et avec le soutien de l'Agence Nationale de la Recherche (ANR). L'objectif du projet est de définir des scénarios prospectifs de mobilité et d'évaluer leurs impacts.

L'investigation présentée dans cette fiche constitue une contribution concrète au projet DÉMO avec l'analyse des retours d'expérience (RETEX) de l'implémentation des politiques publiques vers la mobilité décarbonée mises en œuvre en France, au niveau local. Les enseignements tirés de ces RETEX visent à enrichir les stratégies des décideurs et opérateurs des services dans différents territoires et à renforcer les scénarios de mobilité décarbonée développés dans le cadre global du projet.



Ce projet est financé par l'État dans le cadre du programme France 2030.



Face aux nouveaux enjeux du secteur, tels que l'électrification, la décarbonation, la mobilité partagée, et le passage d'une logique de possession à une logique de service, les filières doivent impérativement s'interconnecter pour répondre efficacement à ces défis.

VEDECOM se positionne comme fédérateur d'écosystème de la mobilité et accompagne les entreprises, les collectivités dans cette transformation, avec le soutien des académiques. L'institut soutient la mise en place de solutions innovantes à travers des projets R&D collaboratifs, des solutions B2B et des programmes de formation, afin de répondre aux enjeux de la mobilité de demain.

Soutenu par l'État (France 2030) et membre du réseau French Institutes of Technology (FIT), VEDECOM cofinance et accompagne des projets à fort potentiel.



Auteurs

Mariana REYES

Mariana ROCHA

Marion GUILLEBOT DE NERVILLE

Responsable du projet

Félix CARREYRE

***Chef d'équipe Économie des
mobilités durables***

Mallory Trouve

Chef de domaine

Jâafar BERRADA