
Rapport sur le CARSHARING à LLN

Enquête auprès des habitants, des
étudiants et des professionnels du site

Introduction

■ Objectif:

- **Connaître les pratiques de mobilité**
- **Evaluer l'intérêt des différents publics-cibles pour le car-sharing**

■ 3 publics :

- **Résidents habitants**
- **Résidents étudiants**
- **Professionnels.**



Méthodologie

■ Approche qualitative

- | Objectif de compréhension du phénomène:
 - Emergence de systèmes de sens (représentations mentales)
 - Analyses catégorielles
- | Panel établi à partir d'une matrice
- | Pas de mesure quantitative

■ Les entretiens individuels (17) auprès des professionnels

■ Deux tables rondes (10 habitants et 11 étudiants)

- | Guides d'entretien en annexe

Méthodologie

■ Approche quantitative

- | Objectif de quantification du phénomène
- | Echantillon représentatif
- | Analyses statistiques

■ Questionnaires identiques auprès des habitants (300) et des étudiants (300)

- | Questionnaire en annexe

Choix des répondants

■ Caractéristiques

■ Approche qualitative

| Etudiants

- Etudiants UCL ou non,
- Koteur ou habitant sur le site (pas navetteur)
- Permis de conduire depuis plus de 2 ans

| Habitants

- N'ayant pas systématiquement besoin d'une voiture pour aller travailler
- Permis de conduire depuis plus de 2 ans
- Différents âges, différents quartiers d'habitation et différentes professions

Choix des répondants

I Professionnels

- Entreprises, indépendants ou commerces localisés sur le site de LLN
- Différentes tailles, différentes localisations

I Approche quantitative

I Habitants

- Permis de conduire depuis plus de 2 ans
- Ne pas être étudiant
- Echantillon stratifié par quartier avec des quotas : sexe, âge, type de ménage

I Etudiants

- Permis de conduire depuis plus de 2 ans
- Etudiants UCL ou non,
- Kotteur ou habitant sur le site (pas navetteur)
- Echantillon stratifié par quartier avec des quotas : sexe, âge

Les résidents : habitants et étudiants

QN : résultats quantitatifs

Présentation de l'échantillon

Stratification par quartier

	Etudiants			Non étudiants		
	% Population	% Echantillon	Nb Echantillon	% Population	% Echantillon	Nb Echantillon
Baraque	0,8	1,0	3	5,8	5,6	17
Biéreau	22,7	26,9	81	21,2	22,8	69
Bruyères	21,8	19,3	58	16,5	17,2	52
Centre	6,1	5,0	15	3,1	3,0	9
Hocaille	42,6	41,9	126	28,6	27,5	83
Lauzelle	6	6,0	18	24,8	23,8	72
Total	100	100,1	301	100	100	302

Echantillon étudiants

■ Age

Moyenne d'âge 22 ans

Minimum 19-20 ans et maximum 37 ans

■ Genre

Homme : 58 %

Femme : 42 %

■ Habitat

Etudiant kotteur : 90,4 %

Etudiant domicilié : 7 %

■ Ecole

UCL : 87 %

Non UCL : 12,3 %

■ 29,6 % possèdent une voiture

Neuve : 28,1 %

D'occasion : 71,9 %

Echantillon habitants

■ Caractéristiques individuelles

■ Age

Moyenne d'âge 44 ans

Minimum 20 ans et maximum 90 ans

■ Genre

Homme : 43,4 %

Femme : 56,6 %

■ **83,4 % possèdent une voiture**

Neuve : 63,5 %

D'occasion : 36,5 %

.....

