



6t bureau
de recherche

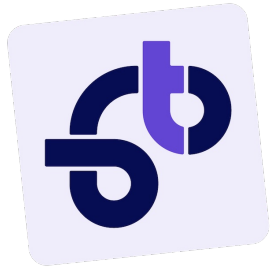


VLS, VTC, COVOITURAGE... QUI SONT LES « NOUVEAUX » ENTRANTS DES MOBILITÉS ALTERNATIVES ?



6t-bureau de recherche
58 rue Corvisart | 75 013 Paris
info@6-t.co | www.6-t.co
+33 1 53 09 26 36

Léa Wester, géographe, directrice associée de 6t
Metz, le 24 avril 2026



6t bureau de recherche



S'intéresser à la demande pour optimiser l'offre



Bureau indépendant



Clients publics et privés



NOTRE ÉQUIPE

Nous formons une équipe pluridisciplinaire composée de sociologues, géographes, politistes, ingénieurs, économistes et urbanistes, capable d'accompagner les institutions publiques, les aménageurs, mais aussi les opérateurs privés et les industriels.



AISSATOU DIAKHO
Responsable administrative



BRUNEHILDE ENELIN
Stagiaire



CAMILA DEMONEKY
Chargée d'études et de recherche



CAMILLE KRIER
Directrice associée



DANIEL PASTOR SERRANO
Chargé d'études et de recherche



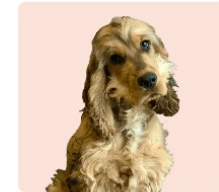
FABIO SILVA
Chargé d'études et de recherche



FABRICE ZOBELES
Chargé d'études et de recherche



JEAN-MARC OFFNER
Directeur scientifique



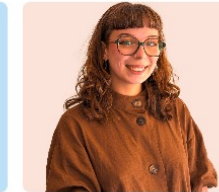
JOHN R. WATSON
Responsable du bonheur



JULIA JANKE
Cheffe de projet



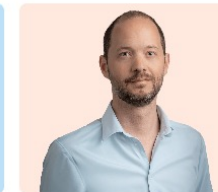
LÉA WESTER
Directrice associée



LOANE GALLOIS
Stagiaire



NICOLAS LOUVET
Fondateur et Directeur



SÉBASTIEN MUNAFÒ
Directeur filiale Suisse



TANGUY MAHEO
Stagiaire



THOMAS LUPIN
Responsable technique et assistant administratif

SOMMAIRE

INTRODUCTION

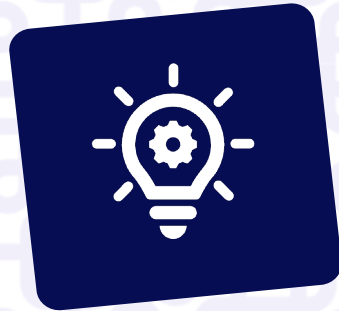
1. CONTEXTE DE L'ESSOR DES
NOUVELLES MOBILITÉS

2. DES ORIGINES AUX
MODÈLES ACTUELS

3. QUELS IMPACTS ?

CONCLUSION





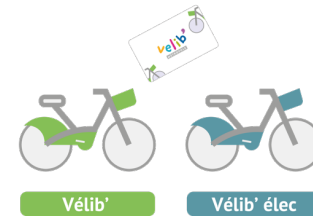
INTRODUCTION



QUELLES SOLUTIONS DE MOBILITÉS ?

Nouvelles mobilités

L'ensemble des nouveaux services de mobilité apparus comme alternative à la voiture en tant que conducteur et aux transports en commun.



VLS



Vélos en free-floating



Services automobiles
Autopartage
Covoiturage
VTC



Scooters en free-floating



Trotinettes en free-floating

1

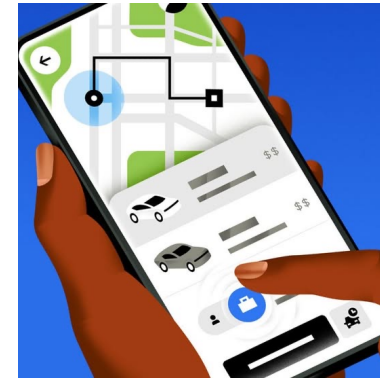
CONTEXTE DE L'ESSOR DES NOUVELLES MOBILITÉS



1. ÉCONOMIE DU NUMÉRIQUE

Digitalisation

Intégration des technologies numériques dans l'ensemble des activités d'une organisation afin d'optimiser le fonctionnement et de créer de la valeur



Servicialisation

Approche qui se concentre davantage sur la vente d'une fonction que sur la vente d'un produit.



2. UNE FABRIQUE DE LA VILLE MULTI-ÉCHELLE



Dérégulation

→ L'espace public devient un support de services

Standardisation / différenciation

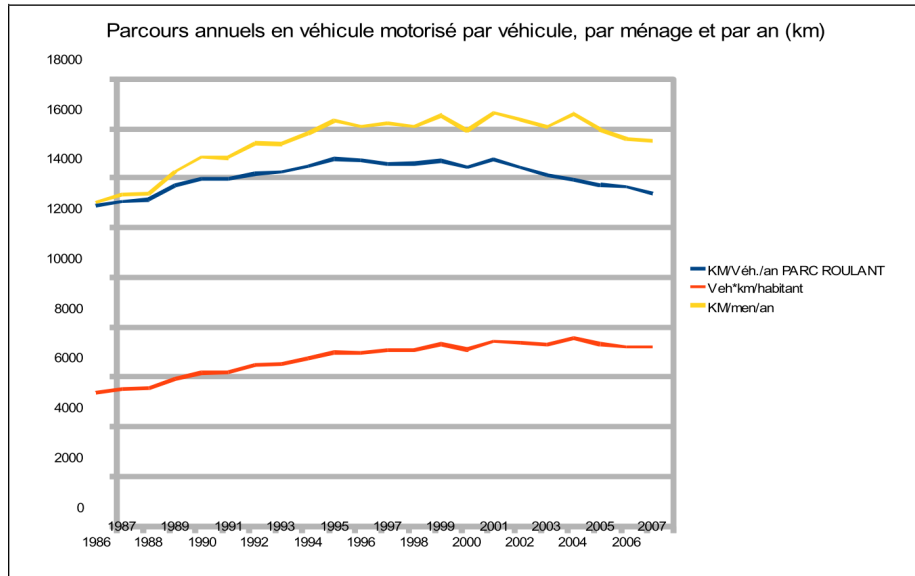
→ Les grandes villes participent à la compétition internationale et se distinguent des territoires

