

Covoiturage, vélopartage, autopartage : où en sont vraiment les territoires ?

gart
LA MOBILITÉ EN COMMUN

Avant-propos



Franck DHERSIN
Président du GART

Les mobilités partagées occupent aujourd'hui une place croissante dans les politiques publiques de mobilité. Qu'il s'agisse du covoiturage, du vélopartage ou de l'autopartage, ces solutions contribuent à répondre à plusieurs défis majeurs : faciliter les déplacements du quotidien, compléter l'offre de transport collectif et accompagner la transition écologique des territoires.

Au regard de l'essor de ces services, le GART a souhaité mieux comprendre les enjeux auxquels sont confrontées les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) dans leurs déploiements pour mieux s'approprier leurs modalités d'organisation et de mise en œuvre. Au travers de cette première enquête nationale, l'ambition est également de faciliter le retour d'expérience entre nos adhérents.

Les résultats présentés dans ce document offrent une photographie inédite de la diversité des situations observées au sein des territoires. Ils mettent en lumière les dynamiques engagées, les réussites mais également les défis qui demeurent pour accompagner le développement de ces solutions de mobilité.

Au-delà des enseignements qu'elle apporte, cette étude a vocation à constituer un outil d'observation et de partage au service des collectivités. Elle témoigne de l'engagement du GART aux côtés des AOM pour mieux comprendre les évolutions des mobilités et accompagner les territoires dans leurs projets.

Nous espérons que cette publication contribuera à nourrir les réflexions, favoriser les échanges de bonnes pratiques et renforcer la connaissance collective sur les mobilités partagées.

GART
22, rue Joubert 75009 Paris - 01 40 41 18 19 - contact@gart.org

Sommaire

Introduction et contexte des enquêtes nationales des services de mobilités partagées 4

Pourquoi une telle démarche ? 4

Les trois mobilités partagées analysées : définitions, typologies et répartition des services 4

Panel de l'enquête 6

1.Typologie des services 7

1.1 Qui organise et quels services de covoiturage dans les territoires ? 7

1.2 Qui organise et quels services de vélos partagés dans les territoires ? 8

1.3 Qui organise et quels services d'autopartage dans les territoires ? 9

1.4 Freins au développement 10

1.5 Publics cibles des services de mobilités partagées 11

2. Caractéristiques principales des services 11

2.1 Couverture des communes par les services de mobilités partagées de leur AOM 12

2.2 Intermodalité : Quelle intégration au sein des services numériques multimodaux 12

2.3 Intermodalité : Quelle tarification combinée avec les transports collectifs 14

2.4 Caractéristiques des trajets des mobilités partagées : Nombre de trajets passagers/mensuels réalisés sur les territoires interrogés. 15

2.5 Les infrastructures financées pour accompagner les services de mobilités partagées 17

2.6 Autorisation d'occupation du domaine public mises en place pour les services de mobilités partagées. 20

3. Modalités contractuelles et financières 23

3.1 Les principaux modèles contractuels de gestion des services de mobilités partagées 23

3.2 Qu'en est-il des durées contractuelles ? 24

3.3 Le financement des services de mobilités partagées 24

3.4 Les dispositifs nationaux d'aide aux mobilités partagées 26

Conclusion 28

GART
22, rue Joubert 75009 Paris - 01 40 41 18 19 - contact@gart.org

Introduction et contexte des enquêtes nationales des services de mobilités partagées

Pourquoi une telle démarche ?

Après consultation des acteurs de l'écosystème des mobilités partagées, le GART a dressé un constat simple : **les données relatives aux services de mobilités partagées demeurent aujourd'hui dispersées et particulièrement hétérogènes selon, les modes, les territoires et les acteurs qui les produisent, les suivent ou les évaluent**.

Historiquement, le GART a toujours accordé une place importante à la collecte et à l'analyse des données relatives aux transports collectifs. Plus récemment, cette démarche s'est étendue aux mobilités partagées, bien que les informations collectées soient restées moins structurées et moins qualitatives que celles concernant les réseaux de transport public.

Dans ce contexte, le GART a souhaité mettre en œuvre une **nouvelle enquête afin de compléter les connaissances existantes,** tant au regard des informations produites par les acteurs du secteur (organismes, AOM, opérateurs et partenaires) que des données mobilisées au sein de ses propres outils d'analyse et d'observation.

L'objectif principal de cette démarche est de **proposer une photographie aussi complète que possible des services de covoiturage, d'autopartage et de vélopartage déployés sur les territoires**. Cette enquête s'articule autour de trois grandes thématiques : **la gouvernance de ces services, leurs principales caractéristiques ainsi que leurs modalités de gestion et d'exploitation.**

Afin de garantir la pertinence des questionnaires et leur adéquation avec les réalités de terrain, ceux-ci ont été coconstruits avec plusieurs partenaires du GART ainsi qu'un panel d'adhérents. Une phase de test a ensuite été menée auprès d'une dizaine d'Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) de tailles et de profils variés. Leurs retours ont permis d'affiner le contenu des questionnaires, de préciser certaines définitions, de consolider les typologies retenues et d'optimiser l'organisation générale des questions.

Au total, trois questionnaires d'une quarantaine de questions chacun ont été diffusés auprès de **400 AOM locales**. L'enquête a été instruite sur une période de cinq mois et a recueilli, selon les questionnaires, une moyenne d'environ **171 réponses**, témoignant d'un réel intérêt des collectivités pour le sujet des mobilités partagées.

Au-delà des premiers enseignements présentés dans cette étude, l'ambition est d'inscrire cette démarche dans la durée. À terme, une nouvelle édition de l'enquête pourrait être envisagée afin de suivre l'évolution des pratiques et des politiques publiques en matière de mobilités partagées. Le périmètre pourrait également être élargi à d'autres échelons territoriaux, notamment aux régions, dans l'objectif d'enrichir encore la connaissance du secteur et de disposer d'une photographie toujours plus représentative des dynamiques à l'œuvre.

Cette enquête a vocation à devenir un outil de référence pour les acteurs de la mobilité et à s'inscrire durablement dans le paysage des études et observatoires consacrés aux mobilités partagées. Enfin, cette enquête s'inscrit dans une démarche d'échange et de dialogue avec les territoires.

Au-delà de la collecte de données, l'objectif était également de valoriser les expériences des AOM, de mieux appréhender leurs enjeux et de disposer d'une vision aussi fidèle que possible de l'état de développement des mobilités partagées en France.

Les trois mobilités partagées analysées : définitions, typologies et répartition des services

Qu'entend-on par « mobilités partagées » ?

Les mobilités partagées regroupent l'ensemble des solutions de déplacement fondées sur le partage d'un véhicule ou d'un trajet entre plusieurs usagers. Elles constituent aujourd'hui un levier essentiel pour répondre aux enjeux de transition écologique, de réduction de l'autosolisme et d'optimisation de l'utilisation des infrastructures de transport.

Complémentaires aux transports collectifs, ces services permettent d'élargir l'offre de mobilité à disposition des habitants tout en favorisant une utilisation plus efficace des ressources existantes. Ils constituent un maillon essentiel dans une chaine de déplacement intermodale en facilitant la diffusion ou le rabattement vers les principaux hubs de transports. Dans le cadre de cette enquête, trois grandes familles de mobilités partagées ont été étudiées : **le covoiturage, l'autopartage et le vélo partagé**.

GART
22, rue Joubert 75009 Paris - 01 40 41 18 19 - contact@gart.org

Le covoiturage

Le covoiturage désigne l'utilisation en commun d'un véhicule par un conducteur et un ou plusieurs passagers effectuant tout ou partie d'un même trajet. Ce mode de déplacement permet de mutualiser les coûts liés à l'usage du véhicule tout en limitant le nombre de voitures en circulation.

Plusieurs formes de covoiturage peuvent être distinguées.

- **Le covoiturage planifié :** Il repose sur une réservation préalable du trajet via une plateforme numérique ou un autre dispositif de mise en relation. Le conducteur et le ou les passagers organisent leur déplacement avant le départ, généralement plusieurs heures ou plusieurs jours à l'avance.
- **Le covoiturage instantané :** Il permet une mise en relation en temps réel des conducteurs et des passagers grâce à une application ou une plateforme dédiée mais sans structuration de l'offre (pas d'arrêt et d'axe de desserte prédéfini). Il permet davantage de souplesse et s'apparente davantage à un service de type transport à la demande.
- **Les lignes de covoiturage :** Elles constituent une forme de covoiturage en temps réel avec une mise en relation des conducteurs et des passagers grâce à une application ou une plateforme dédiée. A l'instar du covoiturage instantané, les trajets sont structurés entre des points d'arrêts identifiés permettant de prendre et de déposer les passagers à des endroits précis, sur le modèle d'une ligne de transport collectif. Elles sont généralement déployées sur des axes à forte fréquentation et bénéficient souvent d'un accompagnement ou d'un soutien de la collectivité notamment pour les aménagements de l'espace public.
- **L'autostop organisé :** L'autostop organisé est un dispositif encadré permettant à des usagers de solliciter un trajet auprès de conducteurs volontaires identifiés. Contrairement à l'autostop traditionnel, il s'appuie sur des arrêts dédiés, une inscription préalable des participants ou encore des outils de sécurisation mis en place par les territoires.

L'autopartage

L'autopartage consiste à mettre à disposition d'un ou plusieurs usagers un véhicule en libre-service pour une durée limitée. Les utilisateurs réservent un véhicule lorsqu'ils en ont besoin sans en être propriétaires. Ce service permet de réduire le taux d'équipement automobile des ménages tout en conservant un accès ponctuel à la voiture.

- **L'autopartage en station ou autopartage en boucle :** Dans ce modèle, les véhicules sont accessibles depuis des stations ou emplacements dédiés. L'utilisateur emprunte le véhicule depuis ces espaces et le restitue au même endroit.
- **L'autopartage entre particuliers :** L'autopartage entre particuliers repose sur la mise à disposition d'un véhicule personnel par son propriétaire auprès d'autres usagers, généralement via une plateforme spécialisée qui assure la réservation et les aspects contractuels.
- **L'autopartage en free-floating :** L'autopartage en free-floating permet aux usagers de prendre et de déposer un véhicule librement à l'intérieur d'un périmètre défini, sans obligation de retour à une station. Ce fonctionnement offre une grande flexibilité pour les déplacements urbains.
- **L'autopartage de flottes professionnelles :** Ce modèle consiste à mutualiser une flotte de véhicules appartenant à une entreprise, une administration ou une organisation. Dans certains cas, ces véhicules peuvent également être ouverts à d'autres usagers en dehors des heures d'activité professionnelle.

Le vélo partagé

Les services de vélo partagé regroupent l'ensemble des dispositifs permettant à un usager d'accéder à un vélo sans en être propriétaire. Ils constituent une solution de mobilité particulièrement adaptée aux déplacements de courte et moyenne distance. Plusieurs formes de services coexistent aujourd'hui.

- **Les vélos en location longue durée (VLLD) :** La location longue durée permet à un usager de disposer d'un vélo qui lui est attribué pendant plusieurs semaines, plusieurs mois voire une année. Ces services concernent souvent les vélos à assistance électrique et visent à encourager une pratique régulière du vélo pour les déplacements quotidiens.
- **Les vélos en libre-service (VLS) :** Les vélos en libre-service sont accessibles à partir de stations réparties sur le territoire. Les usagers peuvent emprunter un vélo pour un déplacement ponctuel puis le restituer dans une station du réseau.