■ Caractéristiques du ménage

■ Composition du ménage

Isolé sans enfant : 21,3 %

Isolé avec enfant(s) : 9 %

Ménage sans enfant : 22,6 %

Ménage avec enfant(s) : 47,2 %

Ménages avec enfant(s) de moins de 12 ans : 31,6 %

Ménages avec enfant(s) de 12 à 18 ans : 25,6 %

Ménages avec enfant(s) de plus de 18 ans : 22,3 %

■ Revenu mensuel net du ménage

18,9 % Moins de 1250

35,8 % De 1250 à 2500

22,8 % De 2500 à 3750

5,6 % Plus de 3750

16,9 % de refus

■ Nb de voitures dans le ménage

11,6 % pas de voiture

57,7 % une voiture

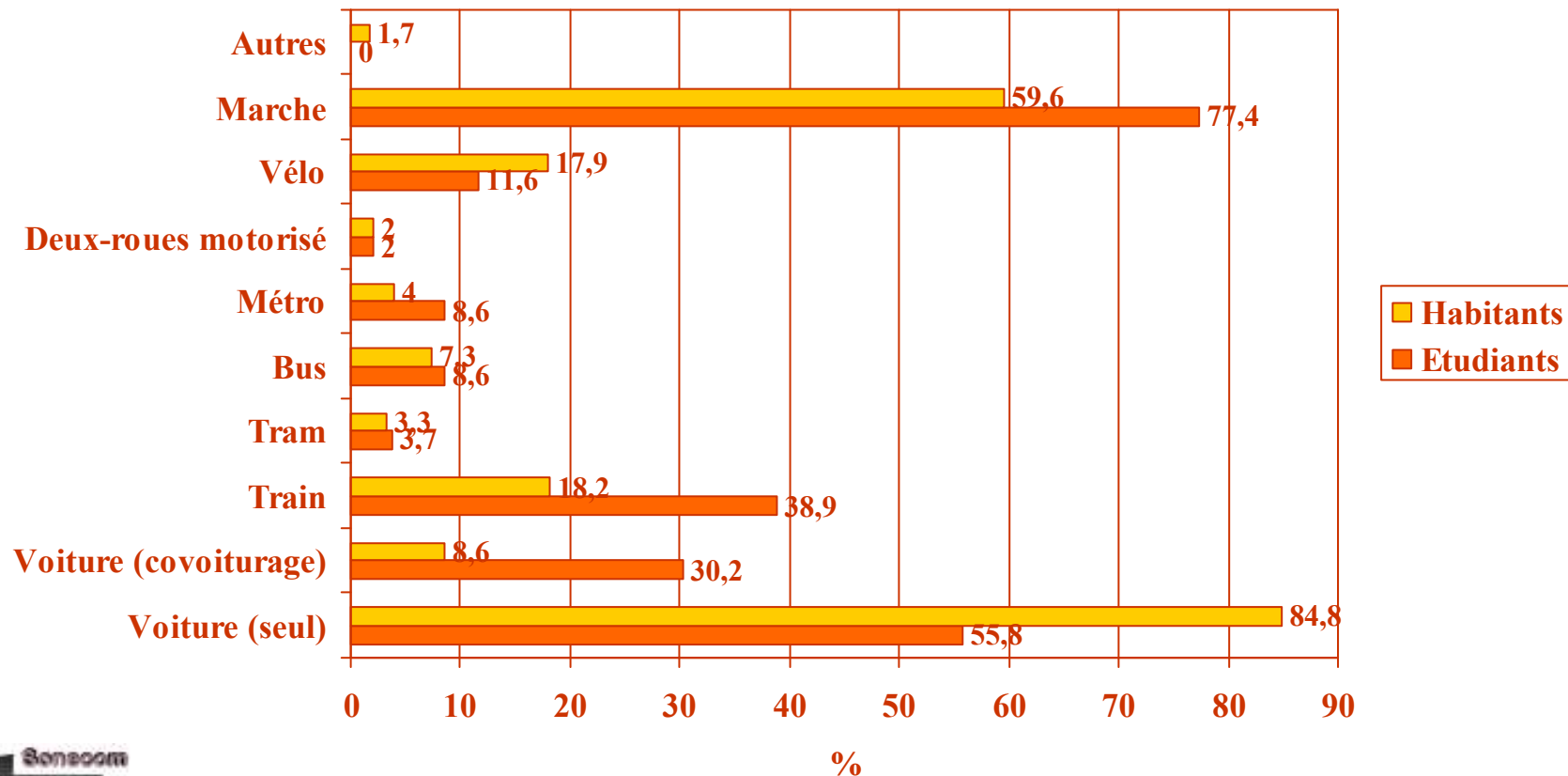
30,7 % deux voitures et plus

■ 8,6 % envisagent une voiture supplémentaire dans l'année

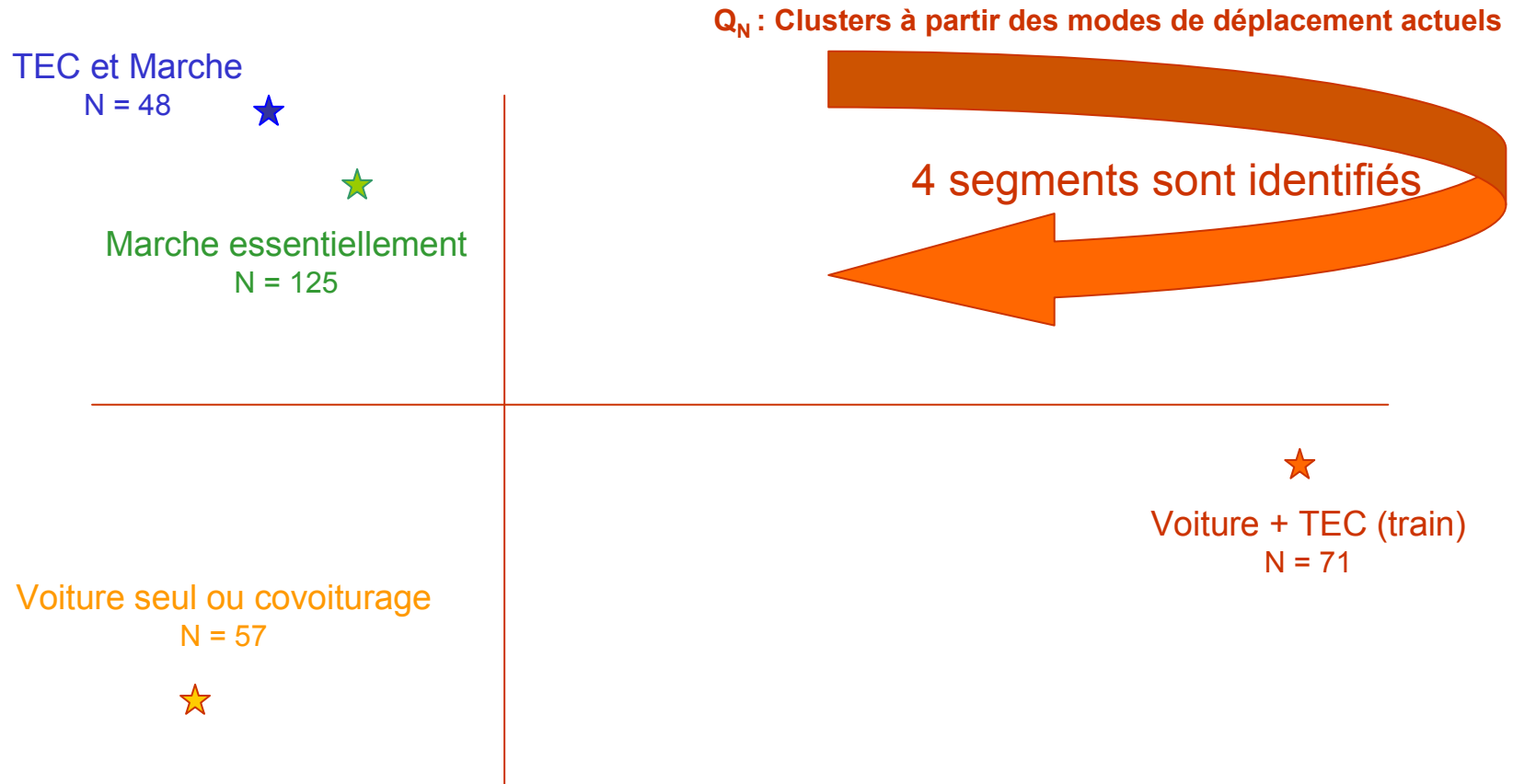
La mobilité

Les modes de déplacements actuels

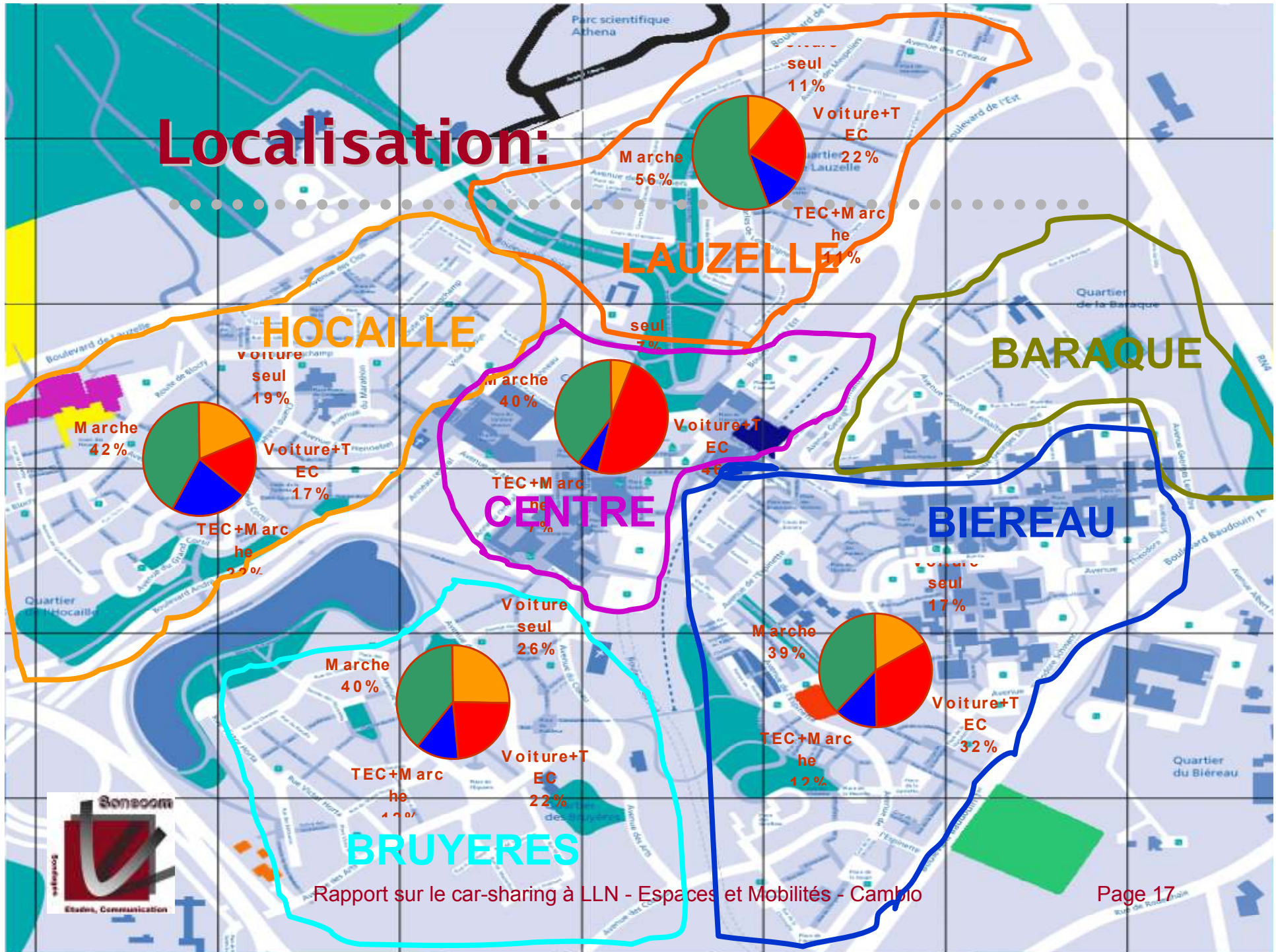
Q_N : Quels modes de déplacement avez-vous utilisé ces 7 derniers jours ?



Profil de mobilité Etudiant



Localisation:



