



**ALLIANCE  
DES MOBILITES**  
par Mobilians

# LE GUIDE DES NOUVELLES MOBILITÉS

Le manuel pratique pour déployer les  
nouvelles mobilités sur votre territoire



# INTRODUCTION

**Parce que les territoires sont aujourd'hui les acteurs clés pour une transition écologique du secteur des transports réussie et effective, l'Alliance des Mobilités, 19ème métier de Mobilians, a réalisé un livrable à visée pédagogique présentant aux décideurs locaux les différents modes de transports durables pouvant être déployés sur leurs territoires ainsi que les outils nécessaires à leur mise en oeuvre.**

## Le mot du Président

"Depuis le vote de la LOM fin 2019, les AOM sont en première ligne pour développer les nouvelles mobilités et ainsi offrir des solutions partout sur leur territoire, effectuer leur transition écologique, le tout en complémentarité avec le transport collectif dont elles ont historiquement la charge.

Ce Guide des Nouvelles Mobilités est un véritable manuel pratique à destination des AOM pour leur permettre de déployer rapidement et efficacement ces nouvelles solutions : covoiturage, autopartage, scooter électrique, vélo, micro-mobilité, stationnement intelligent. L'ensemble des opérateurs de l'Alliance des Mobilités, qui regroupe plus de 100 startups et les principaux acteurs des nouvelles mobilités en France, ont travaillé ensemble pour aboutir aux meilleures pratiques et aux écueils à éviter.

Ensemble, déployons les nouvelles mobilités sur vos territoires !"



**Julien HONNART**  
**Président Nouvelles**  
**Mobilités de l'Alliance,**  
**Cofondateur de Klaxit**

## A propos de l'Alliance

L'Alliance des Mobilités, 19ème métier de Mobilians (ex CNPA), fédère et représente l'ensemble des entrepreneurs de la mobilité et de l'automobile qui mettent l'innovation au service de la mobilité des citoyens d'une part, mais également au service de la digitalisation des métiers historiques de l'automobile d'autre part. L'Alliance des Mobilités rassemble aujourd'hui plus de 100 entreprises de l'automobile et de la mobilité, jeunes pousses comme licornes.

Au sein de sa verticale Nouvelles Mobilités, l'Alliance des Mobilités fédère notamment les acteurs du covoiturage, de l'autopartage, des vélos, trottinettes et scooters partagés, des parkings intelligents ou encore de la promotion de l'intermodalité.

Retrouvez la liste de nos membres sur [www.alliance-des-mobilites.com](http://www.alliance-des-mobilites.com)



# 1. COVOITURAGE



***Le covoiturage courte distance consiste à inciter les conducteurs de véhicules particuliers circulant déjà sur le territoire à transporter d'autres passagers effectuant le même trajet.***

## **INTÉRÊTS POUR LES TERRITOIRES**

Particulièrement adapté aux déplacements récurrents, notamment le domicile-travail, le covoiturage apporte une solution de mobilité durable aux publics dépendants de la voiture, principalement dans le péri-urbain.

Il permet également de mieux desservir les zones d'activités économiques, d'augmenter le pouvoir d'achat face à la hausse du prix des carburants, d'atteindre les objectifs de réduction de CO2 et de décongestionner les axes principaux en optimisant le parc roulant.

# MISE EN OEUVRE ET RECOMMANDATIONS



## Sur la courte distance : pas de subvention des trajets = pas de trajet

Sur de courtes distances (< 80 km), le développement du covoiturage nécessite une incitation financière de la collectivité vis-à-vis des covoitureurs. Afin de créer un intérêt économique suffisant pour que les automobilistes laissent leur voiture au garage et deviennent passagers d'un covoiturage, il est nécessaire que le conducteur soit rémunéré et que le trajet coûte moins cher au passager que le coût ressenti de son véhicule.

## Quelle tarification mettre en place ?

### POUR LES CONDUCTEURS : UNE RÉMUNÉRATION MINIMUM / PASSAGER

Afin qu'un conducteur fasse l'effort de passer prendre un passager, une rémunération minimum d'environ 2€ est nécessaire, et ce quelle que soit la distance du trajet. L'effort étant multiplié par le nombre de passagers, cette rémunération doit s'appliquer pour chaque passager transporté.