Individuation des modes de vie et comportements

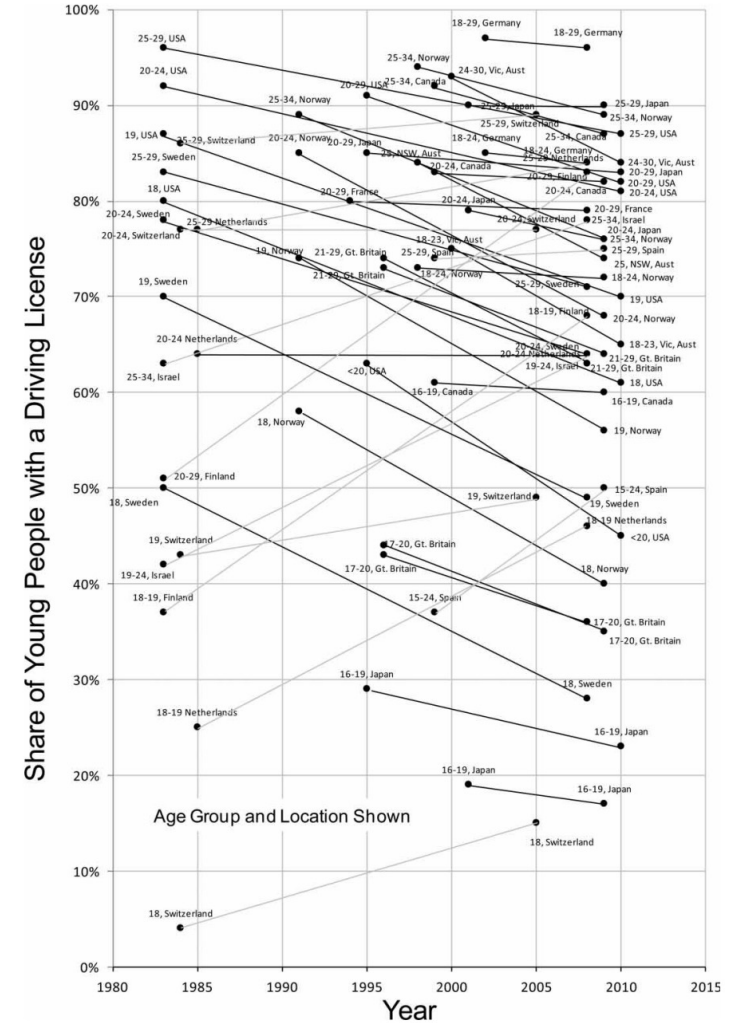
→ Des mobilités plus flexibles et multimodales, en lien à des rythmes de vie plus hétérogènes.



3. REMISE EN QUESTION DES MODÈLES VP + TC



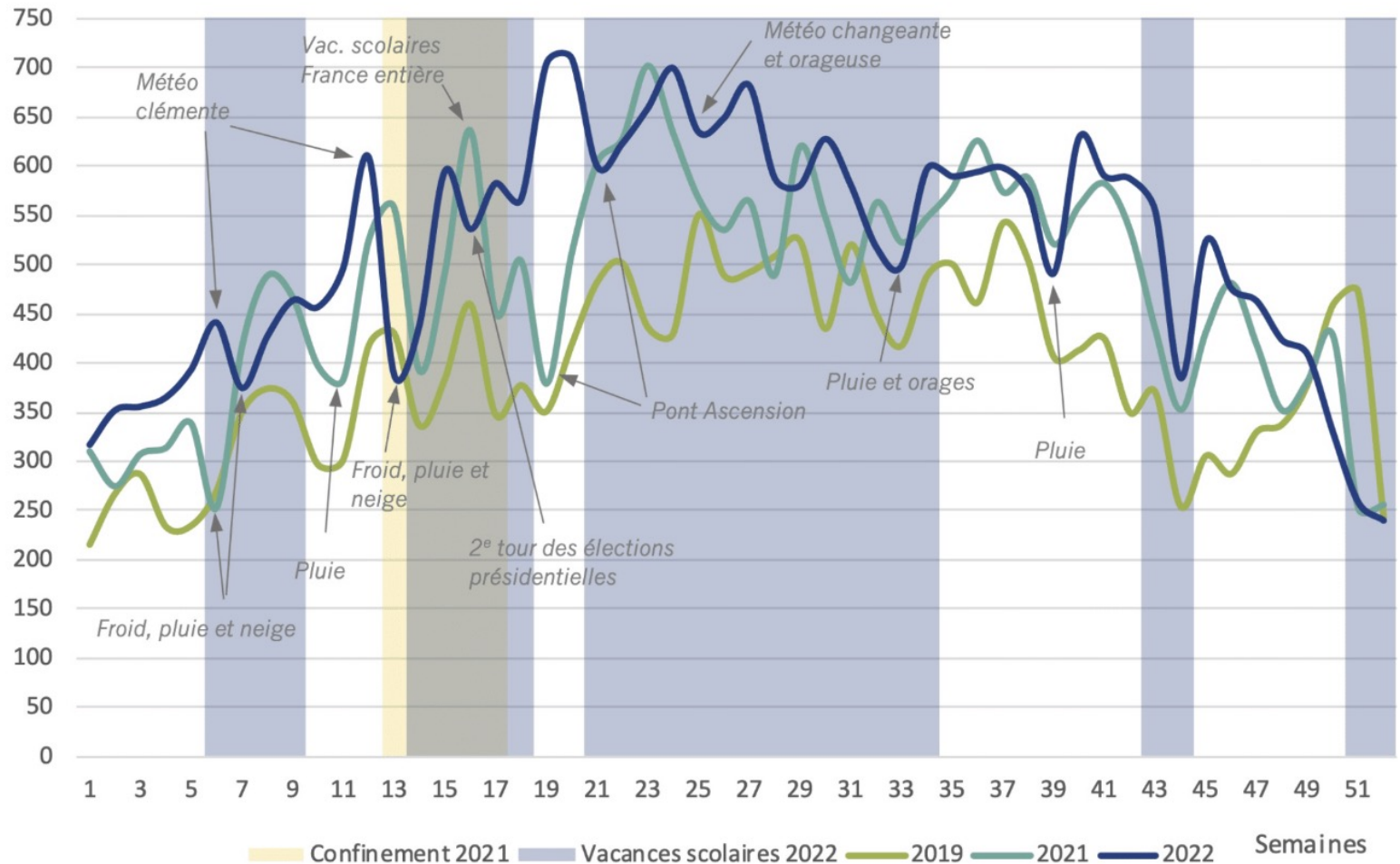
Distances annuelles par véhicule et par ménage d'après Grimal (2015)