Profil de mobilité Habitant



Q_N : Clusters à partir des modes de déplacement actuels

Intermodalité sans voiture
N = 18



Voiture et Marche
N = 53



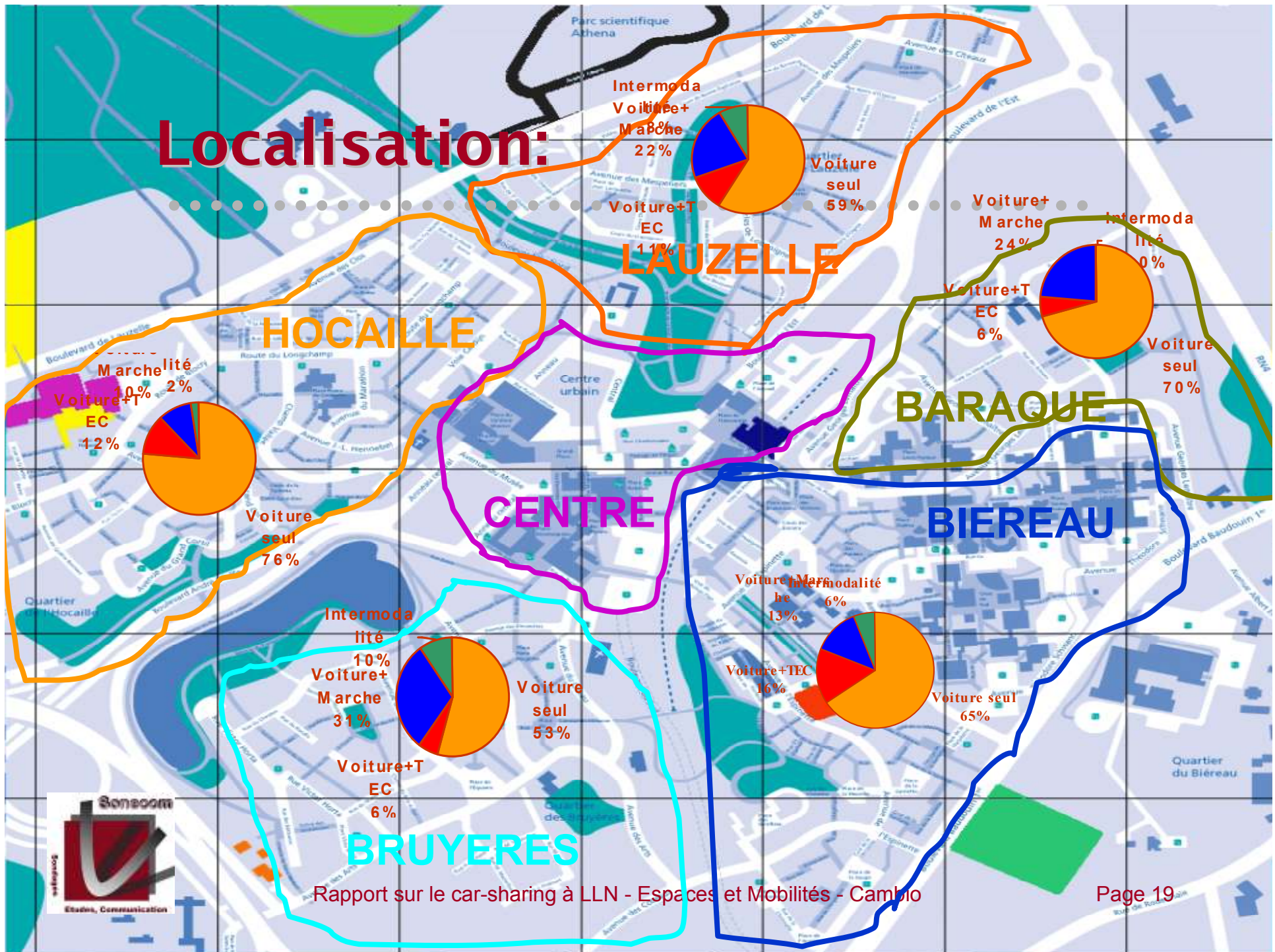
Voiture seul ou covoiturage
N = 195



TEC (train) + Voiture
N = 36



Localisation:



Disposition d'une voiture

Q_N

Etudiants

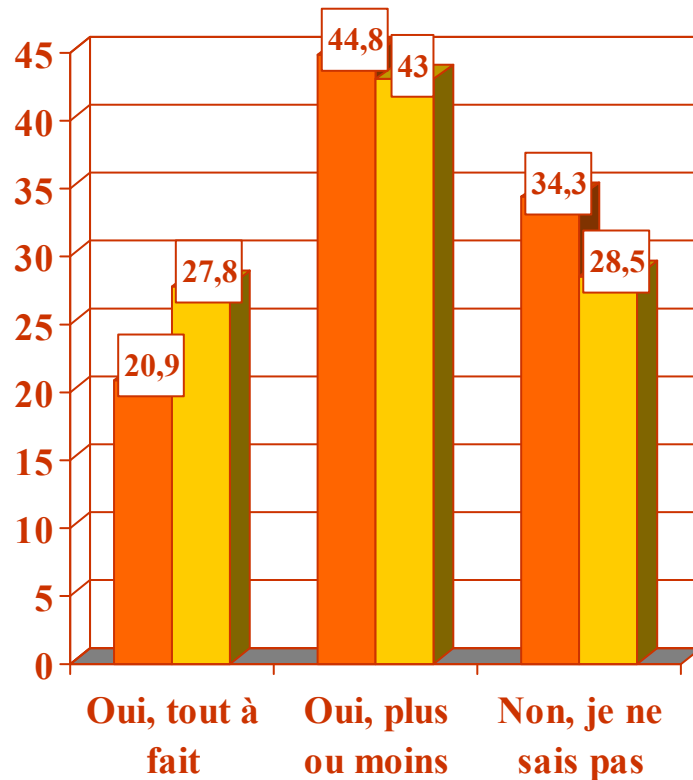
- 57,1 % des étudiants disposent d'une voiture
- 40 % de ceux-ci disposent de leur voiture personnelle et 58 % d'une voiture du ménage

Habitants

- 87,1 % des habitants disposent d'une voiture
- 85 % d'entre eux disposent d'une voiture personnelle, 7,6 % d'une voiture de société et 6 % d'une voiture du ménage

Idée du coût de la voiture

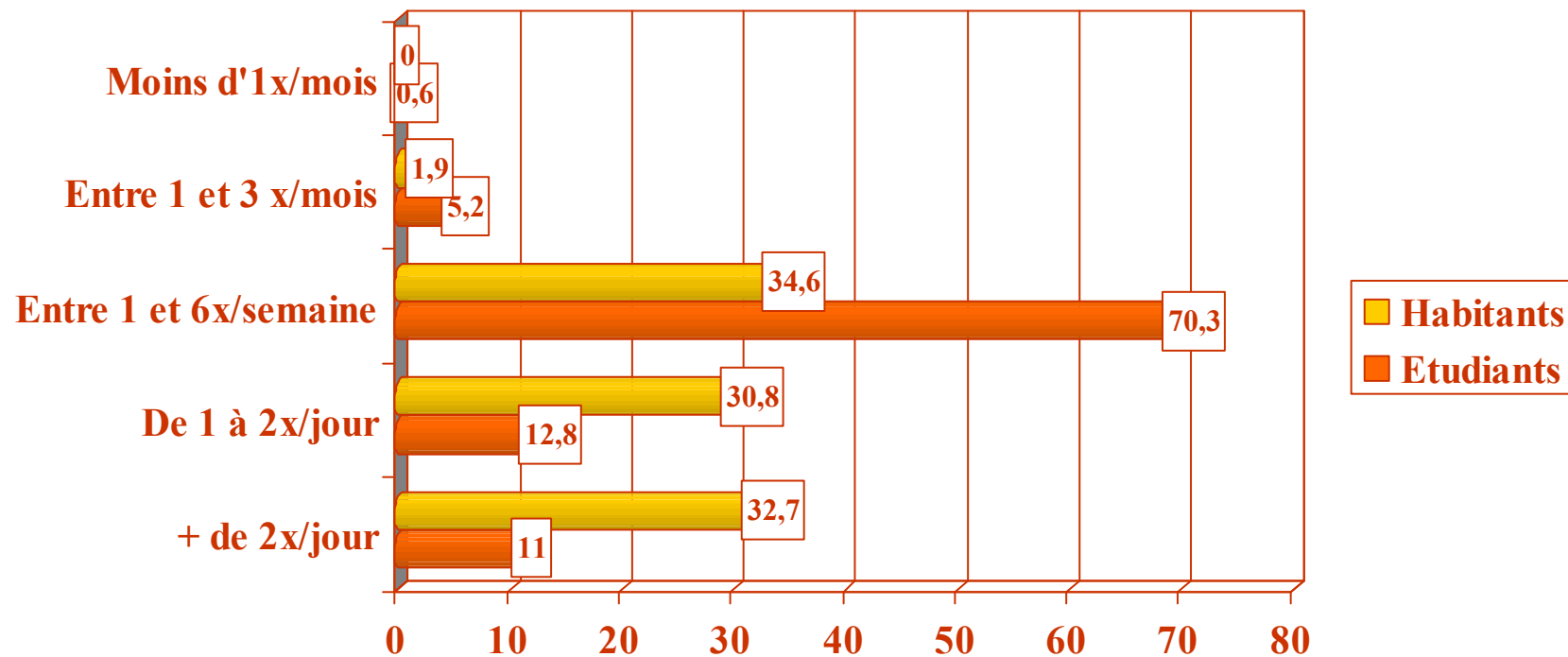
Q_N



- Parmi les étudiants, la moyenne du coût de l'utilisation de la voiture est de 8,19 BCF et parmi les habitants de 6,7 BCF
- Le coût total moyen est estimé à 15,8 BCF chez les étudiants et 11,2 BCF chez les habitants

Fréquence d'utilisation de la voiture

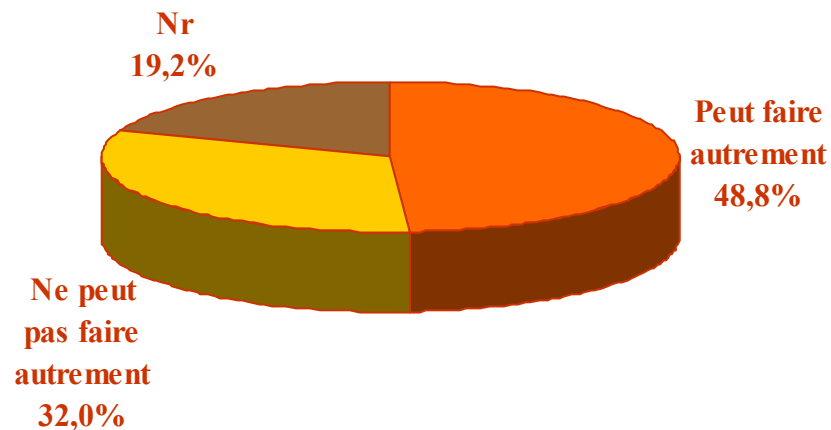
Q_N : Quelle est la fréquence moyenne d'utilisation de votre voiture ?



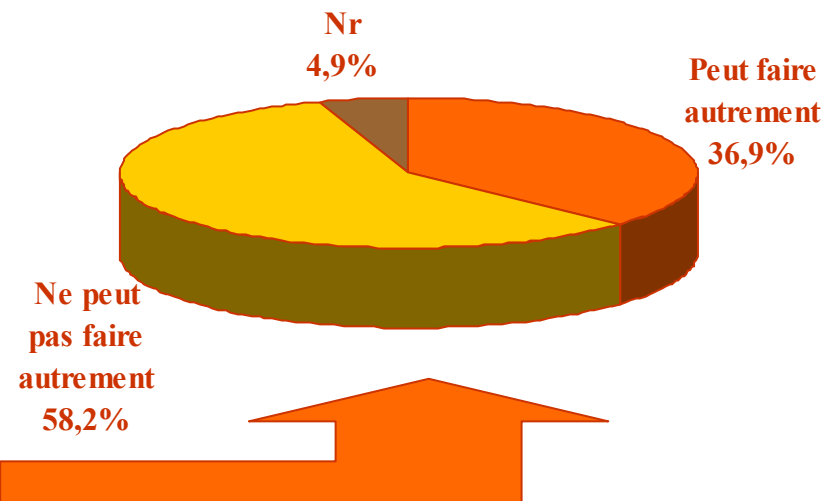
La notion de l'indispensable

Q_N : Si vous utilisez votre voiture journalièrement, pensez-vous pouvoir faire autrement ?