*Exemple : subventionnement de 2€ par trajet et par passager jusqu'à 20km, puis 0,10€ par km et par passager. Pour un trajet de 20km avec deux passagers, le conducteur percevra donc 4€ pour son trajet.*

### POUR LES PASSAGERS : UNE TARIFICATION ATTRACTIVE

Pour convaincre des automobilistes de devenir passagers d'un covoiturage, la tarification doit être attractive, c'est-à-dire largement inférieure au gain du conducteur, la différence étant la subvention.

## Une subvention pérenne pour une pratique pérenne

Comme pour le transport en commun, le subventionnement des trajets fait partie intégrante du financement d'un réseau de covoiturage dans la durée. Il est indispensable de pérenniser le subventionnement dans le temps afin de maintenir l'usage, comme en témoigne la chute de 95% des volumes de covoiturage en Île-de-France suite à l'arrêt de la subvention par IDFM entre mi-juillet 2020 et mi-février 2021.



## Quel est le modèle économique de ce service ?

Les modèles économiques varient selon les opérateurs (ex : vente de licence, prestations d'accompagnement). Néanmoins, tous proposent une commission au trajet, qui vient rémunérer les coûts de production d'un trajet pour le compte de la collectivité (mise en relation, flux de paiement, preuve de covoiturage, etc.). Cette commission est une rémunération au succès (pas de trajet = pas de commission). Par ailleurs, le coût global d'un trajet pour la collectivité (subvention + commission) rapporté au kilomètre reste très largement inférieur au subventionnement moyen du transport en commun en péri-urbain.

## 2. AUTOPARTAGE



***L'autopartage est la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'opérateur gestionnaire.***

### **INTÉRÊTS POUR LES TERRITOIRES**

L'autopartage permet un gain d'espace et une réduction des émissions polluantes en ville. En effet, une voiture en autopartage en boucle remplace 5 à 8 voitures particulières et réduit en moyenne de 40% les émissions en GES de chaque utilisateur.

L'autopartage a aussi un impact social en offrant une solution de mobilité à des populations non motorisées ou dotées de véhicules concernés par les interdictions de circulation en ZFE.

# MISE EN OEUVRE ET RECOMMANDATIONS



## Les différents types d'autopartage

- En boucle : le véhicule doit être récupéré et restitué au même point (une station) et nécessite une réservation à l'avance. Ce mode est à privilégier en zone peu dense.
- En free-floating : le véhicule peut être récupéré et restitué sur n'importe quelle place libre située dans une zone prédéfinie et ne nécessite pas de réservation à l'avance.
- Combiné : consiste à mêler en une offre unique boucle et free-floating. Chaque véhicule est dédié à un mode et à la tarification associée.
- Entre particuliers : ce mode peut être mis en œuvre de manière plus ou moins informelle dans la sphère privée, ou par l'intermédiaire d'une plateforme.



## Quel est le rôle des collectivités dans la mise en place de l'autopartage ?

Les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) sont les autorités compétentes pour organiser l'autopartage sur leur territoire. Les communes et les intercommunalités détentrices des compétences « stationnement » et « voirie » sont également impliquées dans la mise en œuvre opérationnelle de l'autopartage.

### En zones denses

L'AOM régule le service via un label autopartage qui ouvre notamment droit à :

- des places de stationnement réservées,
- des tarifs préférentiels,
- des autorisations de circulation dans des zones interdites à d'autres véhicules.

La Ville délivre les autorisations de stationnement.

### En zones peu denses

Pour des raisons de difficulté d'autofinancement du service, la collectivité peut intervenir de manières différentes pour créer un service d'autopartage :

- Se positionner en tant qu'opérateur, en régie ou par le biais d'une société publique locale (SPL) comme à Belfort ou Angers ;
- Lancer un marché, une délégation de service public dédiée, un Appel à Manifestation d'Intérêt ou intégrer l'autopartage dans une délégation de service public plus globale de transports publics comme à La Rochelle ;
- Participer à la création d'une Société Coopérative d'Intérêt Collectif (SCIC) ou rejoindre une SCIC existante comme à Strasbourg ou Chambéry.