4. ESSOR DU VÉLO



- Transformation de l'image du vélo : la vitesse bourgeoise > la vitesse populaire > la vitesse écologique (Gaboriau, 1991)
- Des politiques cyclables volontaristes et effet levier des systèmes de VLS
- 2020, la décennie du vélo ?



© Vélo et territoires



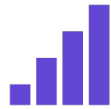
Source : Passages de vélos relevés par Vélo et Territoire, baromètre 2022

6t-bureau de recherche
VLS, VTC, covoiturage... qui sont les nouveaux entrants des mobilités alternatives ?

5. UN CONTEXTE GLOBAL FAVORABLE



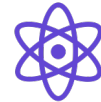
Digitalisation



Servicialisation



Dérégulation



Standardisation / différenciation



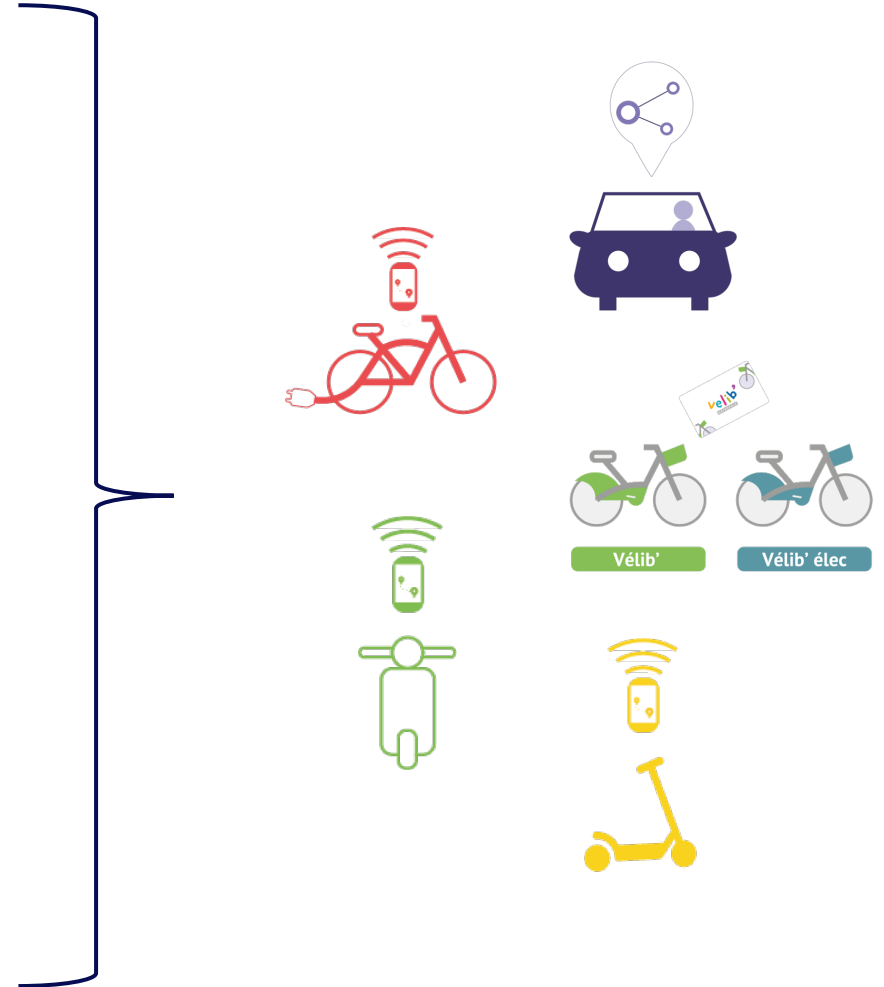
Individualisation des modes de vie



Remise en question du modèle automobile



Diffusion du vélo



3

QUELS MODÈLES
ÉCONOMIQUES ?



1. DES RACINES DANS LA CRITIQUE ÉCOLOGISTE DES ANNÉES 1970



Photographie de militants pour le White Bicycle Plan, entre 1965 et 1970

Critique écologiste dans les années 1970

→ Remise en cause de la voiture et de la société de consommation

Des expérimentations alternatives

→ Initiatives citoyennes, coopératives

Récupération par le marché

→ Des pratiques militantes devenues des services

Le rôle clé des plateformes

→ Standardiser, massifier, créer de la confiance

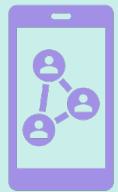


2. DES MODÈLES DISTINCTS DES TYPES DE SERVICES PROPOSÉS



Start-up

Karos, Ecov, Pony...



Plateformes & multinationales
(capitalisme de plateforme)

Uber, Lime, Getaround, Turo...



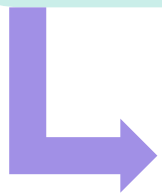
Services publics
(régie, SEM & DSP)

*Citiz Métropole de Lyon
Optymo à Belfort
Clem en zones rurales*



Coopératives & économie
sociale

*Dromolib
Colocauto
Citiz*



Secteur très dynamique : apparition, fermetures, rachats...

3. UN ENJEU DE RÉPLICABILITÉ

Des services normés face aux contextes locaux de mobilité

→ Modes de vie, distances, systèmes de transport...