Parmi les étudiants



Parmi les habitants



- Le groupe d'âge proportionnellement le plus nombreux à ne pouvoir s'en passer est la classe 50-59 ans (72,9 %)
- Les femmes sont plus nombreuses que les hommes (62 % contre 53 %)
- La présence d'enfants semble par contre ne pas influencer cette indispensabilité

Les modes de déplacement alternatifs

Q_N : Si vous étiez contraint d'abandonner la voiture individuelle, quels autres modes de déplacement utiliseriez-vous ?

	% Etudiants	% Habitants
Train	72,1	74,1
Marche	35,5	38,4
Voiture (covoiturage)	34,9	24,3
Bus	32,6	34,6
Vélo	27,9	26,2
Deux-roues motorisé	15,7	8
Tram	10,5	11,4
Car-sharing	9,3	19
Autres	1,2	3,8

Le car-sharing comme mode de déplacement alternatif

Q_N : Si vous étiez contraint d'abandonner la voiture individuelle, quels autres modes de déplacement utiliseriez-vous ? Le car-sharing

■ Parmi les étudiants

■ Plutôt dans le quartier de l'Hocaille (16 %)

■ Uniquement les étudiants kotteurs (10,5 % contre 0 % parmi les étudiants qui habitent sur le site)

■ Essentiellement parmi les étudiants qui ont déjà des pratiques de déplacement intermodales

■ Parmi les habitants

■ Plutôt chez les femmes (21,3 % contre 15,9 % chez les hommes)

■ Plus chez les personnes âgées de moins de 50 ans, et plus particulièrement les jeunes de moins de 30 ans (25,6 %)

■ La moitié des habitants des Bruyères voient le car-sharing comme mode de déplacement alternatif à la voiture

■ Ce mode de déplacement est plutôt envisagé lorsqu'on ne possède pas de voiture

■ La présence d'enfants dans le ménage semble influencer positivement le recours à ce système (donc aussi les grandes familles)

■ Ce mode de déplacement est proportionnellement plus envisagé dans les ménages dont le revenu est supérieur à 2500 €

■ Davantage parmi les habitants qui utilisent déjà la voiture combinée avec la marche (vélo) et qui ont une idée du coût que représente une voiture



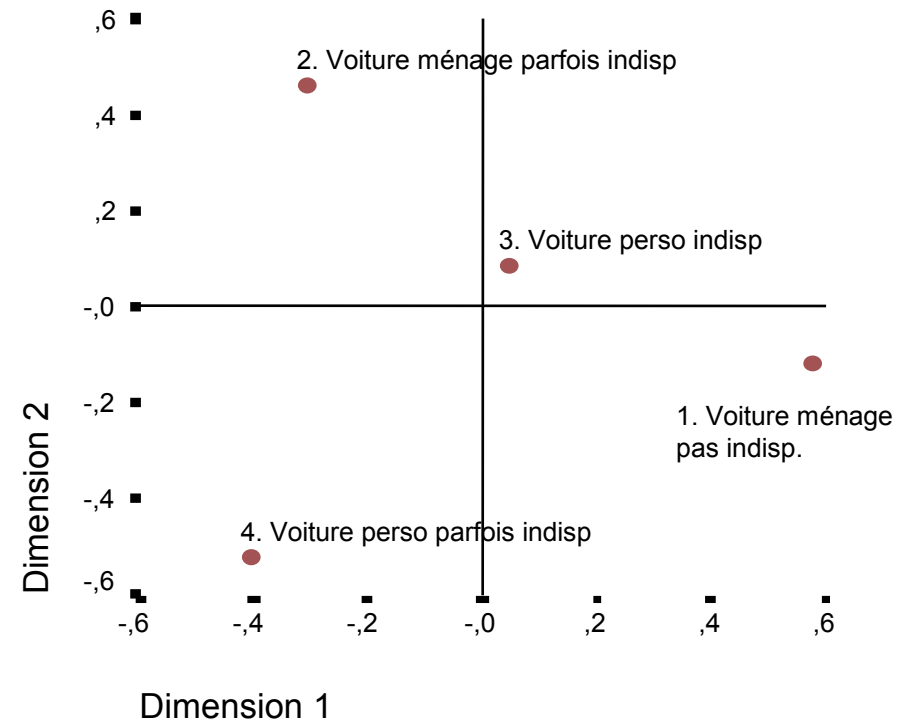
Classification des étudiants selon l'utilisation de leur voiture

Q_{N=172}: Clusters à partir des questions 3, 5, 8, 9 et 10

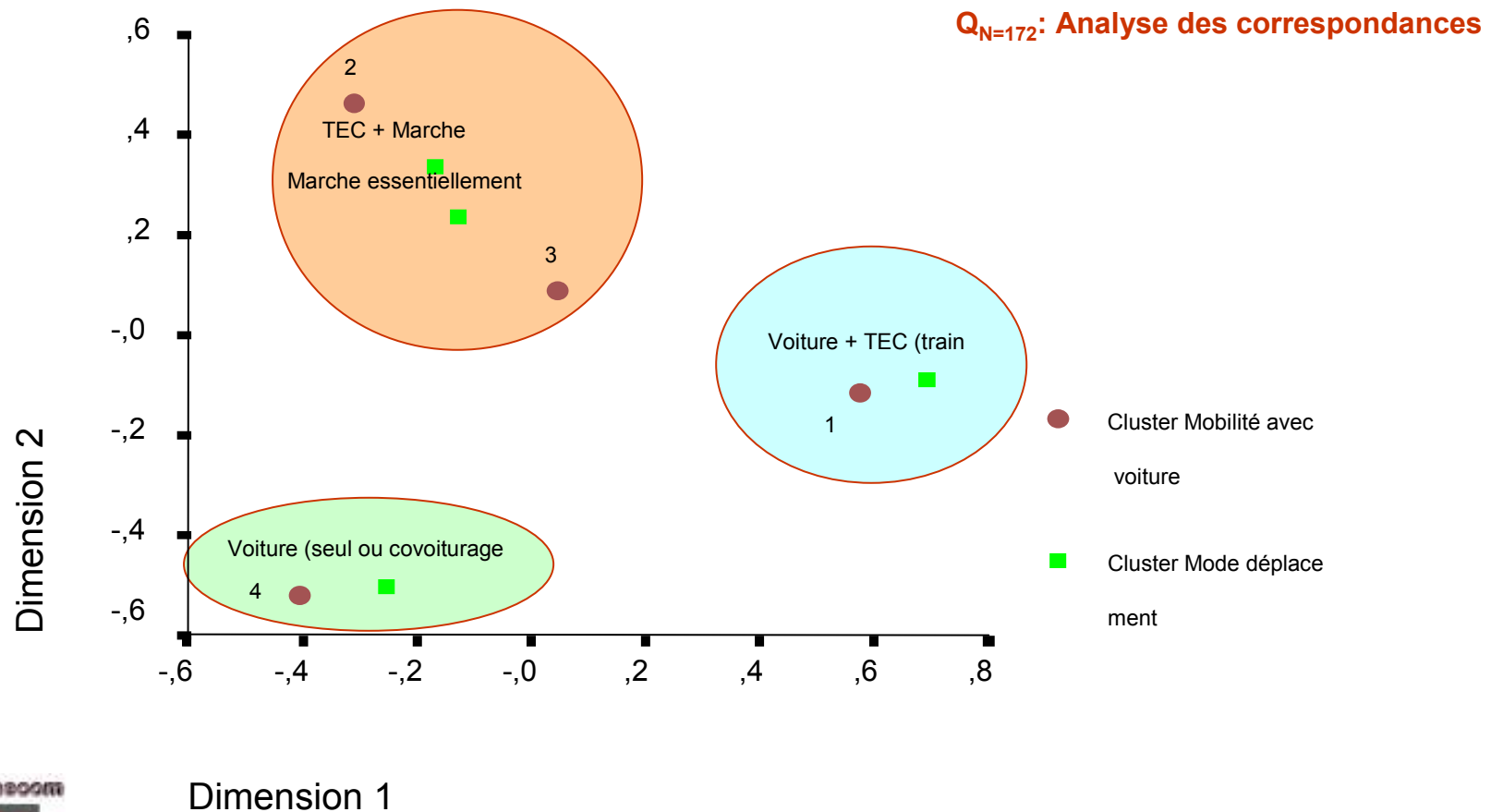
- **Le groupe 1 (N=36)** se caractérise par : plutôt voiture du ménage à disposition, pas d'idée du coût, utilisation 1 à 6x/semaine, pourrait faire autrement pour se déplacer et la voiture n'est pas forcément indispensable aux déplacements
- **Le groupe 2 (N=34)** se caractérise par : pas d'idée du coût ou plus ou moins, utilisation 1 à 6x/semaine, pourrait faire autrement pour se déplacer et la voiture est parfois indispensable aux déplacements
- **Le groupe 3 (N=69)** se caractérise par : plutôt voiture personnelle à disposition, bonne idée du coût, grand utilisateur, ne savent pas s'en passer et voiture indispensable pour aller au cours, pour la famille et les courses
- **Le groupe 4 (N=33)** se caractérise par : plutôt voiture personnelle à disposition, pas d'utilisation journalière, mais voiture indispensable pour les loisirs et les courses

