

L'autopartage : un levier pour réduire la dépendance à la voiture

Municipales 2026 : construire ensemble les mobilités de demain

DÉFINITION

L'autopartage est un service de mobilité permettant à plusieurs usagers d'accéder à des véhicules mis à disposition par un opérateur public ou privé pour des trajets ponctuels ou réguliers. Il vise à faciliter l'usage de la voiture sans obligation de propriété, à réduire les coûts liés à la possession d'un véhicule, à optimiser l'usage des ressources et à limiter l'impact environnemental des déplacements.

Du service en station au partage entre particuliers

- Autopartage en station : les véhicules sont empruntés et restitués dans des stations fixes.
- Autopartage en free-floating : les véhicules sont accessibles sans station fixe, géolocalisés et réservés via une application mobile.
- Autopartage de flotte professionnelle : des véhicules mutualisés pour les besoins des entreprises ou administrations.
- Autopartage entre particuliers : mise en relation directe via des plateformes dédiées.

ENJEUX & PERSPECTIVES

Le déploiement des services d'autopartage constitue un levier essentiel pour accompagner la transition vers des mobilités durables.

- **Contribue à la décarbonation et à la démotorisation** : en mutualisant les véhicules, l'autopartage réduit la possession de voitures, diminue les émissions de gaz à effet de serre et améliore la qualité de l'air tout en limitant les nuisances liées au trafic.
- **Développe la multimodalité** : intégré aux solutions globales de mobilité (MaaS) et aux pôles d'échanges multimodaux, l'autopartage complète efficacement les transports collectifs et le vélo, notamment pour les premiers et derniers kilomètres ou les trajets non couverts par des transports collectifs ;
- **S'adapte à tous les territoires** : ce service est pertinent en ville pour réduire la place de la voiture, en zones périurbaines et rurales comme alternative à la possession de plusieurs voitures individuelles dans un même foyer familial (voitures secondaires) là où l'offre de transport collectif est limitée.

Aujourd'hui, une voiture en autopartage en boucle remplace cinq à huit voitures personnelles, ce qui permet d'économiser une à trois places de stationnement.

Où l'autopartage trouve-t-il sa place ?

Les services d'autopartage s'adressent aux résidents actifs ou étudiants, aux entreprises et administrations, aux ménages souhaitant réduire leurs coûts de mobilité ainsi qu'aux visiteurs occasionnels. Leur viabilité socio-économique repose sur l'atteinte d'une masse critique d'utilisateurs. Ils sont donc particulièrement adaptés aux zones densifiées, avec des implantations à proximité des pôles générateurs de mobilité : zones d'emplois ou d'habitat, pôles d'échanges, établissements scolaires et universitaires, zones touristiques. En zones périurbaines ou rurales, une analyse fine du modèle économique est indispensable et peut nécessiter une prise en charge complémentaire par la collectivité.

Comment organiser un service d'autopartage ?

La majorité des nouveaux services d'autopartage sont portés par des opérateurs privés, les collectivités jouant un rôle d'encadrement.

Dans le cas de l'autopartage en station : la collectivité gestionnaire de la voirie est compétente (la commune ou l'intercommunalité en général) pour délivrer une autorisation temporaire d'occupation du domaine public (AOT) à l'opérateur, qui fait office de permission de voirie et qui permet de dédier des emplacements de stationnement à un opérateur d'autopartage. Dans la mesure où l'autopartage en station donne lieu à une

emprise sur la voirie qui constitue une « occupation privée de l'espace public en vue d'une exploitation économique », elle doit alors passer par une procédure de publicité et de mise en concurrence préalable.

Dans le cas de l'autopartage en free-floating : la commune, chargée de la police du stationnement est compétente pour délivrer l'AOT. Les opérateurs disposant d'un titre ne sont plus soumis aux règles générales de stationnement et ils doivent respecter les prescriptions que comporte l'AOT.

Dans les deux cas précédemment cités, les AOT donnent lieu au versement d'une redevance par les opérateurs. L'autorité gestionnaire a alors, sauf dispositions particulières, compétence pour fixer le montant de la redevance.

Dans le cas où une collectivité souhaiterait développer elle-même un service d'autopartage pour son territoire : elle peut aussi choisir de passer par une délégation de service public (DSP), une régie, un marché public, ou une société publique locale (SPL). L'autopartage peut être intégré à la DSP, régie ou SPL de mobilité (transport collectif et/ou autre), ou bien faire l'objet d'une DSP, marché public, régie ou SPL dédiée. Le contrat passé entre la collectivité et l'opérateur vaut alors autorisation d'occupation de ce domaine pour sa durée.

NOS PRÉCONISATIONS

- **Définir clairement les périmètres prioritaires (quartiers denses, pôles d'échanges multimodaux, zones touristiques...)** et adapter la couverture du service en fonction des caractéristiques territoriales (station, free-floating, flotte professionnelle).
- **Positionner de préférence les stations d'autopartage à proximité des gares, arrêts de bus et pôles multimodaux** et intégrer le service dans les offres combinées (tarification intégrée, application ou portail mobilité MaaS).
- **Intégrer ces services dans les projets d'aménagements urbains** : l'article L151-31 du code de l'urbanisme permet de réduire de 30% minimum le nombre de places de stationnement en contrepartie de la mise à disposition de véhicules propres en autopartage.
- **Intégrer le service dans une logique multimodale** : il s'agit de concevoir l'autopartage comme un maillon complémentaire des mobilités durables et de favoriser les correspondances avec les transports collectifs, le covoiturage et les modes actifs.
- **Sélectionner des opérateurs expérimentés pour garantir la qualité du service** : un retour d'expériences auprès d'autres territoires peut être utile.
- **Coordonner le déploiement avec les territoires limitrophes et réaliser des enquêtes auprès des habitants** : l'échelon intercommunal peut être la bonne strate.
- **Informers clairement sur le fonctionnement du service** et valoriser les bénéfices environnementaux et économiques.

POUR ALLER PLUS LOIN

- [Livret sur l'autopartage, brique d'une mobilité multimodale et levier pour réduire la dépendance automobile - GART \(juin 2024\).](#)
- [Baromètre 2025 de l'autopartage - Association des Acteurs de l'Autopartage](#)
- [La boîte à outils mobilité en zones peu denses - Cerema \(avril 2022\)](#)
- [Guide à destination des collectivités pour mettre en place ou favoriser le développement de l'autopartage - Association des Acteurs de l'Autopartage et l'ADEME \(2021\)](#)

L'ESSENTIEL À RETENIR

Un véhicule sans le posséder : l'autopartage permet d'utiliser un véhicule uniquement quand on en a besoin, sans en être propriétaire. Décliné en plusieurs formes (station, free-floating, flottes professionnelles ou entre particuliers), il réduit les coûts pour les usagers et optimise l'usage des véhicules.

Un levier pour réduire le nombre de véhicules en circulation : dans une logique de mutualisation, ce service contribue à réduire les émissions polluantes et la place de la voiture en ville. Intégré aux transports collectifs et au vélo, il facilite les trajets du quotidien, notamment pour les premiers et derniers kilomètres.

Un service à adapter aux spécificités territoriales : pertinent surtout dans les zones densifiées, l'autopartage peut aussi répondre aux besoins périurbains ou ruraux s'il est bien dimensionné. Son succès repose sur des outils juridiques adaptés (AOT, DSP, régie, SPL), des implantations stratégiques et une bonne articulation avec les autres solutions de mobilité.