La stratégie du tâtonnement

→ Les échecs des scooters en free-floating et autopartage en free-floating ou en trace directe
→ Les réussites des VTC, des VLS des trottinettes



4. LOGIQUES DE PROFITS ET RÉGULATION PUBLIQUE

Des services apparus hors de toute réglementation

→ VTC, trottinettes...

Trouver l'équilibre

→ Entre intérêts des opérateurs et régulation publique

Rôle clé des collectivités

→ Réguler l'espace, les volumes et les prix

Régulation publique

Intérêt général: accès équitable, espace public régulé...



Monopole / Duopole privé

Efficacité économique: services à grande échelle, ..

5. QUI PAYE QUOI ?

Acteurs privés

Des modèles à enjeu de rentabilité

Usagers

Des prix souvent attractifs... mais variables

Collectivités

Subventions, régulation, espace public

Service	Coût moyen pour l'utilisateur	Équivalent €/km (ordre de grandeur)
Vélo en libre-service	0,5 à 1,5 € / trajet court (30 min)	~0,10 à 0,30 €/km
Trottinette en free-floating	1 € + 0,20 à 0,30 €/min	~0,30 à 0,60 €/km
VTC	10 à 20 € pour 5 à 10 km	~1 à 2 €/km
Autopartage	5 à 10 € / heure + km	~0,40 à 0,80 €/km
Covoiturage	0,50€ (court) à 35 € (long)	~0,20 à 0,60 €/km

VLS
50/50
usager / collectivité

Covoiturage
≈1€ / trajet pour la collectivité



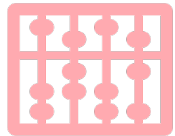
DES SERVICES MULTIFORMES



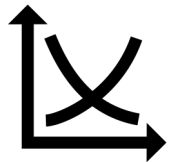
Les solutions de mobilité trouvent leurs racines dans la critique écologiste des années 1970.



La reprise du modèle par des entreprises privées a permis de développer ces services à plus grande échelle.



Les modèles économiques sont relativement indépendants du type de service proposé et certains ne sont pas basés sur la recherche de profit (service public, associations, coopératives...)



La collectivité finance certains modèles, pas tous : utilité globale de ces solutions ?

4

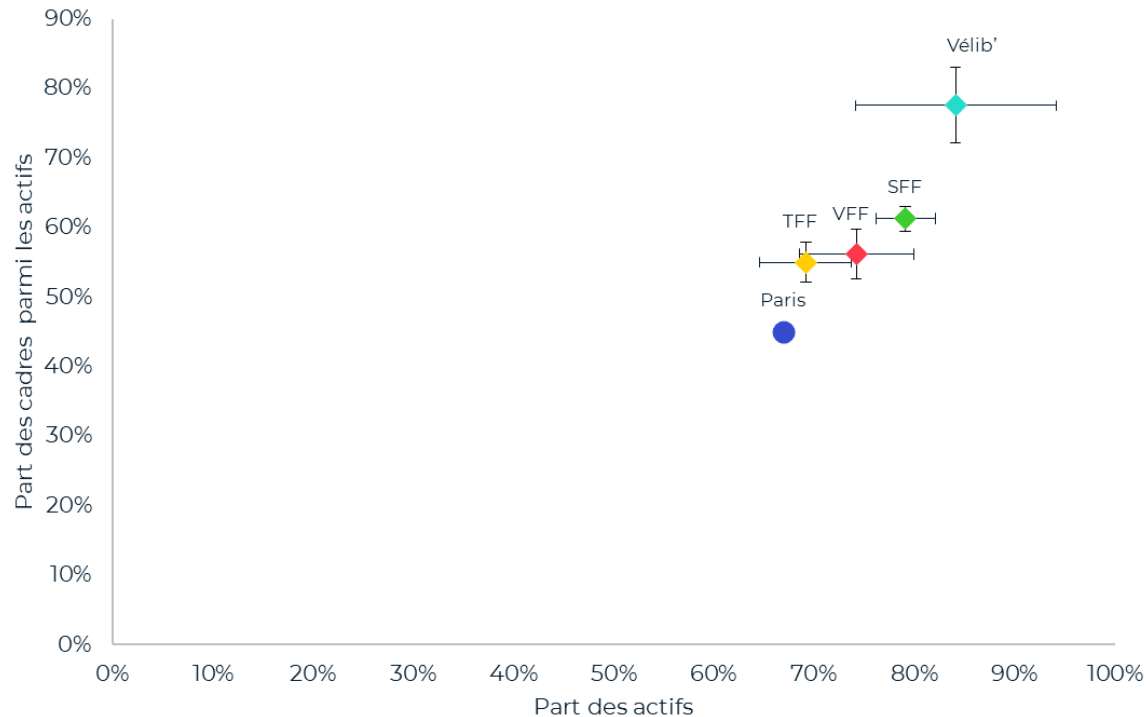
QUELS IMPACTS ?