# 3. LE LIBRE-SERVICE



Les réseaux de vélos, trottinettes et scooters électriques sont des services de micromobilité venant compléter l'offre publique et privée de transport et pouvant être déployés des cœurs de ville aux périphéries, dans les métropoles comme dans les villes moyennes.

Ils sont mis en place par la collectivité soit en faisant appel à des opérateurs privés qui déploient ces flottes dans des zones denses et dont les recettes reposent sur les utilisateurs, soit, dans le cas des vélos, en les subventionnant comme les transports publics dans le cadre d'appels d'offre pour permettre un accès au plus grand nombre et un déploiement dans des zones moins fréquentées.

## 3.A / TROTTINETTES, VÉLOS ET SCOOTERS ÉLECTRIQUES

**Les trottinettes, vélos et scooters électriques en libre-service sont des services de location modernes et durables proposés par des opérateurs privés à travers une application mobile.**

### INTÉRÊTS POUR LES TERRITOIRES

Zéro émission, zéro bruit et zéro odeur, ces engins permettent de réduire la pollution atmosphérique et sonore en ville.

Ils permettent également de proposer une alternative venant compléter le réseau de transport en commun tout en améliorant la desserte du territoire et la décongestion de l'espace public en zones urbaines très denses.

La mise en place de tels services permet enfin de renforcer l'attractivité du territoire.



L'installation de services de trottinettes et vélos en libre-service a cet autre intérêt de permettre aux villes de se conformer avant 2026 à l'article 52 de la LOM, qui dispose : *"(...) Aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel"*.

Les scooters électriques encouragent les utilisateurs au civisme puisque ces véhicules sont immatriculés et peuvent faire l'objet d'une verbalisation que les opérateurs répercutent aux utilisateurs.

# MISE EN OEUVRE ET RECOMMANDATIONS



## Quel est le modèle économique de ce service ?

Facturés à l'usage ou sur abonnement, les services privés incluent l'ensemble des frais additionnels et le coût de l'assurance.



## Comment déployer ces services sur mon territoire ?

Ces services sont encadrés par l'article 41 de la Loi d'Orientation des Mobilités de 2019, qui préconise une procédure d'appel à manifestation d'intérêt lancée publiquement par la ville ou l'autorité organisatrice selon le cadre légal réglementaire fixé par la loi.

Cet appel à manifestation d'intérêt peut être lancé dans le cadre d'une expérimentation ou d'une convention d'occupation du domaine public plus longue.



### Notre recommandation

Pour garantir des opérations durables et responsables, nous recommandons une convention d'une durée minimum de 3 ans.



## La nécessaire concertation avec les opérateurs

Il est vivement recommandé aux collectivités de travailler en amont avec les opérateurs afin de déterminer les meilleures solutions pour leurs besoins, notamment concernant :

- La zone de couverture du service (ville centrale, territoire métropolitain...);
- Le nombre d'engins;
- Les règles d'entretien et de rapatriement des véhicules endommagés;
- Les règles de stationnement (identification des emplacements autorisés, mise en place d'un strict contrôle du stationnement,...);
- Les éventuelles intégrations avec l'offre de transport public.

**Pour les vélos et trottinettes en libre-service, il faut en moyenne 50 véhicules pour 10 000 habitants**

## 3.B / LES SERVICES DE VÉLOS PUBLICS

*Prolongement des transports publics, les services de vélos publics sont déployés et subventionnés par les AOM pour garantir un accès au plus grand nombre et un déploiement y compris dans les périphéries et les villes moyennes. Ces services peuvent prendre plusieurs formes pour répondre aux différents besoins du territoire : libre-service (avec ou sans station), location longue durée, vélo en gare, etc.*

### INTÉRÊTS POUR LES TERRITOIRES

Les services de vélos publics répondent à 3 enjeux prioritaires des collectivités :



- Ils décarbonent et apaisent la ville car le vélo, même électrique, est peu émissif en CO<sub>2</sub> (240kg CO<sub>2</sub>eq selon l'ADEME). Un vélo partagé décarbonne d'autant plus puisqu'il repose sur l'économie du partage et permet ainsi d'effectuer jusqu'à 8 à 10 trajets par jour avec un seul et même vélo.