GART
22, rue Joubert 75009 Paris - 01 40 41 18 19 - contact@gart.org

- **Les vélos en location courte durée (VLCD) :** La location courte durée permet de louer un vélo pour quelques heures ou quelques jours. Cette formule répond principalement aux besoins touristiques, occasionnels ou de découverte d'un territoire.
- **Les vélos en free-floating :** Certains services de vélos partagés fonctionnent sans station fixe. Les vélos peuvent être localisés, réservés et déposés librement dans une zone déterminée à l'aide d'une application mobile. Ce modèle offre une grande souplesse d'utilisation mais nécessite un encadrement spécifique de l'occupation de l'espace public.

Panel de l'enquête

Le panel interrogé dans le cadre de cette enquête repose sur la base de contacts constituée pour l'enquête annuelle sur les Transports Collectifs Urbains (TCU) du GART. La structure de l'échantillon obtenu reflète donc naturellement la répartition des différentes catégories d'Autorités Organisatrices de la Mobilité Locale (AOML) présentes dans cette base de référence. A noter que pour ce premier exercice et compte tenu de leur absence dans le recensement dans la base TCU, les AOM régionales n'ont pas été sollicités.

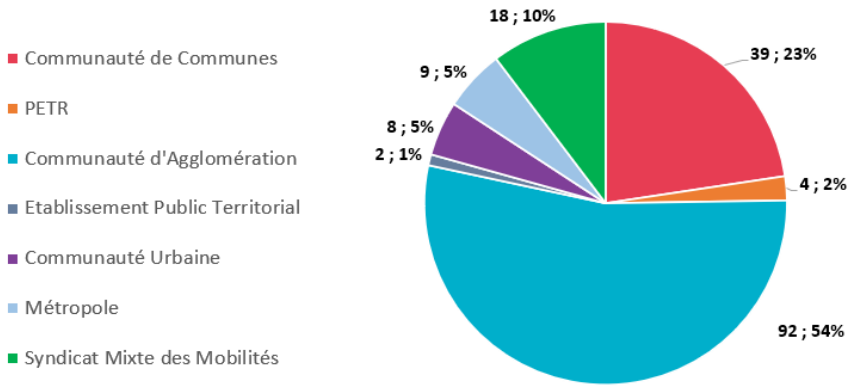
Cependant, en cas de renouvellement de l'enquête et dans le cadre d'une réflexion plus globale interne au GART sur l'observatoire des politiques de mobilités, l'intégration future des AOM régionales pourraient être prochainement envisagée.

Au total donc, près de **400 AOM locales** ont été sollicitées pour participer à cette première édition de l'enquête. Les trois questionnaires ont recueilli en moyenne un taux de réponse d'environ **45 %**, soit près d'une AOM sur deux.

Ce niveau de participation constitue un résultat particulièrement satisfaisant pour une première enquête consacrée spécifiquement aux mobilités partagées et permet de disposer d'un échantillon suffisamment robuste pour dégager des tendances représentatives.

L'analyse de la composition des répondants se décline de cette manière :

Nombre de territoires répondants et représentativité



Source : Enquête Nationale sur les services de mobilités partagées, GART, juin 2026

- **Communautés d'agglomération** : **54 %** de l'échantillon. Cette prédominance s'explique notamment par leur poids important au sein du paysage des AOM et par leur niveau d'implication croissant dans le développement des services de mobilités partagées.
- **Communautés de communes** et les **PETR (Pôles d'Équilibre Territorial et Rural)** : **25 %** de l'échantillon. Leur participation témoigne de l'intérêt grandissant des territoires moins denses pour les solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle, notamment dans les secteurs périurbains et ruraux.
- **Syndicats mixtes de mobilité** (auxquels s'ajoute **Île-de-France Mobilités**) : **10 %** des répondants. Bien que moins nombreux, ces acteurs occupent souvent une place stratégique dans la coordination et la mise en œuvre des politiques de mobilité à l'échelle de bassins de déplacement élargis.

GART
22, rue Joubert 75009 Paris - 01 40 41 18 19 - contact@gart.org

- **Métropoles et les communautés urbaines** : **5 %** de l'échantillon. Si leur poids dans le nombre total de répondants apparaît plus limité, leur niveau de participation est particulièrement élevé au regard du nombre de structures concernées.

En effet, l'analyse des taux de représentativité, par catégorie de territoire, montre que les métropoles et les communautés urbaines affichent respectivement des taux de réponse de **52 %** et **64 %**, supérieurs à ceux observés pour les autres catégories de territoires. À l'inverse, les communautés d'agglomération, les communautés de communes, les PETR et les syndicats mixtes enregistrent des taux de représentativité compris entre **39 % et 47 %**.

Ces résultats traduisent une mobilisation particulièrement forte des territoires les plus denses autour des enjeux liés aux mobilités partagées. Ils témoignent également de la place croissante qu'occupent ces services dans les stratégies de mobilité des grandes agglomérations, sans pour autant occulter l'intérêt croissant qu'ils suscitent au sein des territoires moins urbanisés.

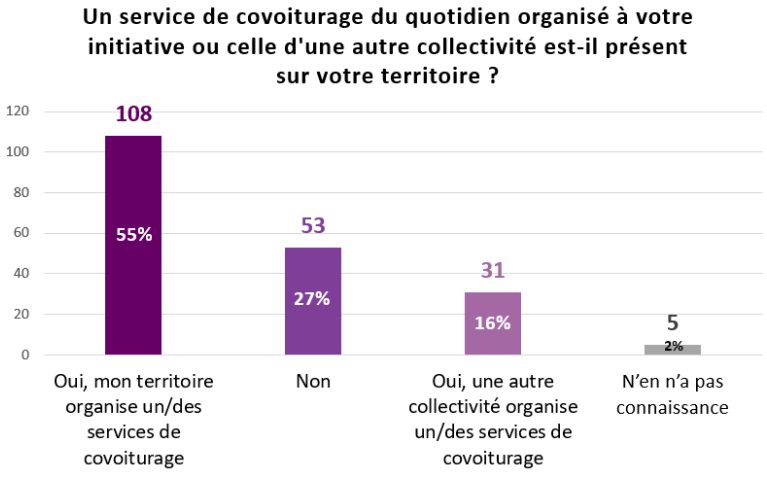
Enfin, ils peuvent démontrer également une meilleure capacité des territoires denses à pouvoir suivre et évaluer les politiques de mobilités du fait, très probablement, d'ingénieuries techniques plus importantes.

1. Typologie des services

Cette première partie vise à dresser un état des lieux des services de **covoiturage**, de **vélopartage** et d'**autopartage** proposés par les Autorités Organisatrices de la Mobilité. Afin de faciliter les comparaisons, les trois questionnaires ont été construits selon une architecture commune, abordant les mêmes grandes thématiques : gouvernance, typologie des services, publics cibles ou encore freins au déploiement. Cette approche permet de mettre en évidence les principales similitudes et différences entre ces trois mobilités partagées.

Enfin, plusieurs champs libres ont été intégrés afin de recueillir les retours d'expérience des territoires et de mieux comprendre les motivations, les difficultés rencontrées ainsi que les raisons pouvant expliquer l'absence de certains services. Ces contributions apportent un éclairage complémentaire aux résultats quantitatifs présentés dans cette étude.

1.1 Qui organise et quels services de covoiturage dans les territoires ?



Source : Enquête Nationale sur les services de mobilités partagées, GART, juin 2026

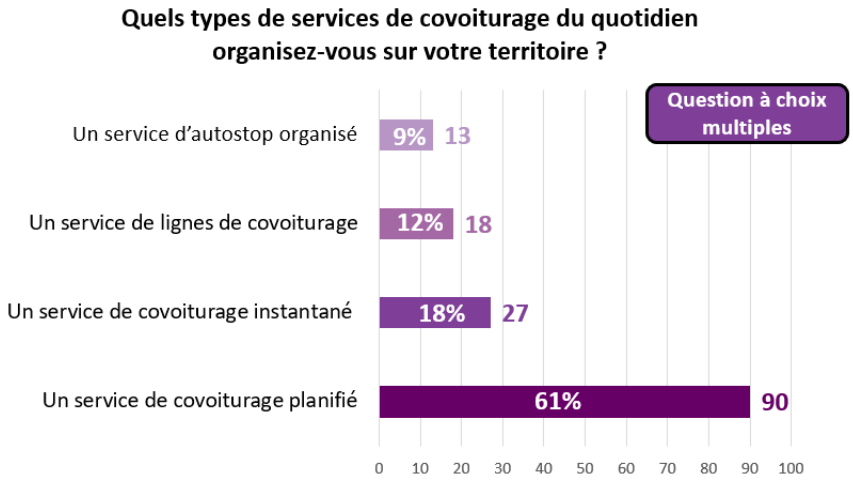
Cette question, à choix multiples, visait à identifier la présence de services de covoiturage du quotidien sur les territoires des répondants, qu'ils soient organisés directement par l'AOM interrogée ou par une autre collectivité.

Les résultats montrent que l**e covoiturage du quotidien est désormais largement implanté au sein des territoires interrogés**. En effet, **71 % des répondants déclarent disposer d'au moins un service de covoiturage sur leur territoire**. Plus précisément, 55 % des AOM indiquent être elles-mêmes à l'initiative d'un ou plusieurs services de covoiturage, illustrant ainsi leur implication directe dans le développement de cette offre de mobilité. À cela s'ajoutent 16 % des répondants qui déclarent qu'un service est proposé sur leur territoire, mais porté par une autre collectivité.

À l'inverse, **27 % des territoires indiquent ne pas disposer de service de covoiturage du quotidien**. Enfin, une proportion très marginale des répondants (2 %) déclare ne pas avoir connaissance de l'existence éventuelle d'un tel service sur son territoire.

GART
22, rue Joubert 75009 Paris - 01 40 41 18 19 - contact@gart.org

Ces résultats témoignent d'une diffusion relativement avancée du covoiturage du quotidien auprès des AOM françaises. Ils mettent également en évidence le rôle central joué par les collectivités dans le déploiement et l'animation de ces services, puisque plus de trois quarts des territoires équipés déclarent en assurer directement l'organisation. Malgré cette dynamique, près d'un tiers des territoires restent encore dépourvus de dispositif de covoiturage, soulignant l'existence de marges de progression, notamment dans les zones où l'offre demeure limitée ou en cours de structuration.



Source : Enquête Nationale sur les services de mobilités partagées, GART, juin 2026

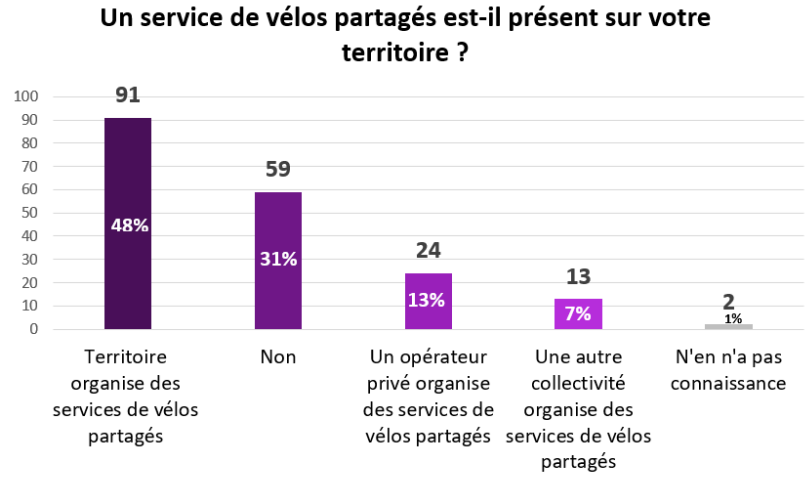
Cette question étant à choix multiples, plusieurs types de services pouvaient être déclarés par un même territoire.

Les résultats montrent une prédominance très nette du covoiturage planifié, mentionné par 61 % des répondants. Ce modèle, qui repose sur une mise en relation des conducteurs et des passagers en amont du trajet via une plateforme ou une application, constitue aujourd'hui la forme de covoiturage la plus largement déployée sur les territoires.