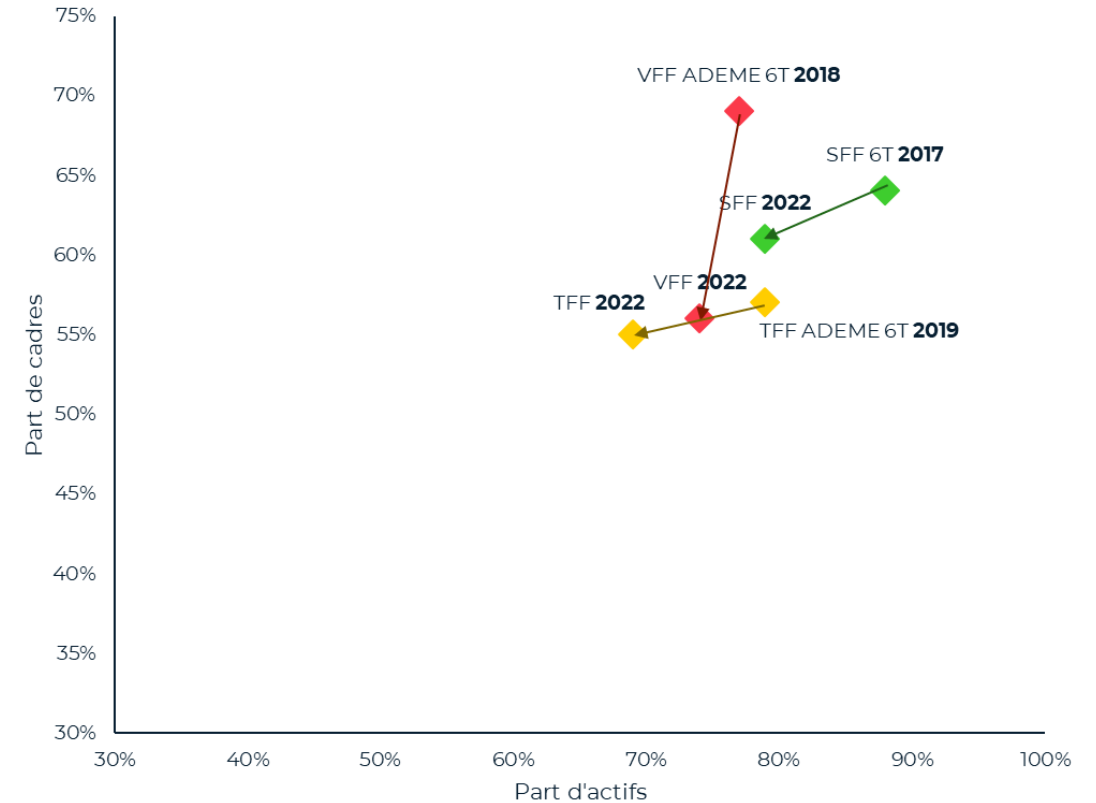
1. DES PROFILS D'USAGERS TRÈS SPÉCIFIQUES

Inclusivité limitée

Part de cadres et d'actifs parmi les utilisateurs de chaque mode et dans la population parisienne de plus de 18 ans



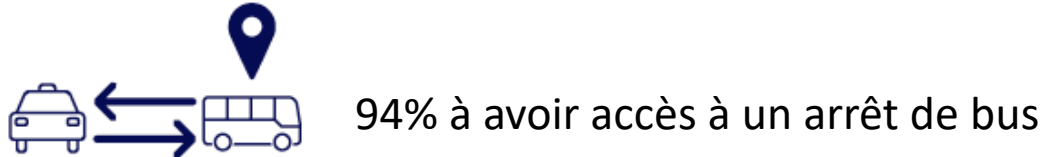
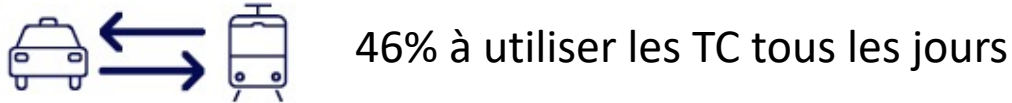
Démocratisation