Cluster Mobilité avec voiture

Symmetrical Normalization



Classification des étudiants selon leur modes de déplacement et leur mobilité avec voiture



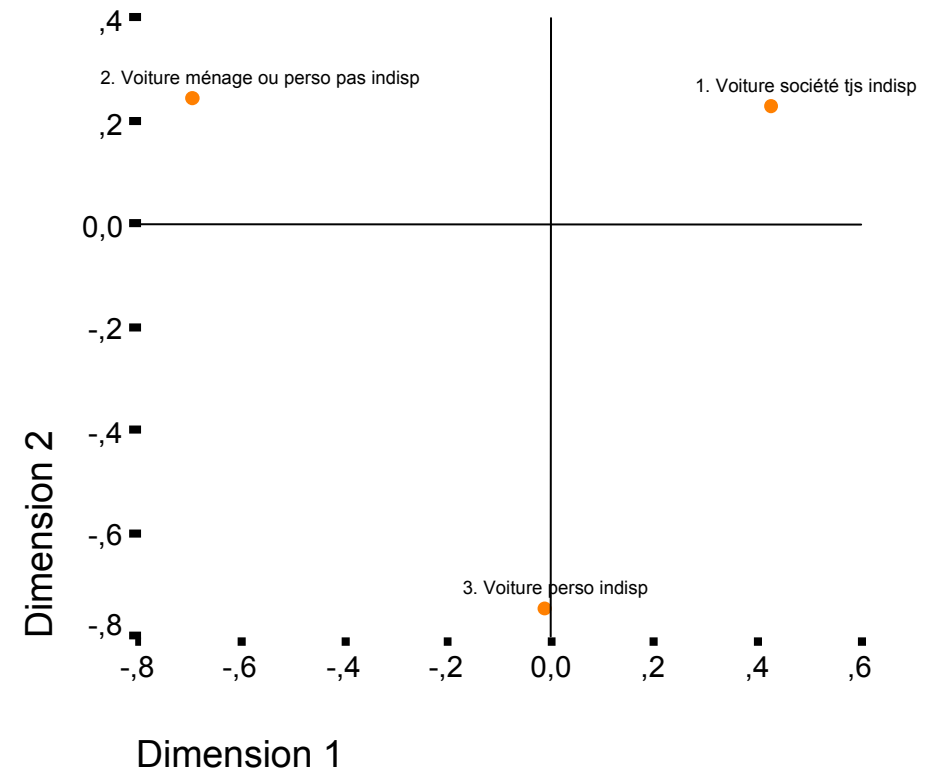
Classification des habitants selon l'utilisation de leur voiture

Q_{N=263} : Clusters à partir des questions 3, 5, 8, 9 et 10

- **Le groupe 1 (N=125)** se caractérise par : plus voiture de société à disposition, bonne idée du coût, utilisation importante, ne pourrait pas faire autrement pour se déplacer et la voiture est toujours indispensable aux déplacements
- **Le groupe 2 (N=75)** se caractérise par : plutôt voiture du ménage ou personnelle à disposition, pas d'idée du coût ou plus ou moins, utilisation petite ou moyenne, pourrait faire autrement pour se déplacer et la voiture est parfois indispensable aux déplacements
- **Le groupe 3 (N=63)** se caractérise par : plutôt voiture personnelle à disposition, plus ou moins idée du coût, utilisateur moyen, la voiture paraît indispensable

Cluster Mobilité avec voiture

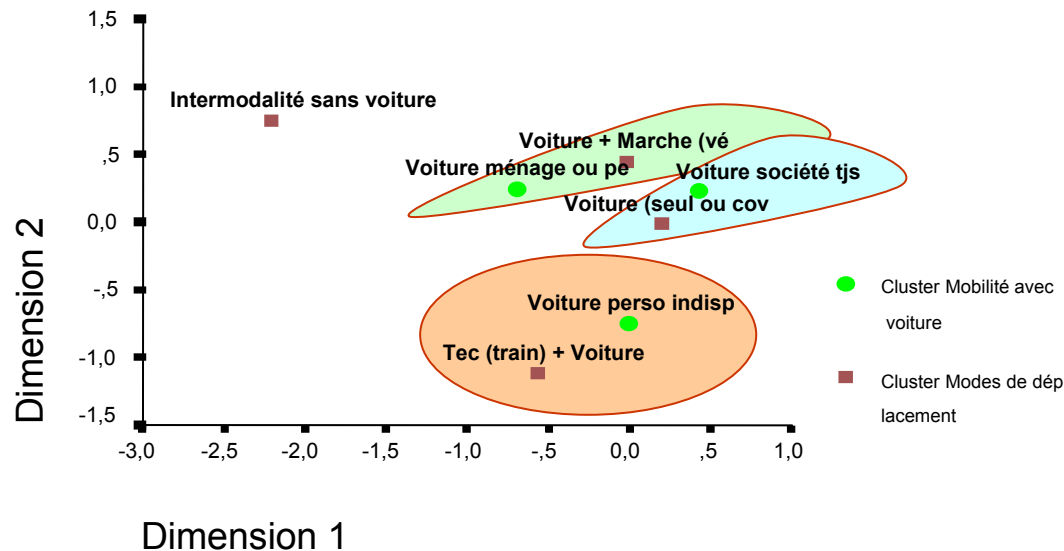
Symmetrical Normalization



Classification des habitants selon leur modes de déplacement et leur mobilité avec voiture



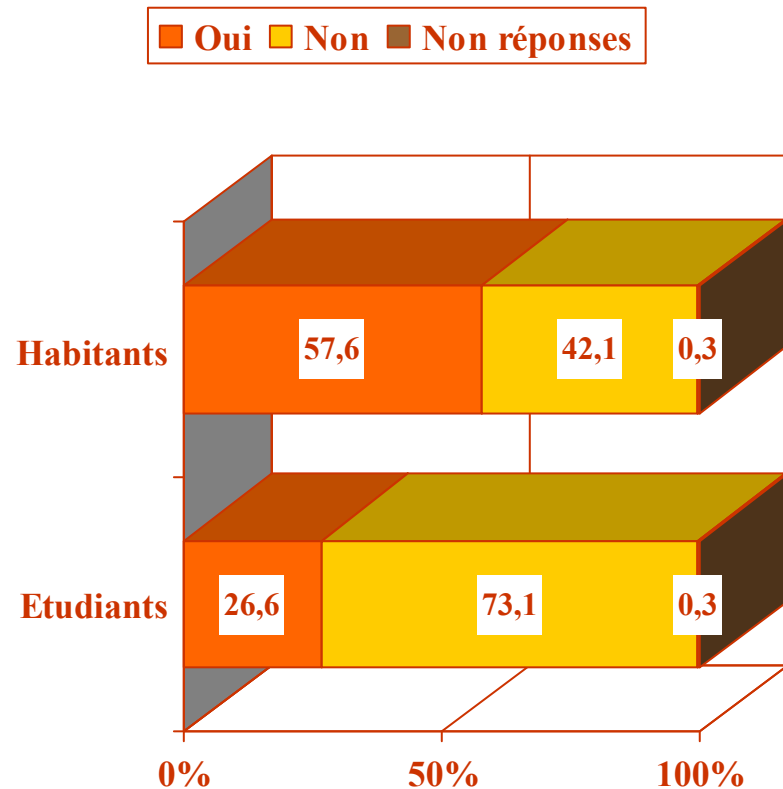
$Q_{N=263}$: Analyse des correspondances



Le concept de car-sharing

Déjà entendu parler du car-sharing

Q_N

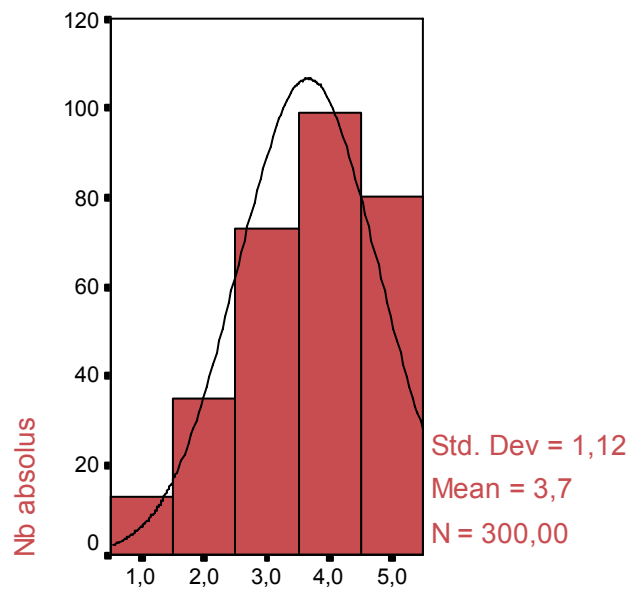


- Parmi les habitants, la connaissance est plus élevée :
 - parmi les habitants qui disposent déjà d'une voiture (59,3 %), qui ont une idée de ce que coûte une voiture (69,9 %), et qui ont une utilisation moyenne (1 à 6x/semaine : 65,9 %) ;
 - parmi les habitants qui utilisent déjà la voiture ou la marche comme mode de déplacement (77,4 %) ;
 - chez les hommes (62,6 %) ;
 - les habitants des quartiers des Bruyères ou du Biéreau semblent être proportionnellement plus au courant (71,2% et 65,2 %) ;
 - mais aussi parmi les ménages avec des enfants de 12 ans et + ;
- Parmi les étudiants, la connaissance est plus élevée :
 - parmi les étudiants, qui ont une bonne connaissance des coûts qu'engendre la voiture ;
 - chez les étudiants qui ont déjà des pratiques de déplacement multimodales avec voiture ;
 - chez les étudiants masculins (31,4 % contre 19,8 % chez les filles) ;
 - parmi les étudiants plus âgés (33 % chez les plus de 22 ans) ;
 - les étudiants logeant dans le quartier des Bruyères semblent être proportionnellement plus au courant (37,9%)