Le covoiturage instantané arrive en deuxième position avec 18 % des réponses, devant les lignes de covoiturage qui représentent 12 % des services déclarés. Enfin, l'autostop organisé demeure plus marginal, avec 9 % des répondants indiquant proposer ce type de dispositif.

Ces résultats soulignent la place centrale occupée par le covoiturage planifié dans les politiques locales de mobilité. Ils montrent également une diversification progressive des solutions proposées, certains territoires combinant plusieurs dispositifs afin de répondre à des besoins variés et à différents profils d'usagers.

1.2 Qui organise et quels services de vélos partagés dans les territoires ?



Source : Enquête Nationale sur les services de mobilités partagées, GART, juin 2026

Les résultats montrent que le **vélopartage est largement répandu**, **68 % des répondants** déclarent disposer d'au moins un service sur leur territoire.

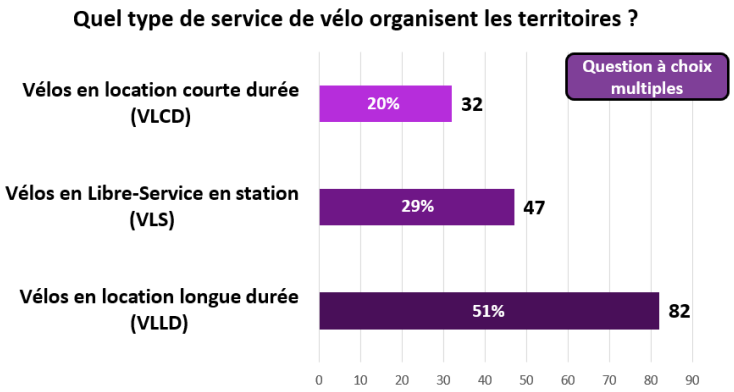
Parmi les territoires répondants, **48 % des AOM indiquent organiser directement ces services**, confirmant le rôle croissant des collectivités dans le développement des mobilités cyclables.

GART
22, rue Joubert 75009 Paris - 01 40 41 18 19 - contact@gart.org

Par ailleurs, **13 % des répondants déclarent qu'un opérateur privé organise un service de vélos partagés sur leur territoire**, tandis que **7 % indiquent qu'il est porté par une autre collectivité**, généralement une commune, une région ou un syndicat mixte.

À l'inverse, près d'un tiers des territoires (**31 %**) ne disposent pas de service de vélos partagés. Enfin, seuls **1 % des répondants** déclarent ne pas avoir connaissance de l'existence éventuelle d'un tel service sur leur territoire.

Ces résultats témoignent d'un niveau de déploiement relativement important du vélopartage au sein des territoires. Ils mettent également en évidence la diversité des modèles de gouvernance observés, associant collectivités et opérateurs privés, même si les AOM demeurent les principaux acteurs du développement de ces services.



Source : Enquête Nationale sur les services de mobilités partagées, GART, juin 2026

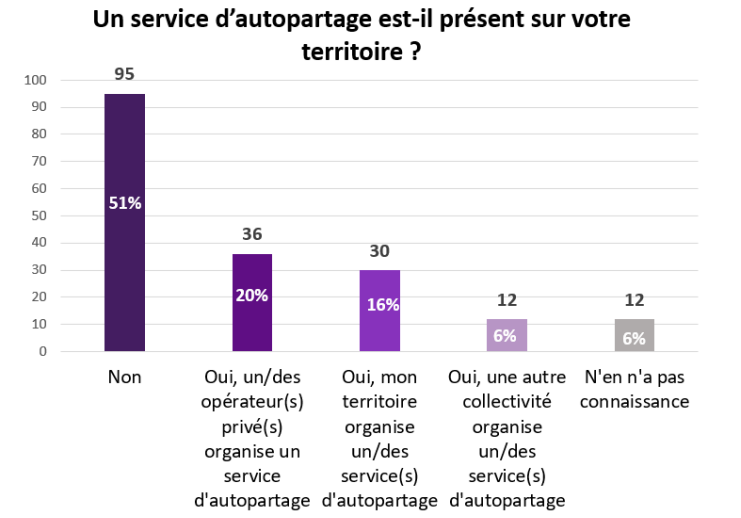
Suivant la même logique que les questions sur les services de covoiturage et la question étant à **choix multiples**, plusieurs types de services de vélos partagés pouvaient être proposés simultanément sur un même territoire.

Les résultats montrent une nette prédominance des **vélos en location longue durée (VLLD)**, présents dans **51 % des territoires répondants**. Ce modèle s'impose comme la principale forme de vélopartage déployée, traduisant une volonté d'accompagner les habitants vers un usage régulier du vélo dans leurs déplacements quotidiens.

Les **vélos en libre-service en station (VLS)** arrivent en deuxième position avec **29 % des réponses**, devant les **vélos en location courte durée (VLCD)**, présents dans **20 % des territoires**.

Ces résultats confirment l'importance prise par la location longue durée dans les politiques cyclables locales, tandis que les dispositifs de libre-service et de location courte durée complètent l'offre afin de répondre à des usages plus ponctuels ou occasionnels.

1.3 Qui organise et quels services d'autopartage dans les territoires ?



Source : Enquête Nationale sur les services de mobilités partagées, GART, juin 2026

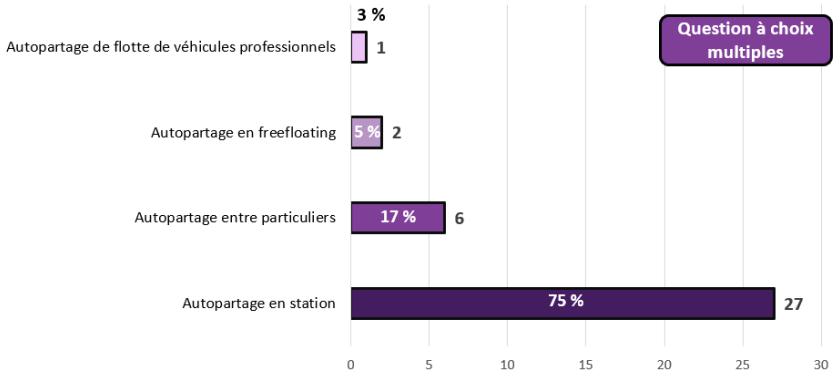
Parmi les trois mobilités partagées étudiées, l'autopartage apparaît comme la moins répandue, avec **une présence déclarée dans 42 %** des territoires interrogés. À l'inverse, 51 % des répondants indiquent ne pas disposer de service d'autopartage sur leur territoire.

GART
22, rue Joubert 75009 Paris - 01 40 41 18 19 - contact@gart.org

Lorsque ce type de service est présent, il est principalement porté par des opérateurs privés, cités par 20 % des répondants. Les territoires organisant directement un service d'autopartage représentent 16 % des réponses, tandis que 6 % des répondants indiquent qu'il est porté par une autre collectivité.

Ces résultats traduisent un niveau de développement encore plus limité que celui observé pour le covoiturage ou le vélopartage. Ils soulignent également le rôle important joué par les opérateurs privés dans le déploiement de l'autopartage, aux côtés des collectivités territoriales qui restent impliquées dans son développement.

Quel type de service d'autopartage organisez-vous sur votre territoire ?



Source : Enquête Nationale sur les services de mobilités partagées, GART, juin 2026

Cette question étant à **choix multiples,** plusieurs formes d'autopartage pouvaient coexister sur un même territoire. La répartition typologique est représentative des réponses tous types d'organisateurs confondus (AOM, autres collectivités et opérateurs privés).

Les résultats mettent en évidence une très forte prédominance de l'autopartage en station, présent dans 75 % des territoires proposant un service d'autopartage. **Ce modèle constitue de loin la forme la plus répandue, toutes catégories d'organisateurs confondues.**

L'autopartage entre particuliers arrive en deuxième position avec 17 % des réponses, tandis que l'autopartage en free-floating demeure plus marginal (5 %). Enfin, l'autopartage de flottes professionnelles reste très peu développé au sein de l'échantillon, avec seulement 3 % des répondants concernés.

Ces résultats montrent que l'autopartage repose encore largement sur des modèles en station, qui offrent un cadre de gestion plus structuré pour les collectivités et les opérateurs. Les autres formes d'autopartage, bien que présentes, demeurent aujourd'hui plus marginales sur les territoires interrogés.

1.4 Freins au développement

Au-delà des territoires déjà engagés dans une démarche de mobilité partagée, l'enquête a permis d'identifier plusieurs facteurs expliquant l'absence de déploiement de ces services.

Raisons principales du non-déploiement	Part moyenne observée (3 enquêtes)
Projets en cours	≈ 26 %
Priorisation d'autres politiques de mobilité (arbitrages)	≈ 23 %
Contraintes financières / modèle économique	≈ 17 %
Absence de volonté politique	≈ 12 %
Expérimentations passées non concluantes	≈ 10 %

Source : Enquête Nationale sur les services de mobilités partagées, GART, juin 2026

Le premier motif évoqué par les répondants concerne **l'existence de projets en cours de définition ou de mise en œuvre (26 %).** Cette proportion témoigne d'un intérêt croissant pour ces solutions de mobilité, même si certaines collectivités se trouvent encore dans une phase de réflexion ou de structuration.

Parmi les principaux freins identifiés figurent également la **priorisation d'autres politiques de mobilité (23 %)**. Dans un contexte de ressources limitées, certaines AOM privilégient en effet d'autres actions jugées plus urgentes ou plus adaptées aux besoins de leur territoire.

Les contraintes financières et les interrogations relatives au modèle économique constituent également un obstacle important, citées par **17 % des répondants.**

L'absence de volonté politique est mentionnée dans 12 % des cas, tandis que certaines expérimentations passées jugées peu concluantes (10 %) semblent avoir freiné la poursuite ou le lancement de nouveaux projets.

GART
22, rue Joubert 75009 Paris - 01 40 41 18 19 - contact@gart.org

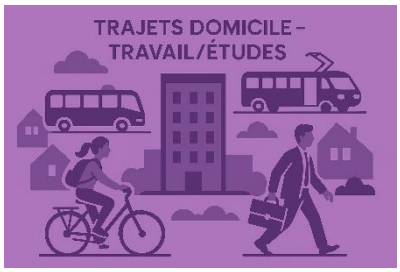
Enfin, les réponses recueillies laissent apparaître un phénomène de mimétisme territorial. **Les retours d'expérience observés sur les territoires voisins semblent en effet influencer** les décisions locales. Lorsqu'un service est perçu comme ayant rencontré des difficultés ou des résultats décevants sur un territoire proche, certaines collectivités peuvent se montrer plus réticentes à engager une démarche similaire.

À l'inverse, **les expériences considérées comme réussies peuvent constituer un facteur d'entraînement** et favoriser la diffusion de ces services.

Ce constat souligne l'importance du partage d'expériences et de la valorisation des retours de terrain pour accompagner le développement des mobilités partagées au sein des territoires.

1.5 Publics cibles des services de mobilités partagées

Lorsqu'ils sont déployés, les services de mobilités partagées s'adressent avant tout aux actifs et aux étudiants, qui constituent le principal public cible.



Cette tendance est particulièrement marquée pour le **covoiturage** et le **vélopartage**, traduisant la volonté des collectivités de répondre aux besoins de déplacements du quotidien, notamment pour les trajets domicile-travail et domicile-études.



Les **résidents non actifs ou non étudiants** représentent un second niveau de cible. Les services de mobilités partagées répondent alors davantage à des besoins de déplacements liés aux achats, aux démarches administratives ou aux activités de loisirs.