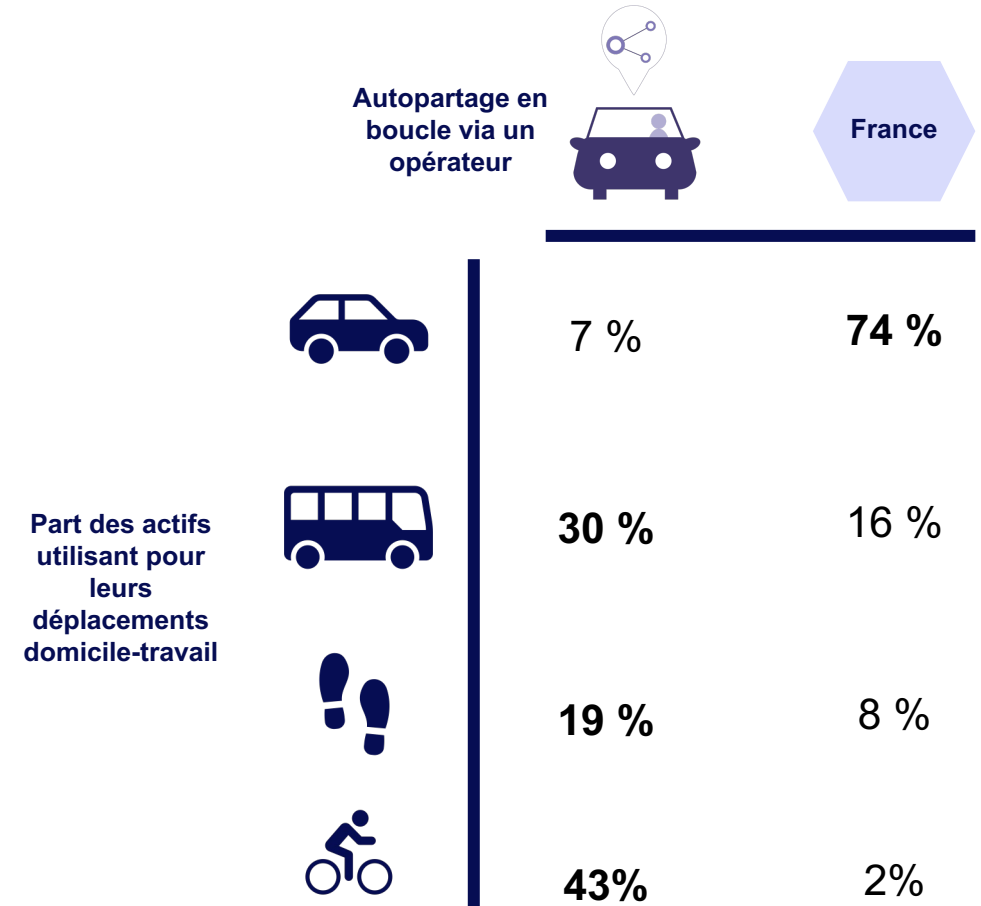
2. DES USAGERS LARGEMENT MULTIMODAUX

Effets de complémentarité du VTC

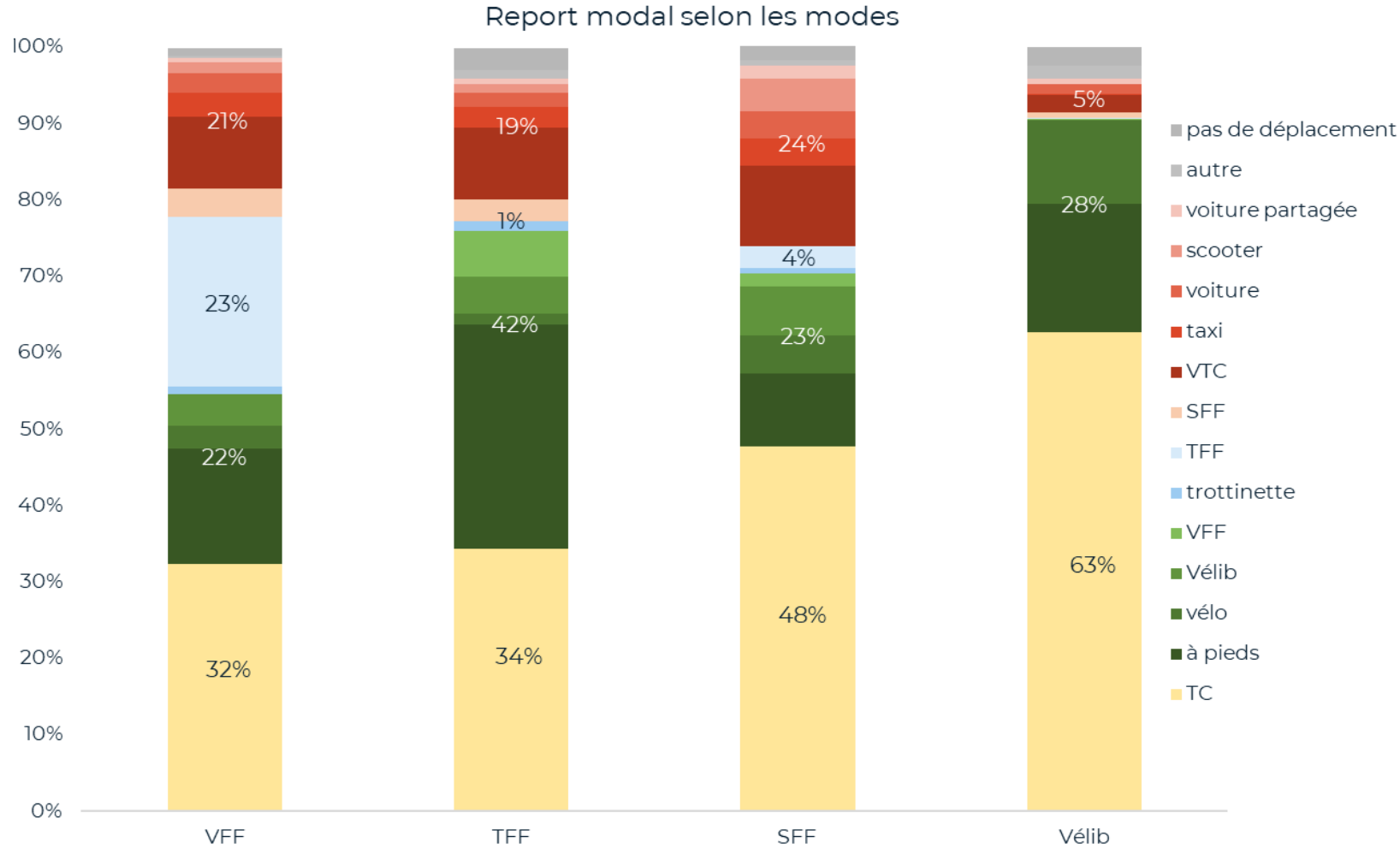
Les usagers de VTC sont :



Effets de complémentarité de l'autopartage



3. IMPACT ENVIRONNEMENTAL NUANCÉ



→ Le **report modal** depuis la voiture personnelle est faible

→ L'analyse du **cycle de vie des véhicules et des batteries** en micromobilité électrique montre un impact environnemental négatif

L'autopartage a démontré un vrai rôle dans la limitation de l'usage de la voiture personnelle et la démotorisation.