Opinions sur le système de car-sharing

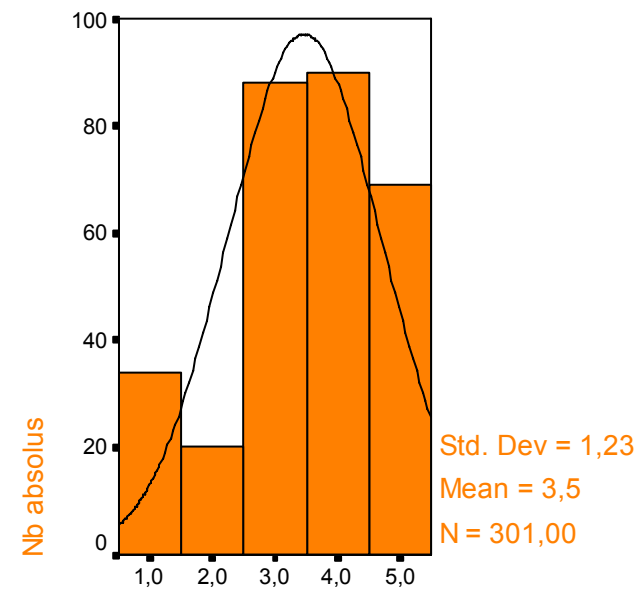
Q_N : Que pensez-vous de ce système ? Sur une échelle allant de 1 (Pas du tout enthousiaste) à 5 (Très enthousiaste)

Parmi les étudiants



Avis sur le système de car-sharing

Parmi les habitants



Avis sur le système de car-sharing

Qui sont les « enthousiastes » ?

Q_N

Les étudiants

- qui ne disposent pas de voiture (3,8 de moyenne contre 3,6) ;
- qui n'ont pas d'idée du coût de la voiture (3,7 contre 3,4) ;
- qui utilisent déjà la voiture comme mode de déplacement (seul ou combiné), 3,8 contre 3,6 (parmi les marcheurs) ;
- Il existe également une tendance concernant la fréquence actuelle d'utilisation de la voiture ; En effet, l'opinion est de plus en plus favorable à mesure que la fréquence d'utilisation diminue ; cela veut dire que les plus enthousiastes se retrouvent parmi les petits utilisateurs de la voiture ;

Les habitants

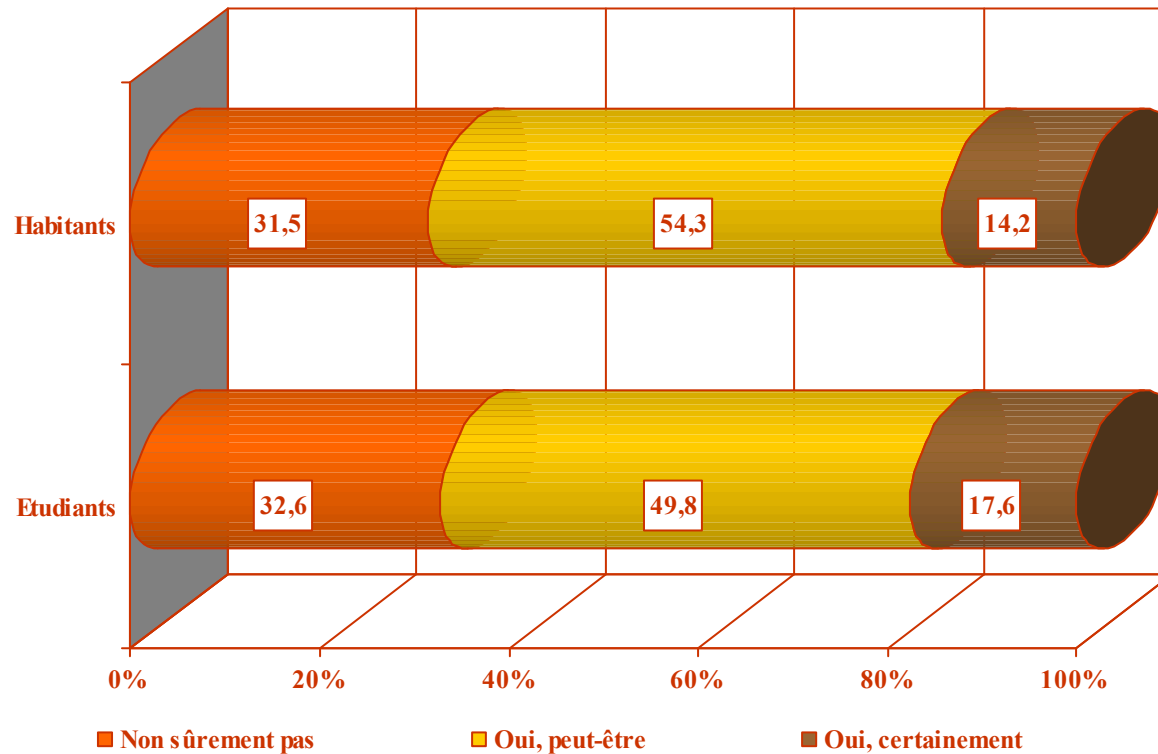
- qui ne disposent pas de voiture (3,8 de moyenne contre 3,4) ;
- qui utilisent la voiture occasionnellement (pas tous les jours), 3,7 de moyenne contre 3,2 parmi ceux qui l'utilisent journalièrement ; donc là où la voiture n'est pas indispensable aux déplacements ;
- qui ont déjà recours à l'intermodalité dans les modes de déplacement (soit sans voiture actuellement, soit combiné avec la marche) ; la moyenne est de 3,8 dans ce groupe ;
- les habitants de La Baraque semblent être moins enthousiastes qu'ailleurs (2,9 de moyenne) ;
- parmi les ménages avec des petits enfants (moins de 12 ans) et qui ne possèdent pas de voiture ;
- l'enthousiaste est plus élevé parmi les personnes qui expriment un besoin d'une voiture supplémentaire dans le ménage dans l'année (3,8) ;

Les utilisateurs potentiels du car-sharing

1. Quantification

Le potentiel en nombre

Q_N : Si un système de car-sharing s'installait près de chez vous, l'utiliserez-vous ?



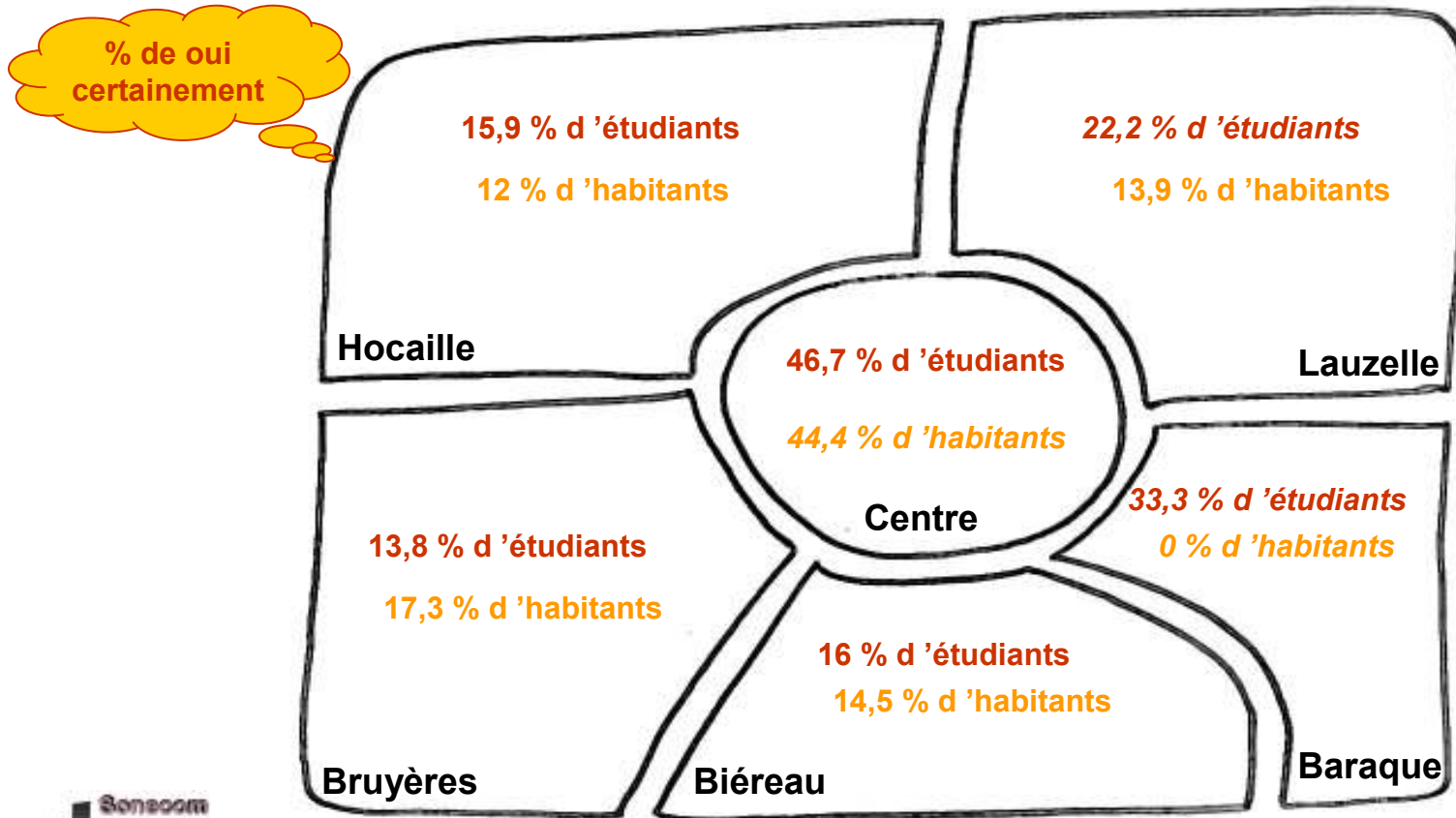
Avec une marge d'erreur de 5,6 %, on peut estimer le nb d'utilisateurs potentiels entre 785 et 1808 habitants