À l'inverse, les **publics occasionnels**, tels que les touristes ou les visiteurs, apparaissent globalement moins ciblés, quelle que soit la solution de mobilité considérée.

L'**autopartage** se distingue toutefois des autres services par un positionnement plus équilibré entre les différents profils d'usagers et motifs de déplacement. **Son usage répond aussi bien à des besoins quotidiens qu'à des déplacements plus ponctuels, ce qui lui confère une vocation relativement transversale au sein de l'offre de mobilité des territoires.**

2. Caractéristiques principales des services

La présence d'un service de mobilité partagée ne constitue qu'un premier indicateur de son développement. D'autres critères permettent d'apprécier son niveau d'intégration au sein de l'écosystème local de mobilité, notamment sa couverture territoriale, son intégration dans les outils numériques multimodaux et l'existence d'une articulation tarifaire avec les transports collectifs. Les caractéristiques des trajets, les infrastructures financées ou encore les enjeux autours des occupations du domaine public représentent là aussi, des axes d'analyse majeurs pour les mobilités partagées. L'analyse de ces dimensions qui suit, met en lumière des niveaux de maturité variables selon les services et les territoires.

GART
22, rue Joubert 75009 Paris - 01 40 41 18 19 - contact@gart.org

2.1 Couverture des communes par les services de mobilités partagées de leur AOM

Au-delà de leur présence sur les territoires, l'enquête permet également d'évaluer le niveau de couverture des communes par les différents services de mobilités partagées. **Des écarts importants apparaissent entre les trois modes étudiés, traduisant des logiques de déploiement distinctes**.

Covoiturage

Typologie de territoire	Nombre de territoires	Taux de couverture moyen
Communauté d'agglomérations	55	93 %
Communauté de communes	26	97 %
Communauté urbaine	4	79 %
Métropole	6	94 %
Syndicat mixte des mobilités	9	100%
Île-de-France Mobilités	1	100 %
PETR	2	100 %
Total	**103**	**96 %**

Source : Enquête Nationale sur les services de mobilités partagées, GART, juin 2026

Vélopartage

Typologie de territoire	Nombre de territoires	Taux de couverture moyen
Communauté d'agglomérations	48	75%
Communauté de communes	11	88%
Communauté urbaine	6	86%
Métropole	10	61%
Syndicat mixte des mobilités	12	63%
Île de France Mobilités	1	100%
EPT	1	7%
Total	**89**	**68,5%**

Source : Enquête Nationale sur les services de mobilités partagées, GART, juin 2026

Autopartage

Typologie de territoire	Nombre de territoires	Taux de couverture moyen
Communauté d'agglomérations	18	11%
Communauté de communes	7	21%
Communauté urbaine	3	8%
Métropole	3	33%
Syndicat mixte des mobilités	5	22%
PETR	1	22%
EPT	1	87,5%
Total	**38**	**29,2%**

Source : Enquête Nationale sur les services de mobilités partagées, GART, juin 2026

Le **covoiturage** se distingue par une couverture particulièrement élevée, avec un taux moyen de **96 % des communes couvertes** au sein des territoires concernés. Quel que soit le type d'AOM, le service présente ainsi un maillage très homogène et tend à être accessible à l'échelle de l'ensemble du territoire.

Le **vélopartage** occupe une position intermédiaire avec un taux de couverture moyen de **68 %**. Si le service est relativement bien implanté, son déploiement demeure plus inégal selon les territoires, notamment en raison des investissements nécessaires et des spécificités locales en matière d'infrastructures cyclables.

À l'inverse, l'**autopartage** affiche une couverture nettement plus limitée, avec un taux moyen de **29 % des communes couvertes**. Son déploiement apparaît souvent concentré sur les secteurs les plus denses ou les principaux pôles de déplacements, ce qui explique un maillage territorial plus restreint.

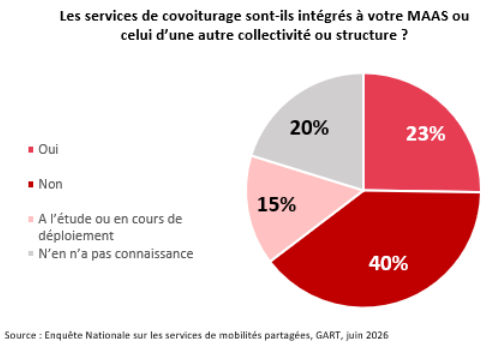
Ces résultats reflètent les caractéristiques propres à chaque service. **Le covoiturage**, reposant principalement sur une mise en relation d'usagers, **peut être déployé à grande échelle** avec des contraintes d'infrastructures limitées. **À l'inverse, le vélopartage et surtout l'autopartage peuvent nécessiter des équipements**, des véhicules ou des stations dédiées, conduisant généralement à une implantation plus ciblée sur certaines parties du territoire.

2.2 Intermodalité : Quelle intégration au sein des services numériques multimodaux

L'intégration des mobilités partagées au sein des plateformes numériques multimodales (MaaS) demeure encore perfectible, même si des dynamiques encourageantes sont observées selon les services.

GART
22, rue Joubert 75009 Paris - 01 40 41 18 19 - contact@gart.org

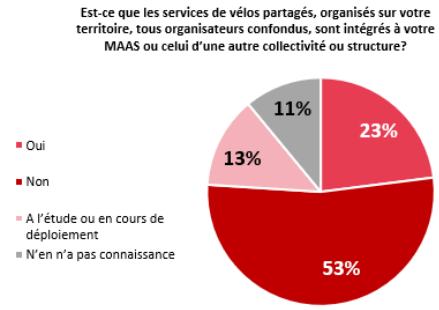
Covoiturage



Source : Enquête Nationale sur les services de mobilités partagées, GART, juin 2026

Le **covoiturage** apparaît comme la mobilité partagée la plus avancée en matière d'intégration numérique. Ainsi, **23 % des territoires déclarent que le service est déjà intégré à leur MaaS**, tandis que **15 % indiquent être en cours d'intégration ou de déploiement**, soit **38 % des territoires engagés dans cette démarche**.

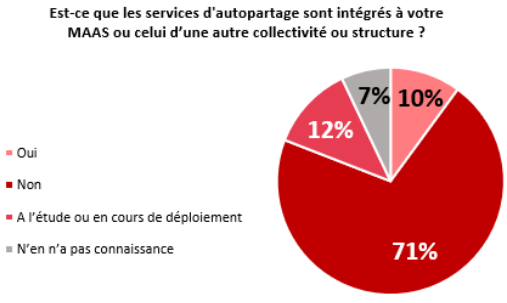
Vélopartage



Source : Enquête Nationale sur les services de mobilités partagées, GART, juin 2026

Le **vélopartage** présente un niveau d'intégration comparable. **23 % des répondants** déclarent une intégration effective au sein de leur MaaS et **13 %** indiquent qu'un projet est à l'étude ou en cours de déploiement, représentant au total **36 % des territoires concernés**.

Autopartage



Source : Enquête Nationale sur les services de mobilités partagées, GART, juin 2026

À l'inverse, l'**autopartage** accuse un certain retard. Seuls **10 % des répondants** déclarent une intégration effective de ces services dans leur MaaS et **12 %** sont engagés dans une démarche d'intégration, soit **22 % des territoires au total**.

GART
22, rue Joubert 75009 Paris - 01 40 41 18 19 - contact@gart.org

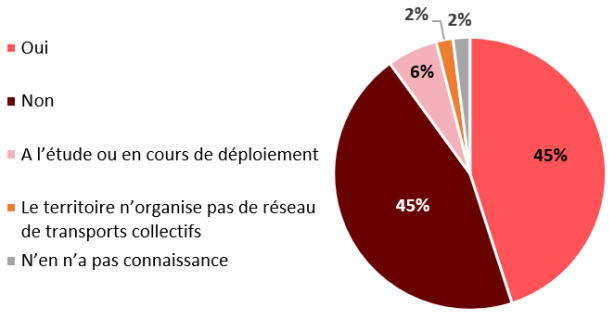
Ces résultats montrent que **le covoiturage et le vélopartage occupent désormais une place croissante dans les stratégies d'intermodalité** portées par les AOM bien que la majorité des territoires déclarent une non-intégration. L'autopartage, bien que progressivement intégré aux outils numériques multimodaux, semble encore faire l'objet d'un déploiement plus limité, probablement en raison de sa moindre diffusion sur les territoires et de modèles d'exploitation plus variés.

2.3 Intermodalité : Quelle tarification combinée avec les transports collectifs

L'intégration tarifaire entre les services de mobilités partagées et les réseaux de transports collectifs demeure encore relativement limitée sur les territoires interrogés.

Vélopartage

Un abonnement aux transports collectifs peut-il donner lieu à une tarification spéciale pour l'usager des services vélos partagés ?

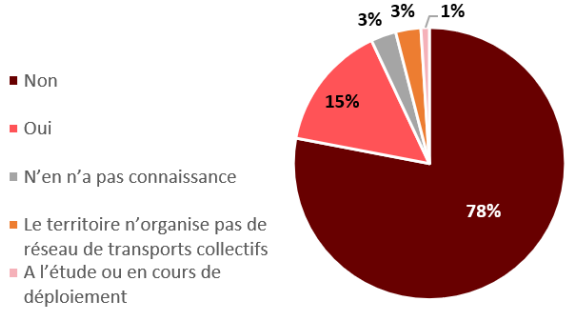


Source : Enquête Nationale sur les services de mobilités partagées, GART, juin 2026

Le **vélopartage** se distingue toutefois des deux autres services étudiés. En effet, **45 % des territoires proposent une tarification spécifique ou avantageuse pour les abonnés aux transports collectifs**, tandis qu'une proportion équivalente (**45 %**) n'en propose pas. Cette répartition témoigne d'un niveau d'intégration tarifaire déjà relativement avancé dans certains territoires.

Autopartage

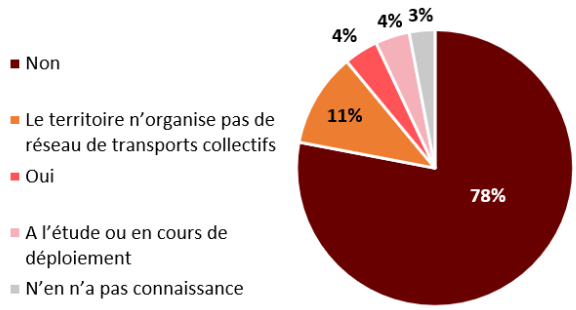
Un abonnement à votre réseau de transports collectifs peut-il donner lieu à une tarification spéciale pour l'usager des services d'autopartage , tous organisateurs confondus ?



Source : Enquête Nationale sur les services de mobilités partagées, GART, juin 2026

Covoiturage

Un abonnement à votre réseau de transports collectifs peut-il donner lieu à une tarification spéciale pour l'usager des services de covoiturage?



Source : Enquête Nationale sur les services de mobilités partagées, GART, juin 2026

À l'inverse, le **covoiturage** et l'**autopartage** présentent des situations très similaires. Dans les deux cas, **78 % des répondants** indiquent ne proposer aucune tarification spécifique liée à un abonnement de transport collectif. Les dispositifs existants demeurent donc encore relativement marginaux, même si quelques territoires ont déjà engagé des démarches en ce sens ou sont en cours de réflexion.

Ces résultats montrent que **l'intégration tarifaire des mobilités partagées au sein des offres de transport public reste encore peu développée**. Le vélopartage apparaît comme le mode le plus avancé sur ce sujet, tandis que le covoiturage et l'autopartage demeurent davantage traités comme des services complémentaires, avec des politiques tarifaires encore largement dissociées de celles des transports collectifs.

GART
22, rue Joubert 75009 Paris - 01 40 41 18 19 - contact@gart.org

2.4 Caractéristiques des trajets des mobilités partagées : Nombre de trajets passagers/mensuels réalisés sur les territoires interrogés.