1 voiture en AP remplace 5 VP et 20 000 km en voiture/an

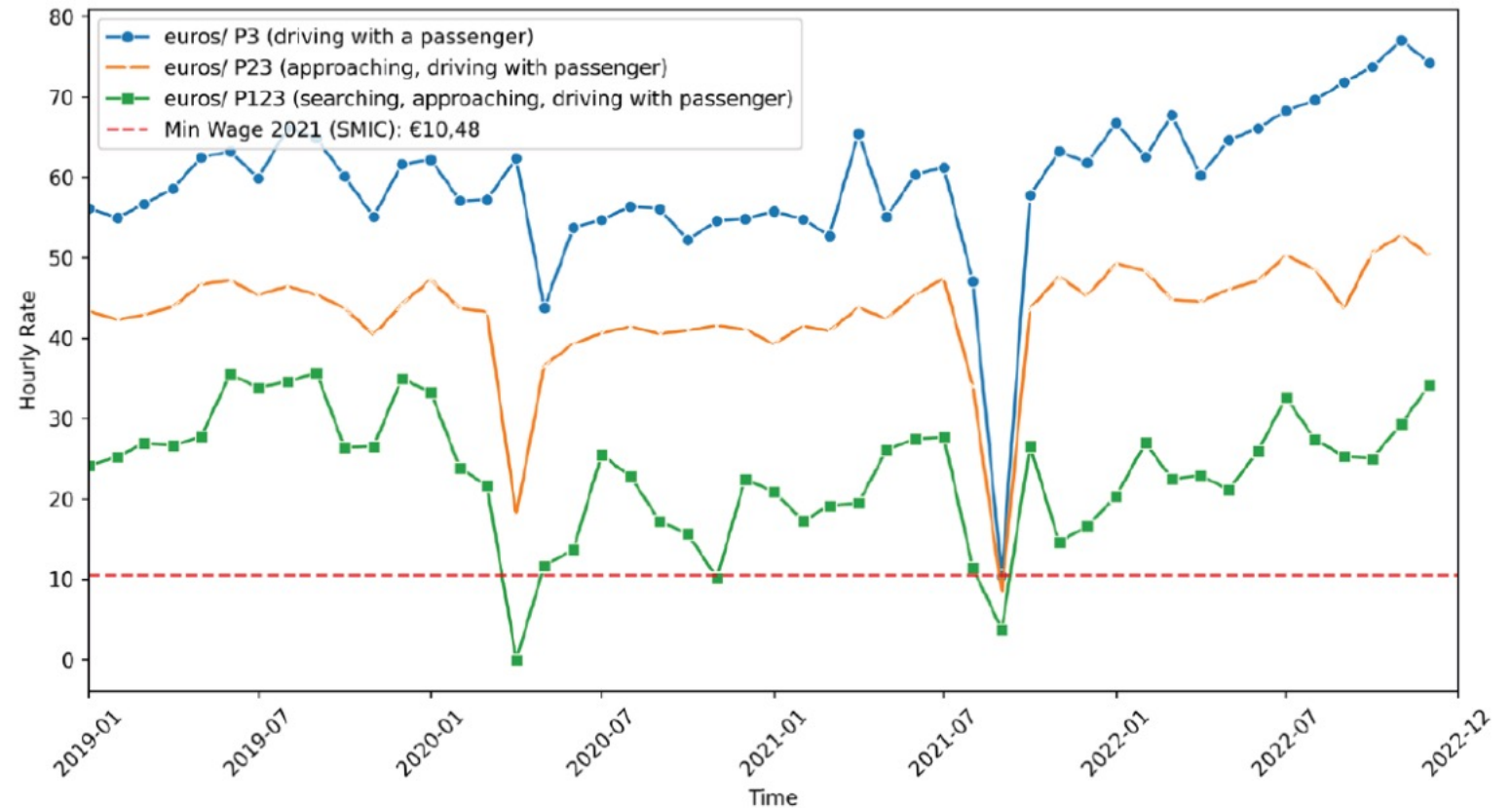


4. DES CONDITIONS DE TRAVAIL DÉGRADÉES

→ VTC : Taux horaire brut instable et inférieur au SMIC si on intègre les cotisations et frais

→ Relations chauffeurs / plateforme

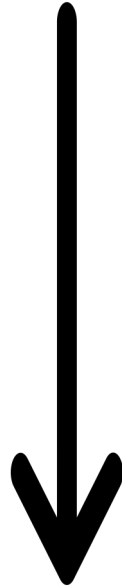
→ Autres exemples : juicer des trottinettes et vélos en free-floating



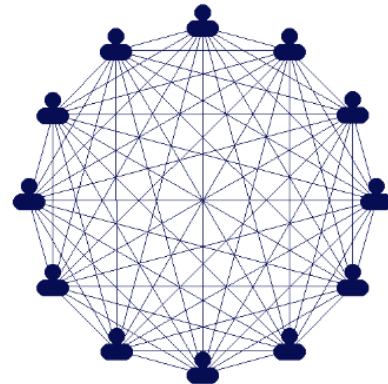
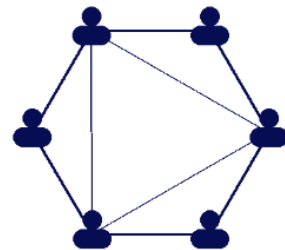
5. FRACTURES TERRITORIALES