Avec une marge d'erreur de 5,6 %, on peut estimer le nb d'utilisateurs potentiels entre 1058 et 2045 étudiants

Base : « Oui, certainement »

Les utilisateurs potentiels par quartier (%)

Q_N



Nb : texte en italique signifie petits nb absolus (Prudence)

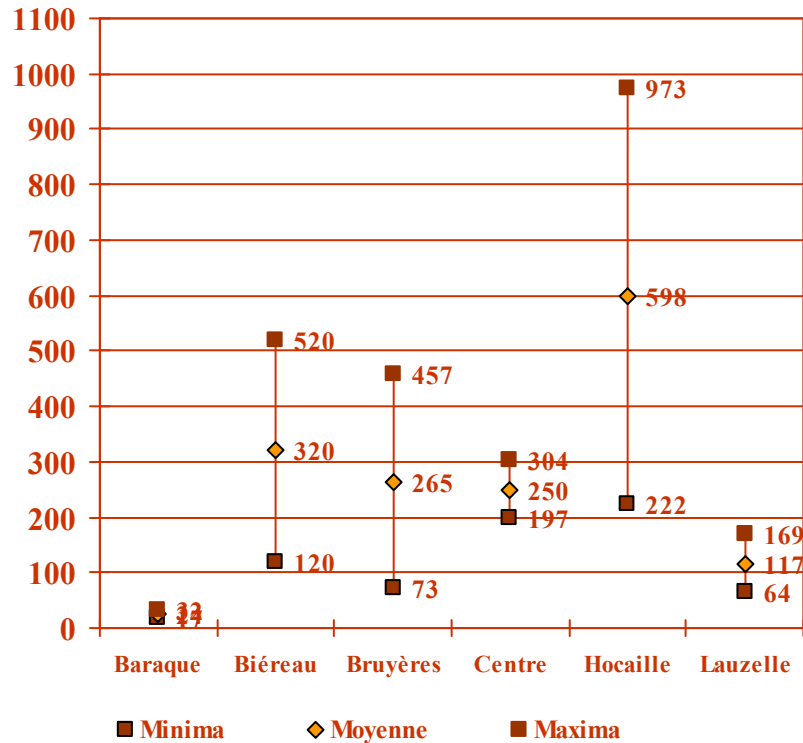
Rappel en général :
 17,6 % étudiants
 14,2 % habitants



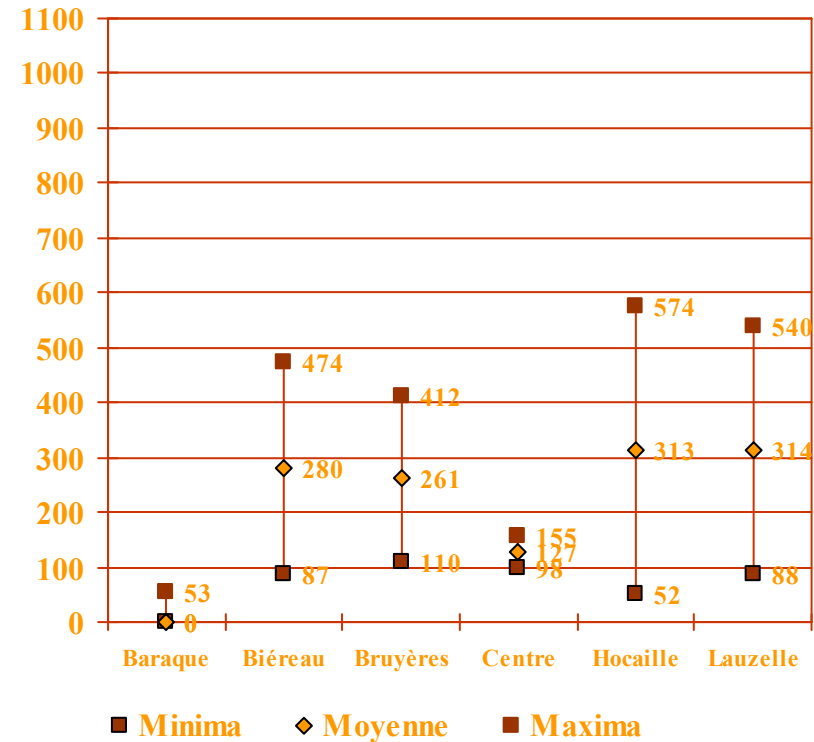
Les utilisateurs potentiels par quartier (Nb)



Nb d'étudiants potentiels



Nb d'habitants potentiels



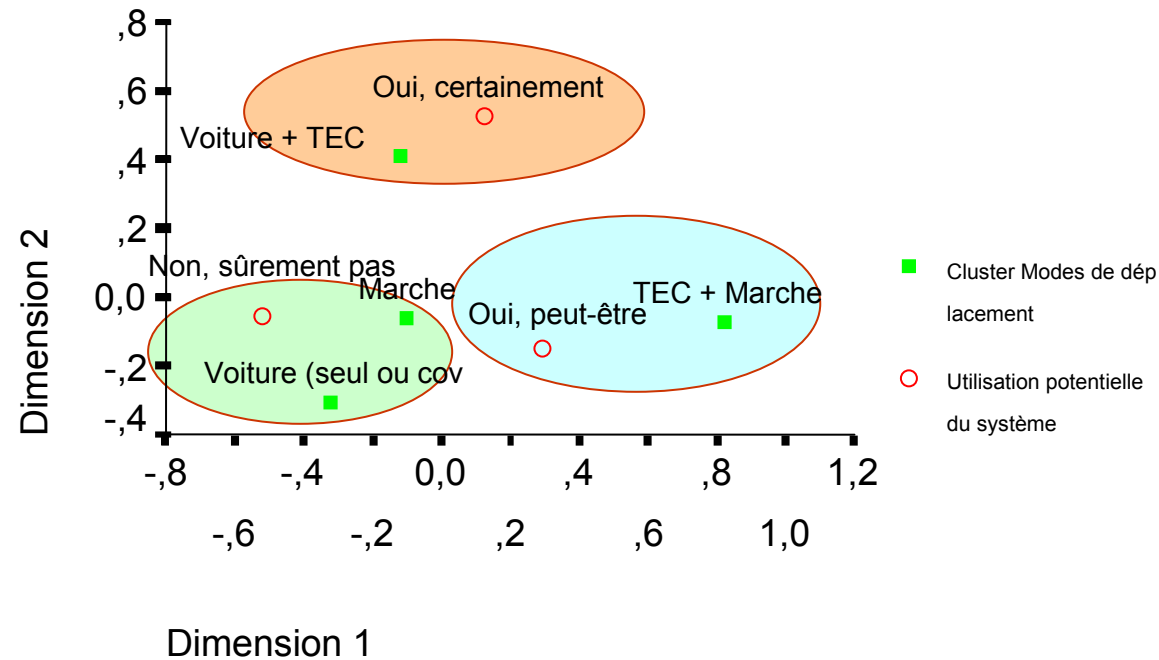
Les utilisateurs potentiels du car-sharing

2. Profil Etudiants

Les utilisateurs potentiels étudiants et leur mobilité actuelle - modes de déplacement actuels



Q_{N=301}: Analyse des correspondances



Les utilisateurs potentiels étudiants et leur mobilité actuelle (comparaisons)