Caractéristiques des trajets du covoiturage : Nombre moyen de voyages mensuels réalisés via les services de covoiturage d'initiative publique

Les résultats présentés dans ce tableau constituent avant tout une **base d'observation à un instant donné**. Ils permettent d'établir de premiers ordres de grandeur selon les différentes typologies de territoires et d'apprécier la diversité des situations observées au sein de l'échantillon interrogé.

Typologie de territoire	Nombre de territoires	Moyenne	Médiane	Min	Max
Communauté d'agglomérations	48	2 020	**1 478**	10	10 000
Communauté de communes	21	1 108	**421**	15	3 800
Communauté urbaine	3	1 800	**1 100**	500	3 800
Île-de-France Mobilités (IDFM)	1	224 000	_	224 000	224 000
Métropole	5	14 960	**12 000**	10 000	25 000
PETR	1	900	_	900	900
Syndicat mixte des mobilités	10	4938	**2650**	150	20 900
Total	**89**	**35 675**		**10**	**224 000**

Source : Enquête Nationale sur les services de covoiturage, GART, mai 2026

Au total, les **89 territoires répondants** représentent des volumes d'usage très hétérogènes, avec des niveaux allant de **10 trajets** à plus de **224 000 trajets** observés pour Île-de-France Mobilités. Les **métropoles** affichent logiquement les niveaux les plus élevés, avec une médiane de **12 000 trajets**, devant les **syndicats mixtes de mobilité** (**2 650 trajets**) et les **communautés d'agglomération** (**1 478 trajets**).

Les **communautés de communes** présentent quant à elles une médiane de **421 trajets**, traduisant des niveaux d'usage généralement plus modestes.

Ces écarts témoignent de réalités territoriales très diverses, liées notamment aux différences de population, de densité et de maturité des services de mobilité. Cette première photographie constitue ainsi un point de référence qui pourra être enrichi lors des prochaines éditions de l'enquête afin de suivre les évolutions observées dans le temps.

Caractéristiques des trajets du vélopartage : Nombre total de locations courte et longue durée réalisées chaque année sur les services de vélos

L'analyse des volumes de locations de vélos met en évidence des différences importantes selon les territoires et selon le type de service proposé. Sans surprise, les services de **location courte durée** enregistrent les volumes de réservations les plus élevés, avec plus de **80 000 locations annuelles en moyenne** sur les territoires répondants, contre **5042 locations longue durée**. Cet écart s'explique notamment par la nature même des services : une location courte durée peut être renouvelée de nombreuses fois au cours de l'année, tandis qu'une location longue durée correspond généralement à une mise à disposition du vélo sur plusieurs mois, voire une année complète.

GART
22, rue Joubert 75009 Paris - 01 40 41 18 19 - contact@gart.org

Typologie de territoire	Nombre de territoires	Nombre moyen de locations courte durée	Nombre médian de locations courte durée	Min	Max
Communauté d'agglomérations	11	321	**248**	50	1 130
Communauté de communes	1	390	_	390	390
Communauté urbaine	2	338	**338**	20	657
Métropole	3	1 289	**1 226**	215	2 426
Syndicat mixte des mobilités	4	400 754	**1 474**	69	1 600 000
Total	**21**	**80 618**	_	**69**	1 600 000

Source : Questionnaire sur les services de vélo-partages, GART, juin 2026

Concernant la **location courte durée**, les volumes observés demeurent globalement modestes au sein des communautés d'agglomération, avec une médiane de **248 locations annuelles**, tandis que les communautés urbaines atteignent une médiane de **338 locations**. Les **métropoles** se démarquent nettement avec une médiane de **1 226 locations**, traduisant un usage plus soutenu du service dans les territoires les plus denses.
Les **syndicats mixtes de mobilité** présentent également une médiane élevée (**1 474 locations**), mais les résultats révèlent une très forte dispersion des données, avec des valeurs comprises entre **69 et 1,6 million de locations annuelles**.

Typologie de territoire	Nombre de territoires	Nombre moyen de locations longues durées	Nombre médian de locations longues durées	Min	Max
Communauté d'agglomérations	30	606	**140**	11	3 845
Communauté de communes	9	93	**50**	8	270
Communauté urbaine	6	2 946	**809**	200	5 598
Métropole	8	2 741	**2 286**	1 157	5 695
Syndicat mixte des mobilités	10	1628	**225**	51	6902
Île de France Mobilités	1	22 241	_	22 241	22 241
Total	**64**	**5 042**	_	**8**	**22 241**

Source : Questionnaire sur les services de vélo-partages, GART, juin 2026

S'agissant des services de **location longue durée**, les volumes de réservations demeurent logiquement plus limités que ceux observés pour la location courte durée, chaque location correspondant généralement à une mise à disposition du vélo sur plusieurs mois, voire une année complète. Les **communautés de communes** affichent la médiane la plus faible avec **50 locations annuelles**, devant les **communautés d'agglomération** (**140 locations**) et les **syndicats mixtes de mobilités** (**225 locations**). À l'inverse, les **communautés urbaines** et surtout les **métropoles** se distinguent par des niveaux de recours plus importants, avec des médianes respectives de **809** et **2 286 locations longues durées par an**, traduisant une diffusion plus importante de ces services dans les territoires les plus urbanisés.

Les deux indicateurs traduisent ainsi davantage des usages différents qu'un niveau de performance ou d'attractivité supérieur d'un service par rapport à l'autre.

Dans l'ensemble, ces résultats montrent que les services de **location longue durée** apparaissent aujourd'hui davantage **ancrés dans les pratiques des usagers** que les services de location courte durée. Ils confirment également l'influence du niveau d'urbanisation et de la taille des territoires sur les volumes observés, les métropoles et grandes agglomérations concentrant les usages les plus importants. Toutefois, les écarts observés au sein d'une même catégorie de territoire rappellent que le niveau de développement d'un service dépend également de facteurs locaux tels que l'ancienneté du dispositif, la taille de la flotte proposée ou encore les politiques cyclables mises en œuvre par les collectivités.

GART
22, rue Joubert 75009 Paris - 01 40 41 18 19 - contact@gart.org

Caractéristiques des trajets de l'autopartage : Nombre moyen de voyages mensuels réalisés via les services d'autopartage organisés d'initiative publique

Typologie de territoire	Nombre de territoires	Nombre moyen de voyages	Nombre médian de voyages	Min	Max
Communauté d'agglomérations	13	343	**50**	6	2 000
Communauté de communes	5	25	**16**	10	45
Communauté urbaine	4	307	**182**	65	800
Métropole	2	4 550	**4 550**	2 100	7 000
Syndicat mixte des mobilités	3	841	**19**	6	2 500
EPT	1	169	_	169	169
PETR	1	250	_	250	250
Total	**29**	**926**	_	**6**	**7 000**

Source : Enquête Nationale sur les services d'autopartage, GART, mai 2026

Les services d'autopartage d'initiative publique enregistrent en moyenne **926 voyages par mois** sur les territoires répondants. Toutefois, cette moyenne masque d'importantes disparités selon les catégories de territoires.

Les **communautés de communes** et les **communautés d'agglomération** présentent les niveaux d'usage les plus faibles, avec des médianes respectives de **16** et **50 voyages mensuels**. Les **communautés urbaines** affichent une fréquentation plus soutenue, atteignant une médiane de **182 voyages par mois**.

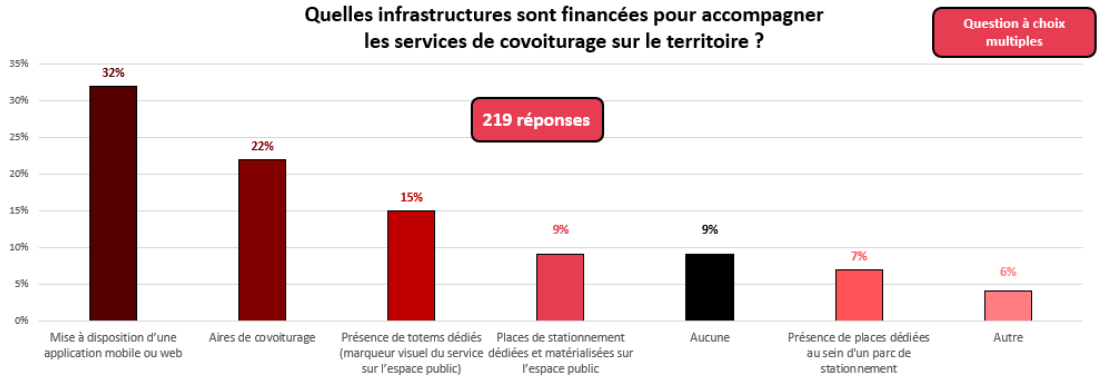
Les **métropoles** se distinguent très nettement avec une médiane de **4 550 voyages mensuels**, confirmant que l'autopartage trouve davantage sa place dans les territoires les plus denses, où la demande potentielle est plus importante et les alternatives à la voiture individuelle plus développées.

Enfin, les **syndicats mixtes de mobilité** présentent des résultats particulièrement hétérogènes. Si leur médiane demeure limitée (**19 voyages mensuels**), les écarts observés entre les territoires traduisent des niveaux de développement très variables selon les contextes locaux.

Dans l'ensemble, les résultats mettent en évidence un **effet d'échelle marqué** : plus le territoire est dense et urbanisé, plus les volumes d'usage de l'autopartage sont élevés. Cela confirme le caractère encore principalement urbain de cette solution de mobilité partagée.

2.5 Les infrastructures financées pour accompagner les services de mobilités partagées

Les infrastructures financées pour accompagner les services de covoiturage



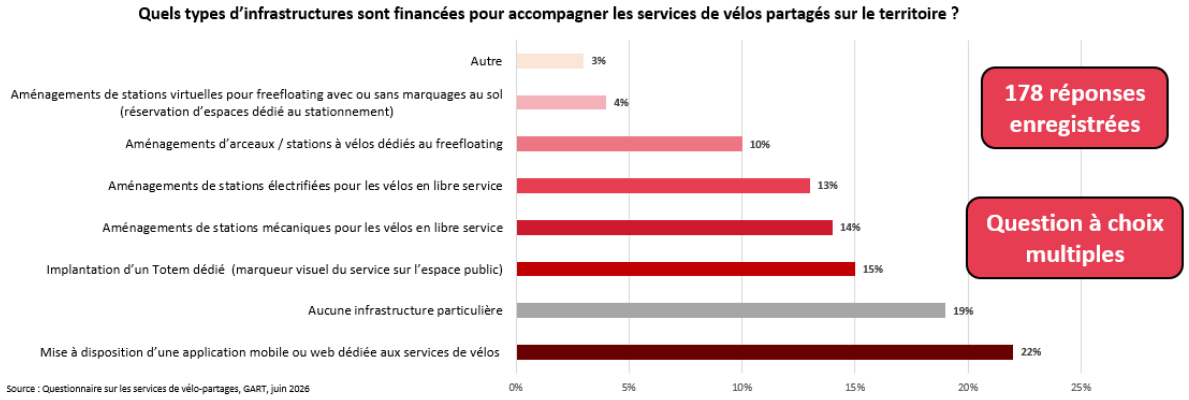
GART
22, rue Joubert 75009 Paris - 01 40 41 18 19 - contact@gart.org

Les résultats montrent que le déploiement des services de covoiturage s'accompagne très majoritairement d'infrastructures et d'aménagements dédiés. En effet, **91 % des services déclarés bénéficient d'au moins un aménagement associé**, traduisant une volonté des territoires de renforcer leur visibilité et leur accessibilité.