- Ils permettent une mobilité inclusive autant géographiquement que socialement car ils peuvent être déployés au plus profond des territoires, leur granularité et faible coût par rapport aux transports plus lourds facilitant les trajets multimodaux.



- Ils améliorent la santé en mettant ou remettant en selle les usagers voire en les transformant en cyclistes durables ! Les services vélos sont en effet un bon moyen de tester le vélo, les usagers pouvant ensuite se tourner vers le vélo individuel ou d'autres services vélo (voir notre Infographie vélo). L'ADEME a chiffré à 0,69€ les dépenses de santé économisées par km de vélo parcouru, une manne qui pourrait justement être utile aux villes pour financer ces services !

# MISE EN OEUVRE ET RECOMMANDATIONS



## Deux types d'appels d'offre possibles

- La collectivité souhaite assurer la gestion du service en régie : appel d'offre de fourniture
- La collectivité souhaite déléguer la gestion du service à un ou plusieurs prestataires : appel d'offre de fourniture et d'exploitation

## La check-list pour un appel d'offre réussi !

- ✓ Prévoir des délais suffisants, d'abord pour la concertation puis pour le déploiement, en ayant conscience des contraintes de chaque partie prenante.
- ✓ Fixer des objectifs clairs liés au report modal, à l'intermodalité, ou encore au capital mobilité de votre population. De ces objectifs découleront le type de service vélo et la zone couverte par ce service.
- ✓ Choisir le bon mode de contrat (fourniture uniquement, fourniture et exploitation séparée, délégation de service public, marché public etc.). Il est possible d'envisager un format de "dialogue compétitif" pour laisser les opérateurs proposer des solutions plus diverses que dans le cadre d'un cahier des charges fixé à l'avance.
- ✓ Inclure toutes les parties prenantes (population, vélocistes locaux, entreprises).
- ✓ Rencontrer les fournisseurs pour comprendre quelle serait la solution la plus adaptée pour votre collectivité (accompagnement dans le cadrage du projet, application mobile ergonomique, logiciel de gestion intégré pour la maintenance ou encore le service client).
- ✓ Définir le budget et chercher des financements (nationaux et européens).
- ✓ Assurer un rentabilité au service en définissant des prix usagers permettant de couvrir 30 à 50% des coûts du service. Ceci en pensant à réserver des tarifs sociaux pour vos populations les plus défavorisées.
- ✓ Avoir une approche globale et penser à l'interconnexion avec d'autres services de mobilité déjà déployés.
- ✓ Anticiper l'intégration MaaS pour mutualiser la mobilité sur une seule et même plateforme.
- ✓ Communiquer auprès de votre population avec le support de vos prestataires, qui pourront partager avec vous leur connaissance du marché.



# 4. STATIONNEMENT INTELLIGENT



***Le stationnement intelligent consiste à déployer des solutions de stationnement pour tous les usagers de la mobilité (douce ou traditionnelle) face à la mutation profonde des villes (développement du vélo, déficit d'infrastructures de stationnement, ZFE, etc.).***

**LE SAVIEZ-VOUS ?** 

30% de la congestion automobile est provoquée par des usagers en recherche de stationnement

# INTÉRÊTS POUR LES TERRITOIRES



En réduisant la congestion automobile, le stationnement intelligent réduit les émissions de CO<sub>2</sub> de ces véhicules qui, moteurs allumés, cherchent à se garer.

On estime qu'une solution de stationnement intelligent représente, par véhicule et par an, l'équivalent de 0,44tCO<sub>2</sub> de GES évitées.



Les solutions de stationnement intelligent participent également à apaiser les villes tant la carence structurelle et croissante de solutions de stationnement en voirie peut être génératrice de stress, d'angoisse et d'incivilités en tout genre.



En allant plutôt trouver les places vacantes inutilisées dans les sous-sols de nos villes, les solutions de stationnement intelligent permettent d'éviter la construction de nouveaux parkings et donc l'usage du béton, matériau nuisible pour la planète.