Effet de réseau

Peu d'utilisateurs,
service inefficace
ou peu optimisé



Beaucoup
d'utilisateurs,
service optimisé



Une forte concentration dans les centres

→ Les services suivent la densité et la rentabilité

Des périphéries moins bien desservies

→ Une offre plus rare, plus fragmentée

Des effets de réseau déterminants

→ La masse critique conditionne le service

Un risque d'inégalités socio-territoriales

→ Accès limité pour certains publics

6. DIFFUSER CES SERVICES DANS LE TERRITOIRE ?

Potentiel de diffusion

→ Au-delà des grandes métropoles

Des modèles peu adaptés aux périphéries

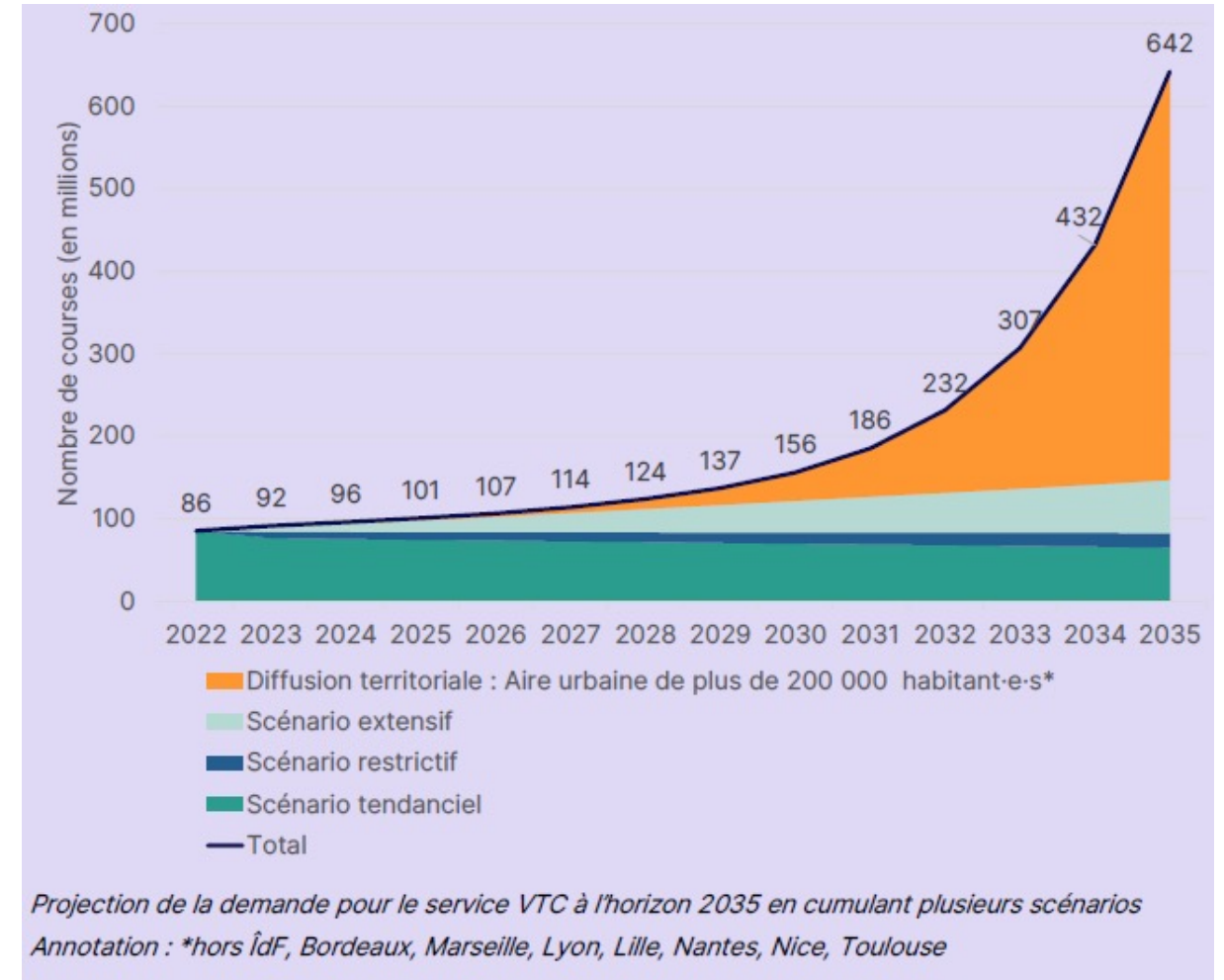
→ Enjeux de rentabilité et de densité

Utilité sociale

→ Des usages différents de ceux des centres urbains (mobilité planifiée VS réflexe automobile)

→ Mobilité inclusive, accès à la mobilité (ex : Autopartage rural)

→ Coût pour la collectivité ?



6t-bureau de recherche pour Uber en 2024



UN BILAN NUANCÉ



Les usagers et les usages de ces modes alternatifs sont très spécifiques aux centres urbains



Complémentarité avec les systèmes de transports en commun



Impacts environnementaux et sociaux discutables et différents selon les modes



Fracture territoriale dans la desserte par ces services



Un potentiel en dehors des centres urbains mais

- Usages différents, accès à la mobilité
- Coûts pour la collectivité

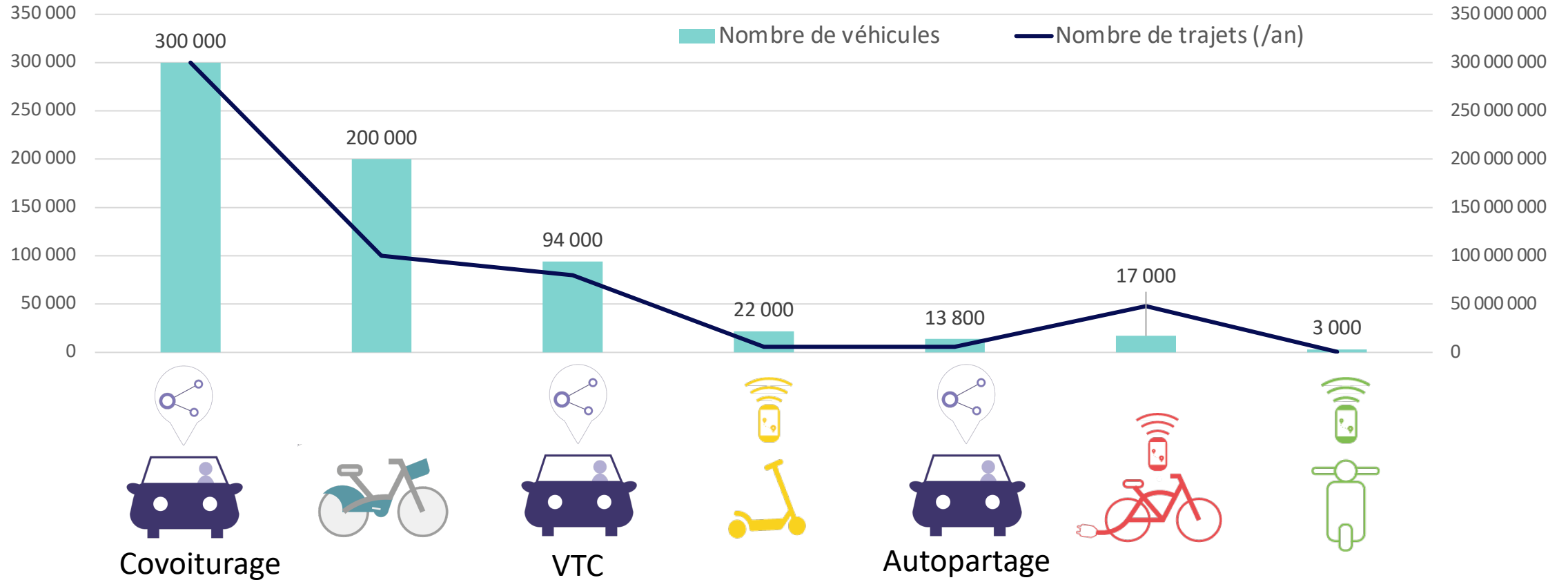


CONCLUSION



VOLUMES ENCORE FAIBLES

> 1,5% des trajets annuels en voiture en France



NOUVEAUX ENTRANTS DES MOBILITÉS ALTERNATIVES



Modes de transport pas si nouveaux (vélos, trottinettes, voitures, scooter)



Services favorisés par le contexte économique, urbain et culturel



Des « innovations » qui trouvent leurs racines dans la critique écologique des années 1970 avant d'être massifiées par des entreprises



Des coûts inférieurs à la voiture personnelle et supérieur aux transports en commun pour les usagers. Une participation de la collectivité uniquement dans certains cas.



Les usages se démocratisent progressivement mais les effets environnementaux, sociaux et territoriaux restent discutables.



Intégration dans un système alternatif à la voiture individuelle en complément des transports en commun en centres urbains.

Modalités de développement en périphéries : nouveaux usages, cofinancements publics

MERCI POUR VOTRE ATTENTION



6t-bureau de recherche

58 rue Corvisart

75 013 Paris

Info@6-t.Co | www.6-t.Co

+33 1 53 09 26 36