Les dispositifs les plus fréquemment mis en place sont les **applications mobiles ou plateformes web** (32 %), suivies des **aires de covoiturage** (22 %) et des **totems ou éléments de signalétique dédiés** (15 %). Des places de stationnement réservées ou matérialisées sur l'espace public sont également déployées dans certains territoires.

Ces résultats montrent que le développement du covoiturage ne repose pas uniquement sur la mise en relation des usagers, mais s'accompagne généralement d'un ensemble d'aménagements visant à faciliter l'usage du service et son identification par les habitants.

Les infrastructures financées pour accompagner le vélopartage

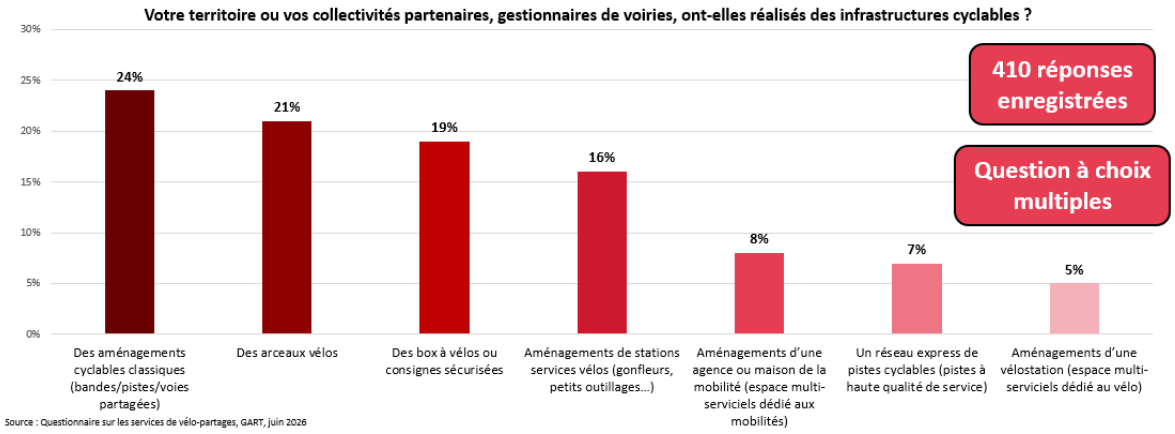


Les infrastructures les plus fréquemment financées par les territoires pour accompagner le déploiement des services de vélopartage concernent les **applications mobiles ou plateformes web**, qui constituent un outil essentiel pour accéder au service, effectuer des réservations ou suivre les disponibilités des vélos. Les **box à vélos**, les **arceaux de stationnement** et les autres équipements liés au stationnement sécurisé figurent également parmi les infrastructures régulièrement financées.

Toutefois, **19 % des répondants déclarent ne financer aucune infrastructure particulière** en lien avec leur service de vélopartage. Ce résultat peut s'expliquer par l'existence d'infrastructures déjà présentes sur le territoire ou par le choix de confier une partie des investissements aux opérateurs.

GART
22, rue Joubert 75009 Paris - 01 40 41 18 19 - contact@gart.org

Les aménagements réalisés par les territoires pour accompagner le vélopartage



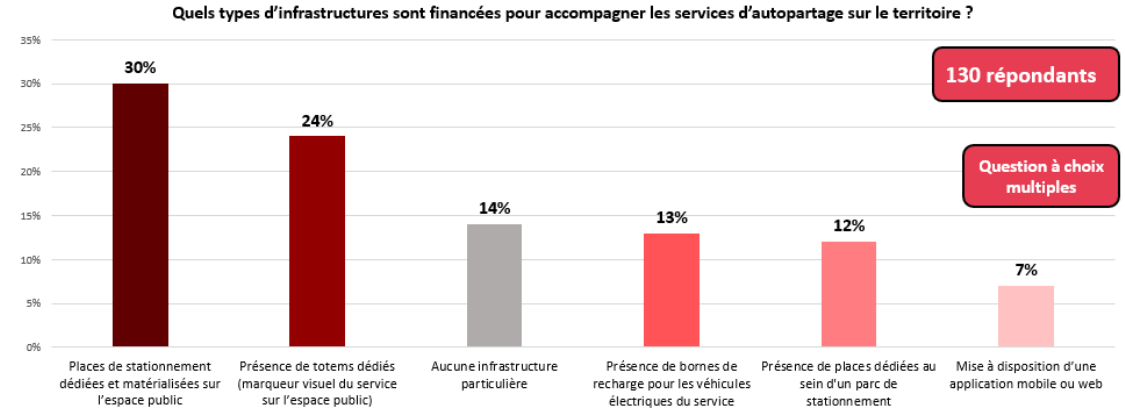
Source : Questionnaire sur les services de vélo-partages, GART, juin 2026

Au-delà des infrastructures directement associées au service, les collectivités investissent également dans des aménagements destinés à favoriser la pratique cyclable. Les **aménagements cyclables classiques** constituent les réalisations les plus fréquentes (**24 %**), traduisant la volonté des territoires d'améliorer les conditions de circulation des cyclistes.

Les **arceaux vélos** (**21 %**) ainsi que les **box sécurisés** (**19 %**) figurent également parmi les principaux équipements mis en place, confirmant l'importance accordée aux enjeux de stationnement. À l'inverse, les **vélostations** demeurent les aménagements les moins répandus, probablement en raison de leur coût d'investissement plus élevé et des contraintes foncières qu'elles impliquent.

Ces résultats montrent que le développement du vélopartage s'accompagne généralement d'investissements plus larges en faveur du vélo, les territoires cherchant à améliorer simultanément l'accès au service et les conditions de pratique cyclable.

Les infrastructures financées pour accompagner l'autopartage



Source : Enquête Nationale sur les services d'autopartage, GART, mai 2026

Les résultats montrent que **86 % des services d'autopartage bénéficient d'au moins un aménagement ou équipement d'accompagnement**, confirmant que le déploiement de cette mobilité s'appuie généralement sur des infrastructures dédiées. À l'inverse, **14 % des territoires déclarent ne mettre en place aucun aménagement spécifique**, une proportion plus importante que celle observée pour le covoiturage ou le vélopartage.

Les équipements les plus fréquemment déployés concernent principalement les **places de stationnement dédiées** et les espaces réservés aux véhicules en autopartage. En revanche, contrairement au covoiturage et au vélopartage, la **mise à disposition d'une application mobile ou d'une plateforme web dédiée demeure plus marginale**, ces outils étant souvent directement portés par les opérateurs eux-mêmes.

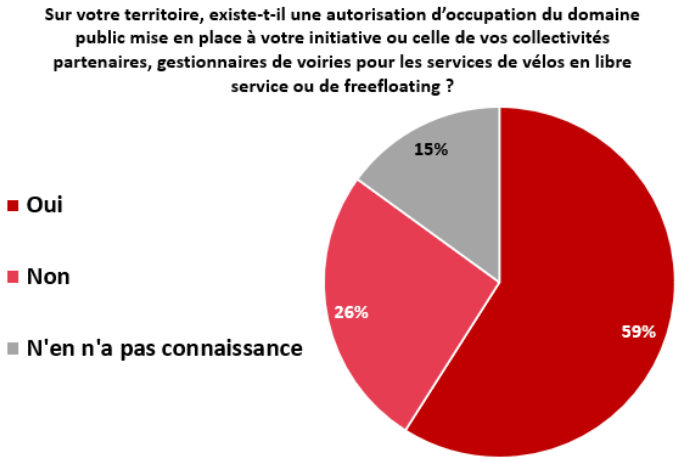
GART
22, rue Joubert 75009 Paris - 01 40 41 18 19 - contact@gart.org

Ces résultats montrent que l'accompagnement de l'autopartage repose avant tout sur des infrastructures physiques destinées à faciliter l'accès et le stationnement des véhicules, davantage que sur des outils numériques développés à l'initiative des collectivités.

2.6 Autorisation d'occupation du domaine public mises en place pour les services de mobilités partagées.

Le développement des mobilités partagées implique souvent une occupation de l'espace public, nécessitant un cadre d'encadrement adapté. L'analyse des autorisations d'occupation du domaine public, des éventuelles redevances associées ainsi que des dispositifs de labellisation permet ainsi d'apprécier le niveau de structuration et de régulation de ces services par les collectivités.

Autorisation d'occupation du domaine public mises en place pour les services de vélopartage



Source : Questionnaire sur les services de vélo-partages, GART, juin 2026

Parmi les **34 territoires ayant répondu à cette question**, une majorité déclare avoir mis en place une **autorisation d'occupation du domaine public (AOT)** pour encadrer le déploiement des services de vélopartage. Ainsi, **59 % des répondants** indiquent recourir à ce dispositif, contre **26 %** qui déclarent ne pas en mettre en œuvre. Enfin, **15 % des territoires** indiquent ne pas avoir connaissance de l'existence d'une telle autorisation sur leur territoire.

Lorsqu'elle est mise en place, cette autorisation prend généralement la forme d'une **convention d'occupation du domaine public**, pouvant donner lieu ou non au versement d'une redevance par l'opérateur. Ces résultats montrent qu'une majorité de collectivités cherche à encadrer l'occupation de l'espace public par les services de vélopartage, même si les pratiques demeurent hétérogènes d'un territoire à l'autre.

Afin de mieux comprendre les modalités de mise en œuvre de ces dispositifs, l'enquête a également permis de recueillir des informations auprès d'une dizaine de territoires concernant les montants de redevance appliqués. Bien que ce panel demeure limité, il offre une première photographie des pratiques observées en matière d'occupation du domaine public pour les services de vélopartage.

Montant de redevance d'occupation du domaine public pour les services de vélopartage.

GART
22, rue Joubert 75009 Paris - 01 40 41 18 19 - contact@gart.org

Typologie de territoire	Nombre de territoires	Montant moyen de la redevance	Montant médian de la redevance	Min	Max
Communauté d'agglomérations	1	20	_	20	20
Communauté de Communes	1	12	_	12	12
Communauté urbaine	3	27	20	10	50
Métropole	4	17,5	15	10	30
Syndicat mixte des mobilités	1	25	_	25	25
Total	**10**	**20**	_	**10**	**50**

Source : Questionnaire sur les services de vélo-partages, GART, juin 2026

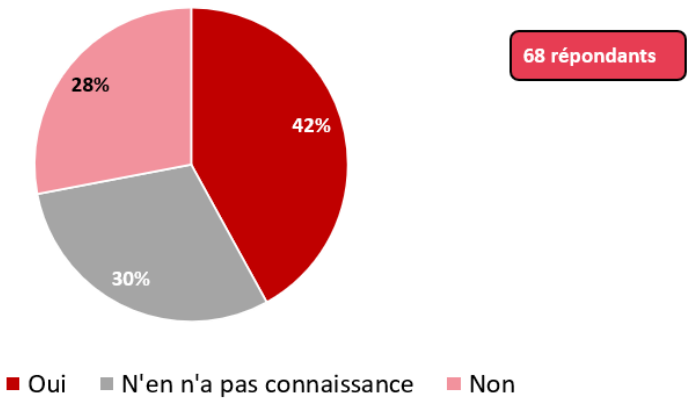
Les données recueillies auprès de **10 territoires** montrent que les redevances appliquées aux services de vélopartage restent globalement faibles. Le **montant moyen observé s'établit à 20 € par vélo et par an**, avec des valeurs comprises entre **10 € et 50 €**.

Les **communautés d'agglomération** et les **communautés de communes** présentent des niveaux relativement homogènes, avec des montants respectifs de **20 €** et **12 €**. Les **communautés urbaines** affichent les montants les plus élevés, avec une moyenne de **27 €** et une médiane de **20 €**, mais également une plus forte variabilité selon les territoires. Les **métropoles** se situent dans une position intermédiaire, avec une moyenne de **17,5 €** et une médiane de **15 €**, traduisant des pratiques relativement homogènes. Enfin, le **syndicat mixte des mobilités** ayant répondu à l'enquête applique une redevance de **25 € par vélo et par an**.