On estime qu'une place trouvée en sous-sol permet d'éviter l'émission de 0,9tCO<sub>2</sub> de GES provoquée par l'utilisation du béton.

## MISE EN OEUVRE ET RECOMMANDATIONS

3 ETAPES

### 1 - Analyser la tension sur le stationnement et mieux comprendre les besoins actuels

Moins de 7 places de stationnement en voirie pour 10 véhicules motorisés = tension élevée (source : CEREMA)

### 2 - Identifier le foncier disponible et sous-exploité et inciter les grands propriétaires à prendre attache avec les opérateurs de stationnement intelligent

Des milliers de places de stationnement vides sont détenues par les bailleurs sociaux. Les partenariats avec les acteurs du stationnement intelligent leur permettent une meilleure rentabilité de leur foncier.

### 3 - Inciter les usagers de la voiture à libérer l'espace public et à se garer en sous-sol

Dans une logique de libération de l'espace public, les usagers de stationnement doivent être fortement incités à se garer en sous-sol.

Le stationnement résidentiel en sous-sol doit être référencé et intégré à part entière dans le droit au stationnement à tarif préférentiel « résident » mis en place par la majorité des communes.

# INFOGRAPHIE VÉLO

Parce que les territoires sont les acteurs et témoins d'une véritable révolution du vélo chez les particuliers mais également les professionnels, l'Alliance des Mobilités a souhaité présenter l'ensemble des étapes et acteurs impliqués dans le parcours des cyclistes et mettre en exergue le rôle des collectivités pour maximiser la part modale cyclable.



## S'INFORMER & SE FORMER

Connaître la meilleure solution vélo adaptée à sa situation : il y a un vélo pour chaque trajet !

Apprendre à faire du vélo, gagner en aisance et/ou se former à la sécurité routière à vélo.

AUPRÈS DE QUI ?

EMPLOYEURS  
LOUEURS DE VELOS  
REVENDEURS DE VELOS  
ASSOCIATIONS  
MAISONS DU VÉLO

AUPRÈS DE QUI ?

ASSOCIATIONS  
VÉLO-ÉCOLES  
FORMATEURS PRO  
EMPLOYEURS

## COLLECTIVITÉS, VOTRE RÔLE



Créer des campagnes d'information sur les moyens de pratiquer le vélo sur votre territoire et/ou une liste des acteurs



Réaliser une carte des itinéraires vélos sécurisés, des infrastructures ainsi que des trajets pour se rendre dans les principaux points d'intérêt de votre région ou même réaliser une application ou un site web dédié



Soutenir financièrement les associations de promotion du vélo ainsi que les cours proposés par les revendeurs et/ou employeurs

## SE PROCURER UN VELO

### 3 OPTIONS



**Acheter**  
Pour une liberté totale



**Louer**  
Pour accéder à un bon équipement à un coût limité



**Partager**  
Pour une tranquillité assurée à coût très limité

## COLLECTIVITÉS, VOTRE RÔLE



Sensibiliser les employeurs au FMD et au vélo de fonction



Favoriser l'installation de loueurs et revendeurs de cycles sur le territoire



Proposer des subventions à l'achat de vélo



Développer des services de vélo-partage publics ou privés sur le territoire



Échanger avec les collectivités voisines pour mutualiser et renforcer le réseau

## ROULER !



### S'orienter

Avec des applications d'itinéraires



### Entretien / réparer son vélo

Aux "points entretien", chez des réparateurs professionnels ou des associations



### Recharger son vélo

Infrastructures privées ou publiques



### Stationner / sécuriser

Arceaux, consignes, abris vélos, parkings...



## COLLECTIVITÉS, VOTRE RÔLE

Développer des infrastructures qui garantissent un usage paisible du vélo (stationnement, recharge, pistes cyclables et voies réservées, abris sécurisés, etc.)





## **Alliance des Mobilités - Mobilians**

43 bis Route de Vaugirard

CS 80016

92197 Meudon Cedex

[www.alliance-des-mobilites.com](http://www.alliance-des-mobilites.com)

 @Alliance des Mobilités

 @AMobilites