Dans l'ensemble, les montants observés apparaissent cohérents avec les pratiques généralement rencontrées en France. Ils témoignent d'une approche davantage orientée vers l'encadrement et l'accompagnement des opérateurs que vers une logique de valorisation économique du domaine public, les niveaux de redevance demeurant relativement faibles et homogènes entre territoires.

Autorisations d'occupation du domaine public pour les services d'autopartage

Existe-t-il une autorisation d'occupation du domaine public mise en place pour les services d'autopartage organisés sur le territoire?



Source : Enquête Nationale sur les services d'autopartage, GART, mai 2026

Les résultats mettent en évidence une situation plus contrastée que celle observée pour le vélopartage. **42 % des répondants** déclarent avoir mis en place une autorisation d'occupation du domaine public pour les services d'autopartage, témoignant d'une volonté d'encadrer l'exploitation de ces services sur l'espace public.

À l'inverse, **28 % des territoires** indiquent ne pas disposer de ce type de dispositif. Par ailleurs, près d'un tiers des répondants (**30 %**) déclarent ne pas avoir connaissance de l'existence d'une telle autorisation sur leur territoire, révélant un niveau de visibilité ou d'appropriation encore limité du sujet.

Ces résultats suggèrent que les pratiques demeurent relativement hétérogènes selon les territoires. Ils traduisent également un niveau de structuration moins avancé que celui observé pour le vélopartage, en cohérence avec le déploiement plus limité de l'autopartage sur les territoires interrogés.

GART
22, rue Joubert 75009 Paris - 01 40 41 18 19 - contact@gart.org

Montants des redevances d'occupation du domaine public pour les services d'autopartage

En nombre libre, quel est le montant moyen de la redevance d'occupation du domaine public ?

Typologie de territoire	Nombre de territoires	Montant moyen	Montant médian	Min	Max
Communauté d'agglomérations	1	260	_	260	260
Communauté urbaine	3	106	110	50	180
Métropole	2	25	25	20	30
Syndicat mixte des mobilités	1	500	_	500	500
Pôle d'Equilibre Territorial et Rural	1	120	_	120	120
Total	**8**	**207**	_	**20**	**500**

Source : Enquête Nationale sur les services d'autopartage, GART, mai 2026

Les informations recueillies auprès de **8 territoires** montrent que les redevances d'occupation du domaine public appliquées aux services d'autopartage sont sensiblement plus élevées que celles observées pour le vélopartage. Le **montant moyen déclaré atteint 207 € par véhicule et par an**, avec des valeurs comprises entre **20 € et 500 €**.

Les **communautés urbaines** présentent des niveaux relativement homogènes, avec une moyenne de **106 €** et une médiane de **110 €** par véhicule et par an. Les **métropoles** affichent quant à elles les montants les plus faibles observés dans l'échantillon, avec une moyenne et une médiane de **25 €**.

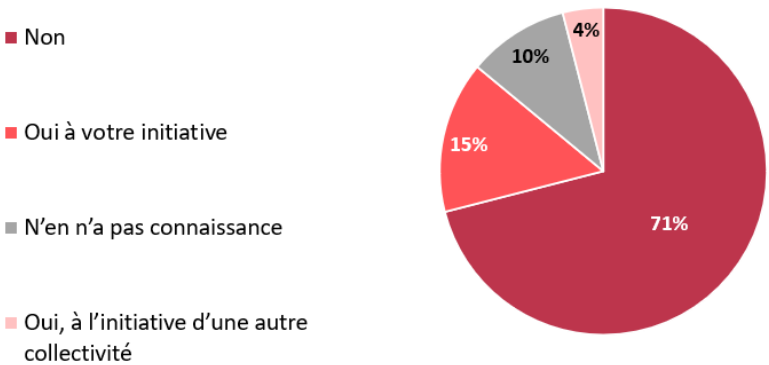
À l'inverse, certaines collectivités appliquent des niveaux de redevance plus élevés, à l'image de la **communauté d'agglomération** ayant répondu (**260 €**) ou du **syndicat mixte des mobilités** (**500 €**).

Compte tenu du nombre limité de répondants, ces résultats doivent être interprétés avec prudence. Ils offrent néanmoins une première photographie des pratiques observées et mettent en évidence une plus grande variabilité des montants que pour le vélopartage. Cette diversité semble traduire des approches territoriales différentes quant à la régulation de l'occupation du domaine public par les services d'autopartage.

Présence d'un label autopartage dans les territoires

Les labels peuvent constituer un outil de visibilité et de valorisation des services d'autopartage. Ils permettent notamment d'identifier certains standards de qualité ou d'encourager le développement de pratiques homogènes sur les territoires.

Existe-t-il un label mis en place à l'initiative des AOM pour les services d'autopartage organisés sur le territoire ?



Source : Enquête Nationale sur les services d'autopartage, GART, mai 2026

Au total, **71 % des répondants déclarent qu'aucun label autopartage n'est mis en place sur leur territoire**, ce qui montre que **cet outil demeure aujourd'hui peu utilisé par les collectivités**. À l'inverse, 19 % des territoires indiquent disposer d'un label, dont 4 % précisent qu'il est porté par une autre collectivité. Enfin, 10 % des répondants déclarent ne pas avoir connaissance de l'existence d'un tel dispositif.

Ces résultats suggèrent que le label autopartage ne constitue pas, à ce stade, un levier prioritaire pour les collectivités. Les territoires semblent davantage privilégier des actions opérationnelles liées au déploiement et à l'exploitation des services qu'à leur labellisation.

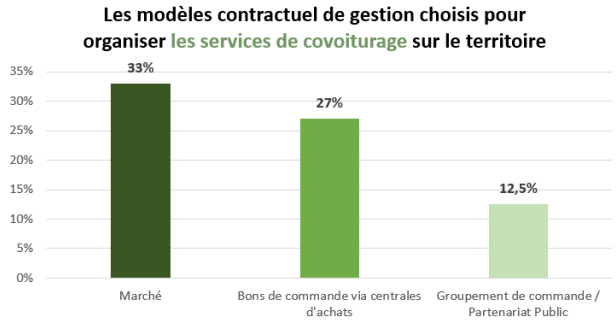
GART
22, rue Joubert 75009 Paris - 01 40 41 18 19 - contact@gart.org

3. Modalités contractuelles et financières

Cette dernière partie s'est attachée à mieux comprendre les modalités de gestion et de financement des mobilités partagées. Cette analyse permet d'identifier les principaux modèles contractuels mobilisés par les territoires, les durées d'engagement retenues ainsi que les sources de financement qui soutiennent le développement de ces services. L'objectif est notamment de mieux comprendre leur niveau de maturité, leur degré de dépendance aux financements publics et la place occupée par les dispositifs nationaux d'accompagnement dans leur développement.

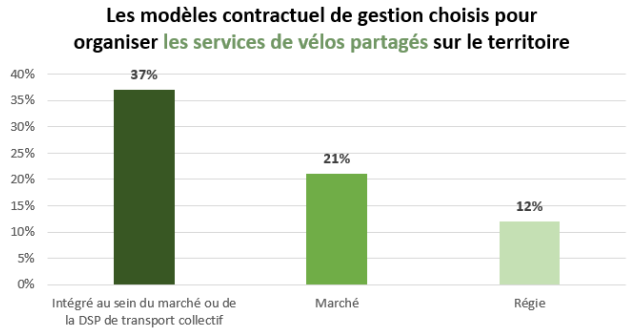
3.1 Les principaux modèles contractuels de gestion des services de mobilités partagées

Les résultats de cette question présentent une certaine homogénéité au niveau des modèles contractuels de gestion choisis pour organiser les services de mobilités partagées.



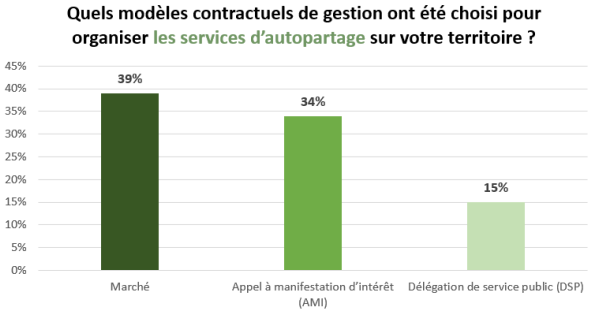
Source : Enquête Nationale sur les services de mobilités partagées, GART, juin 2026

Le **covoiturage** repose majoritairement sur des dispositifs contractuels classiques, complétés notamment par le recours aux centrales d'achats (27 %).



Source : Enquête Nationale sur les services de mobilités partagées, GART, juin 2026

Le **vélopartage** se distingue quant à lui par une intégration plus fréquente au sein des contrats de transport collectif existants, ceux-ci représentant **37 % des modes de gestion observés**, devant les marchés publics (21 %).



Source : Enquête Nationale sur les services de mobilités partagées, GART, juin 2026

L'**autopartage** présente une configuration similaire, avec une forte présence des marchés publics (39 %) et des appels à manifestation d'intérêt (34 %).

Les résultats de l'enquête montrent que les **marchés publics constituent le principal mode contractuel mobilisé pour l'organisation des services de mobilités partagées**. Ils représentent **33 % des contrats de covoiturage**, **39 % des contrats d'autopartage** et **21 % des contrats de vélopartage**.

Malgré ces spécificités, les pratiques observées restent relativement homogènes entre territoires, avec une prédominance des outils contractuels traditionnels et un recours encore limité aux dispositifs de gestion plus innovants ou spécifiques.

GART
22, rue Joubert 75009 Paris - 01 40 41 18 19 - contact@gart.org

3.2 Qu'en est-il des durées contractuelles ?

Les durées contractuelles diffèrent également selon les services. **Le covoiturage repose sur des contrats relativement courts, d'une durée moyenne de 2 ans**, reflétant un secteur encore en évolution et nécessitant des ajustements réguliers.

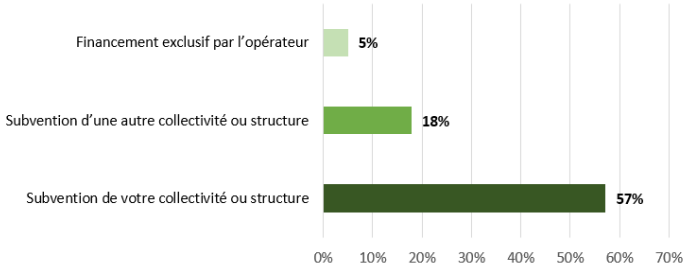
L'autopartage s'inscrit dans une temporalité légèrement plus longue avec des contrats de 3,5 ans en moyenne, tandis que le vélopartage apparaît davantage stabilisé, avec des engagements contractuels atteignant 5,5 ans en moyenne.

Dans l'ensemble, ces résultats traduisent des **niveaux de maturité différenciés selon les services**. Alors que le covoiturage et l'autopartage conservent une certaine souplesse contractuelle, le vélopartage s'inscrit davantage dans une logique de pérennisation et d'intégration aux politiques de mobilité existantes.

3.3 Le financement des services de mobilités partagées

L'analyse des modes de financement montre que les **collectivités locales constituent le principal soutien financier des services de mobilités partagées**, quelle que soit la mobilité considérée. Les modèles économiques observés reposent ainsi majoritairement sur un financement public local.

Comment sont financés le/les services de covoiturage du quotidien ?

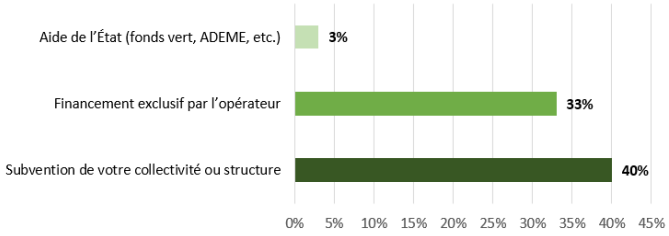


Source : Enquête Nationale sur les services de mobilités partagées, GART, juin 2026

Le **covoiturage** apparaît comme le service le plus fortement porté par les collectivités, avec **57 % des répondants** indiquant bénéficier d'une subvention de leur propre structure. Les aides d'autres collectivités ou organismes représentent **18 % des réponses**, tandis que seuls **5 % des services** reposent sur un financement exclusivement assuré par l'opérateur.

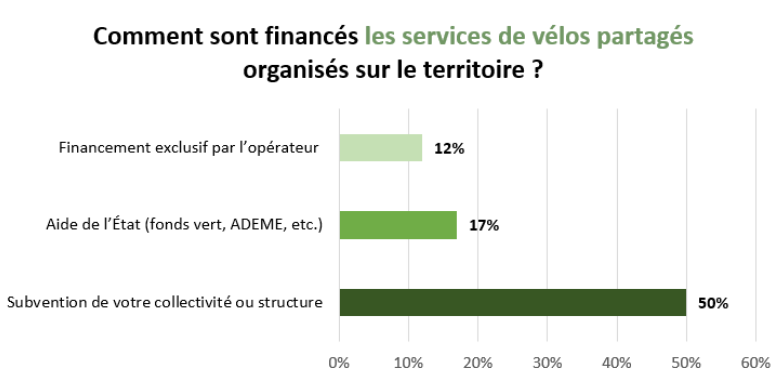
L'autopartage présente une configuration légèrement différente. Si les collectivités demeurent la première source de financement (**40 %**), la part des services financés exclusivement par les opérateurs est nettement plus importante (**33 %**). Les aides de l'État ou des dispositifs nationaux restent quant à elles marginales (**3 %**).

Comment sont financés les services d'autopartage organisés sur votre territoire ?



Source : Enquête Nationale sur les services de mobilités partagées, GART, juin 2026

GART
22, rue Joubert 75009 Paris - 01 40 41 18 19 - contact@gart.org



Source : Enquête Nationale sur les services de mobilités partagées, GART, juin 2026

Le **vélopartage** se distingue par un modèle de financement davantage diversifié. La moitié des services (**50 %**) bénéficie d'un financement direct de la collectivité, mais les aides nationales occupent également une place significative (**17 %**), notamment à travers des dispositifs tels que le Fonds Vert ou les programmes de soutien aux politiques cyclables. Les financements exclusivement portés par les opérateurs représentent pour leur part **12 % des réponses**.

Dans l'ensemble, ces résultats confirment le rôle central joué par les collectivités territoriales dans le développement des mobilités partagées. Si le vélopartage bénéficie d'une diversification plus marquée de ses sources de financement, notamment grâce aux aides nationales, le covoiturage et l'autopartage demeurent principalement tributaires des capacités d'investissement et de soutien des acteurs publics locaux. Cette situation souligne l'importance des financements publics dans le maintien et le développement de ces services sur les territoires.

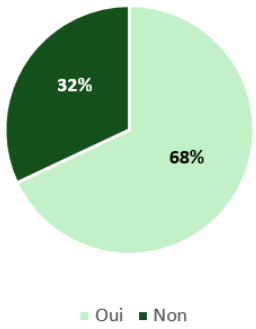
GART
22, rue Joubert 75009 Paris - 01 40 41 18 19 - contact@gart.org

3.4 Les dispositifs nationaux d'aide aux mobilités partagées

Les résultats mettent en évidence un recours contrasté aux dispositifs nationaux d'accompagnement selon les différentes mobilités partagées. Les niveaux de soutien observés varient fortement d'un service à l'autre.

Vélopartage

Etes-vous aidé par un dispositif quelconque dans la mise en place des services de vélos partagés organisés sur votre territoire ? (Fond vert,Programme AVELO...)

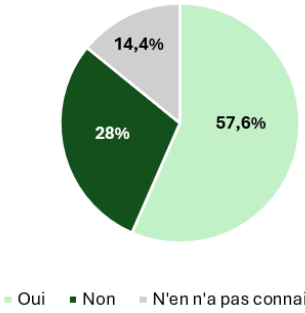


Source : Enquête Nationale sur les services de mobilités partagées, GART, juin 2026

Le **vélopartage** apparaît comme la mobilité la plus soutenue par les dispositifs nationaux. Ainsi, **68 % des territoires déclarent avoir bénéficié d'une aide** pour la mise en place de leurs services, notamment à travers des programmes tels que le **Fonds Vert** ou le programme **AVELO**. Seuls **32 % des répondants** indiquent ne pas avoir mobilisé de financement national.

Covoiturage

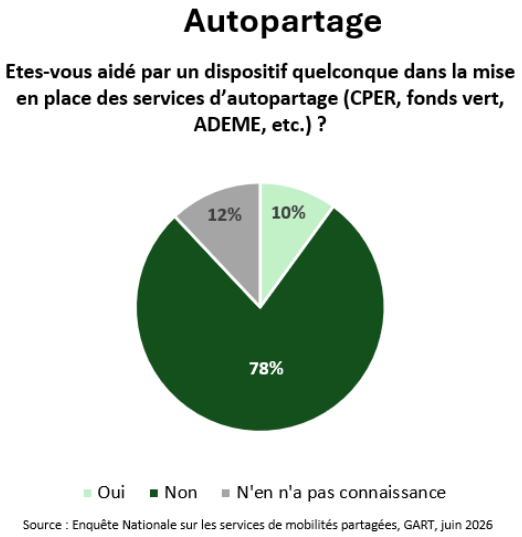
Votre territoire est-il aidé par un dispositif dans la mise en place des services de covoiturage (CPER, fonds vert, ADEME, etc.) ?



Source : Enquête Nationale sur les services de mobilités partagées, GART, juin 2026

Le **covoiturage** bénéficie également d'un niveau de soutien important. Près de **58 % des territoires** déclarent avoir eu recours à un dispositif national d'aide, qu'il s'agisse notamment du Fonds Vert, de l'ADEME ou encore du CPER. À l'inverse, **28 % des répondants** indiquent ne pas avoir bénéficié d'accompagnement financier, tandis que **14 %** ne disposent pas d'information sur ce sujet.

GART
22, rue Joubert 75009 Paris - 01 40 41 18 19 - contact@gart.org



La situation est nettement différente pour l'**autopartage**. Seuls **10 % des territoires** déclarent avoir bénéficié d'un soutien national pour déployer leur service, contre **78 %** qui indiquent n'avoir mobilisé aucune aide. Cette mobilité apparaît ainsi comme la moins accompagnée financièrement parmi les trois étudiées.

Dans l'ensemble, ces résultats montrent que les dispositifs nationaux jouent un rôle significatif dans le développement du vélopartage et du covoiturage, dont les objectifs s'inscrivent pleinement dans les politiques publiques de transition écologique et de report modal. À l'inverse, l'autopartage semble bénéficier d'un niveau d'accompagnement plus limité, ce qui peut contribuer à expliquer sa diffusion plus restreinte sur les territoires. Ces écarts témoignent également des priorités actuelles des politiques de soutien aux mobilités partagées.

GART
22, rue Joubert 75009 Paris - 01 40 41 18 19 - contact@gart.org

Conclusion

Les résultats de cette première enquête nationale consacrée aux mobilités partagées mettent en évidence une réalité désormais bien ancrée au sein des territoires : le covoiturage, le vélopartage et, dans une moindre mesure, l'autopartage, occupent une place croissante dans les stratégies portées par les Autorités Organisatrices de la Mobilité.

Si les niveaux de déploiement demeurent variables selon les services et les territoires, l'étude montre que les mobilités partagées ne constituent plus des dispositifs expérimentaux ou périphériques. Elles s'inscrivent désormais dans les politiques locales de mobilité comme des solutions complémentaires aux transports collectifs, capables de répondre à des enjeux variés d'accès à la mobilité, de transition écologique ou encore d'optimisation de l'usage des véhicules.

L'enquête met également en évidence des trajectoires de développement différenciées. Le covoiturage apparaît aujourd'hui comme le service le plus largement diffusé et le plus homogènement déployé sur les territoires. Le vélopartage se distingue quant à lui par un niveau de structuration important, notamment à travers le développement des services de location longue durée et leur intégration croissante aux politiques cyclables locales. L'autopartage présente enfin un niveau de diffusion plus limité mais conserve un potentiel de développement significatif, notamment dans les territoires les plus denses où les volumes d'usage observés sont les plus élevés.

Au-delà de leurs différences, ces trois mobilités partagées présentent plusieurs caractéristiques communes. Elles s'adressent principalement aux usagers du quotidien, reposent largement sur l'engagement financier des collectivités et nécessitent un accompagnement sous forme d'infrastructures, de services numériques ou encore d'aménagements de l'espace public. Elles demeurent toutefois confrontées à plusieurs défis, qu'il s'agisse de leur intégration aux systèmes MaaS, de l'articulation tarifaire avec les transports collectifs ou encore de la sécurisation de leurs modèles économiques.

Les nombreux retours qualitatifs recueillis dans les questionnaires mettent également en lumière l'importance des dynamiques territoriales dans le développement de ces services. Les stratégies mises en œuvre par les territoires voisins, les retours d'expérience partagés entre collectivités ou encore la capacité d'ingénierie locale apparaissent comme des facteurs déterminants dans les choix de déploiement. La diffusion des mobilités partagées semble ainsi relever autant d'enjeux techniques et financiers que de mécanismes d'apprentissage collectif entre territoires.

Enfin, cette étude constitue avant tout une première photographie nationale des services de mobilités partagées. Elle permet de poser des ordres de grandeur jusqu'alors peu documentés et d'établir un point de référence pour les années à venir. Le renouvellement de l'enquête permettra d'observer les évolutions de ces services dans le temps, d'identifier les tendances émergentes et de mieux comprendre les conditions favorisant leur développement.

À travers cette démarche, le GART entend poursuivre son rôle d'observateur et d'accompagnateur des autorités organisatrices de la mobilité. L'ambition est de contribuer à une meilleure connaissance des mobilités partagées, de favoriser le partage d'expériences entre territoires et d'accompagner l'émergence de solutions toujours plus adaptées aux besoins de mobilité des habitants.

GART
22, rue Joubert 75009 Paris - 01 40 41 18 19 - contact@gart.org

Sous la direction de
Alexandre MAGNY, directeur général du GART

Ont participé à la rédaction de cette enquête
Siriman COULIBALY, chargé de missions mobilités partagées et transition énergétique du GART
siriman.coulibaly@gart.org

Rédaction de l'enquête
Juillet 2026

Crédits photographiques
Crédits Schneider-Saada / Adobe Stock

Date de publication
Octobre 2026

Ce guide est disponible en ligne sur le site internet du GART
www.gart.org

GART
22, rue Joubert 75009 Paris - 01 40 41 18 19 - contact@gart.org

À propos du GART

Notre association représente un espace unique où les autorités organisatrices de la mobilité locales et régionales échangent, partagent leurs bonnes pratiques et bâtissent ensemble des solutions adaptées à leurs territoires. Nos ressources économiques, juridiques et scientifiques accompagnent au quotidien nos adhérents dans l'exercice de leurs compétences. Par son influence, notre association porte la voix des collectivités et les défend à tous les niveaux où se déterminent les politiques publiques de mobilité.

www.gart.org

gart
LA MOBILITÉ EN COMMUN