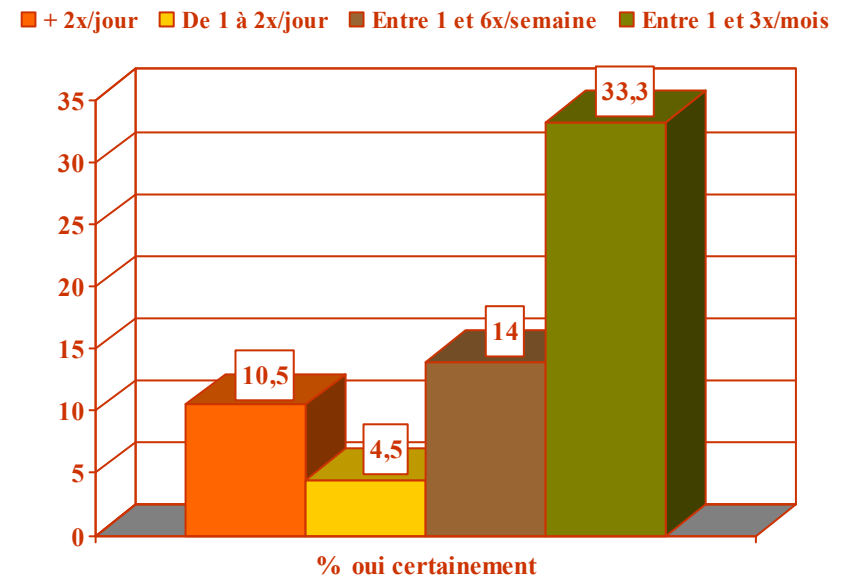
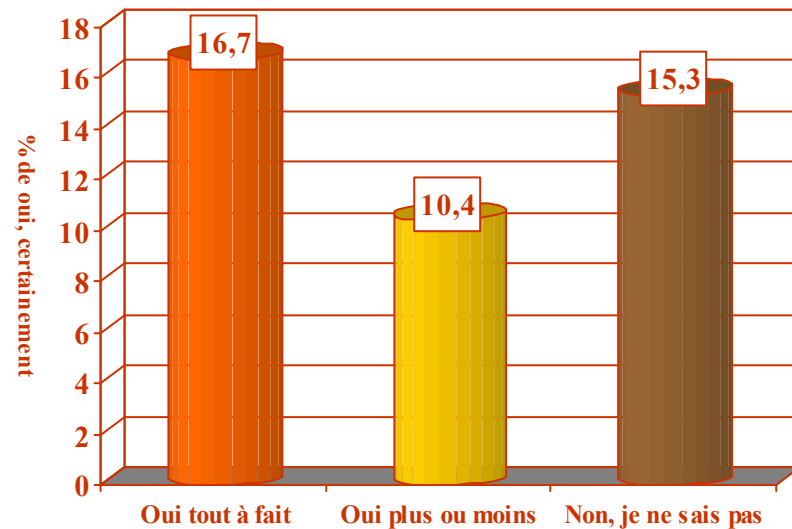
Q_N

■ Disposition d'une voiture

23,3 % parmi les étudiants qui disposent actuellement d'une voiture contre 13,4 % parmi les étudiants sans voiture

■ Idee du coût de la voiture

■ Fréquence d'utilisation voiture



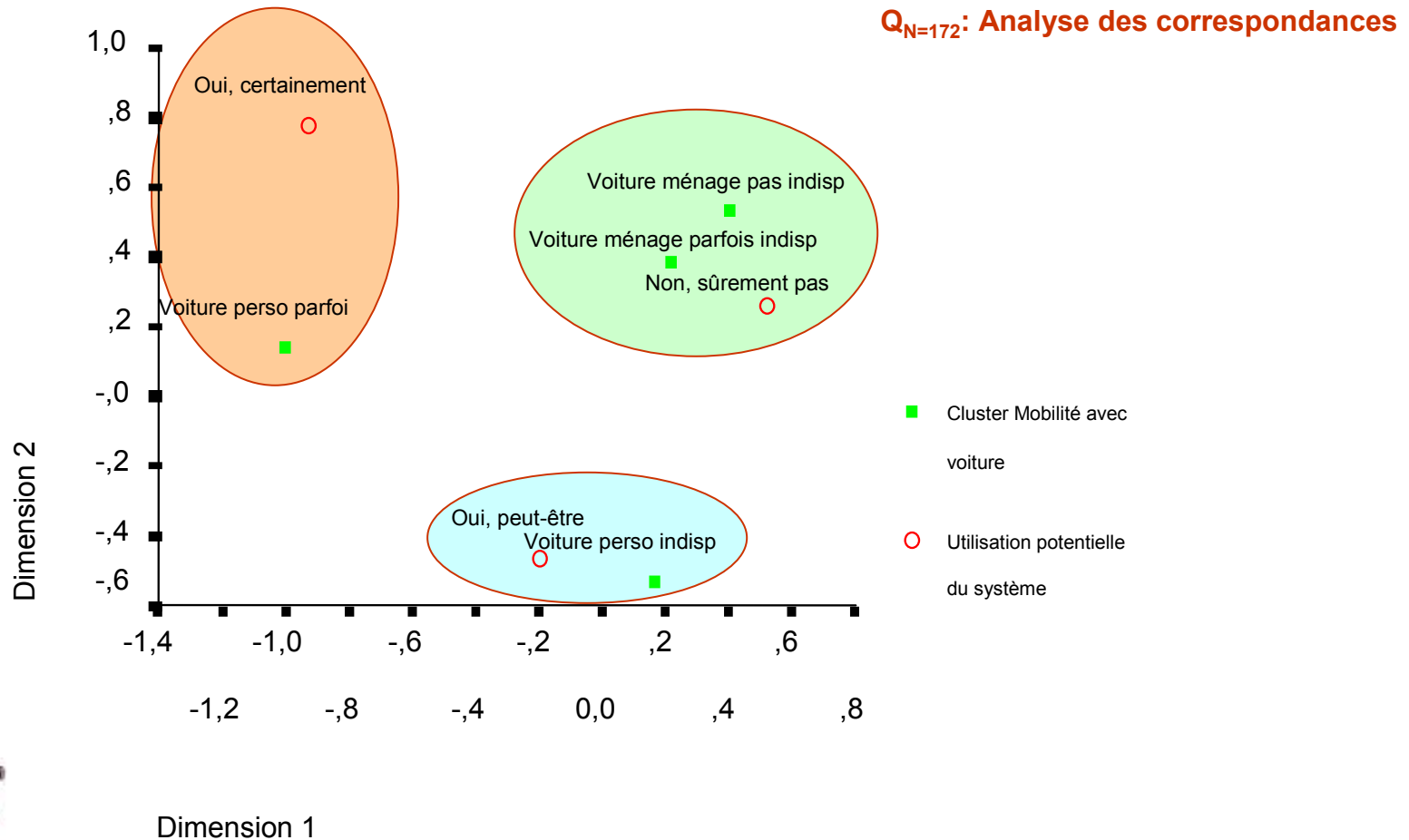
Les utilisateurs potentiels étudiants et leur mobilité actuelle - influence de chaque facteur

- Q_N
- Nous avons vu précédemment qu'il existe un potentiel différent selon les pratiques de mobilité actuelle ; nous ne savons pas encore quel élément dans la mobilité est le plus discriminant.
 - **Une régression catégorielle** permet d'y répondre :

	Significance	Importance
Disposition d'une voiture	0,228	-0,517
Idée du coût	0,631	-0,079
Fréquence d'utilisation	0,023	0,645
Pouvoir s'en passer	0,000	0,951

- **Significance** : si $< 0,05$ on peut conclure à une dépendance significative
- **Importance** : % expliqué dans l'utilisation potentielle
- Les résultats montrent que la fréquence d'utilisation et le fait de pouvoir se passer de la voiture sont les deux éléments qui influencent significativement l'utilisation potentielle (significance < 0.05). De plus, la fréquence d'utilisation explique à 64,5% le fait d'être un utilisateur potentiel ou pas et le fait de pouvoir se passer d'une voiture l'explique à 95,1 %

Les utilisateurs potentiels étudiants et leur mobilité actuelle - mobilité avec voiture



Les utilisateurs potentiels étudiants et le profil personnel (comparaisons)



Q_N

- 18,9 % des étudiants sont des utilisateurs potentiels (oui, certainement) contre 15,9% des étudiantes ;
- C'est dans la classe d'âge « plus de 22 ans » que l'on retrouve la proportion la plus importante d'utilisateurs potentiels (23,7 % de oui certainement) ;
- Les utilisateurs potentiels sont également proportionnellement plus nombreux parmi les étudiants qui ne possèdent pas de voiture (19,8 % contre 12,4 %) ;
- Les étudiants UCL sont proportionnellement plus nombreux ; 17,9 % contre 13,5 % parmi les étudiants non UCL
- Les étudiants de 1ère licence ou 3ème licence sont également plus enclins à être des utilisateurs potentiels (plus de 20 % de oui certainement) ;
- Les utilisateurs potentiels sont aussi plus importants parmi les étudiants qui avaient déjà entendu parler du car-sharing (21,3 %) ;
- Il existe également une parfaite corrélation entre l'opinion que l'on a du système et son utilisation potentielle ; en effet, 0 % des personnes pas du tout enthousiastes utiliseraient le système contre 38,8 % chez les personnes très enthousiastes.

Les utilisateurs potentiels étudiants et leur profil personnel - influence de chaque facteur

-
- Nous avons vu précédemment qu'il existe un potentiel différent selon les caractéristiques individuelles des étudiants ; nous ne savons pas encore quel élément est le plus discriminant.
 - **Une régression catégorielle** permet d'y répondre :

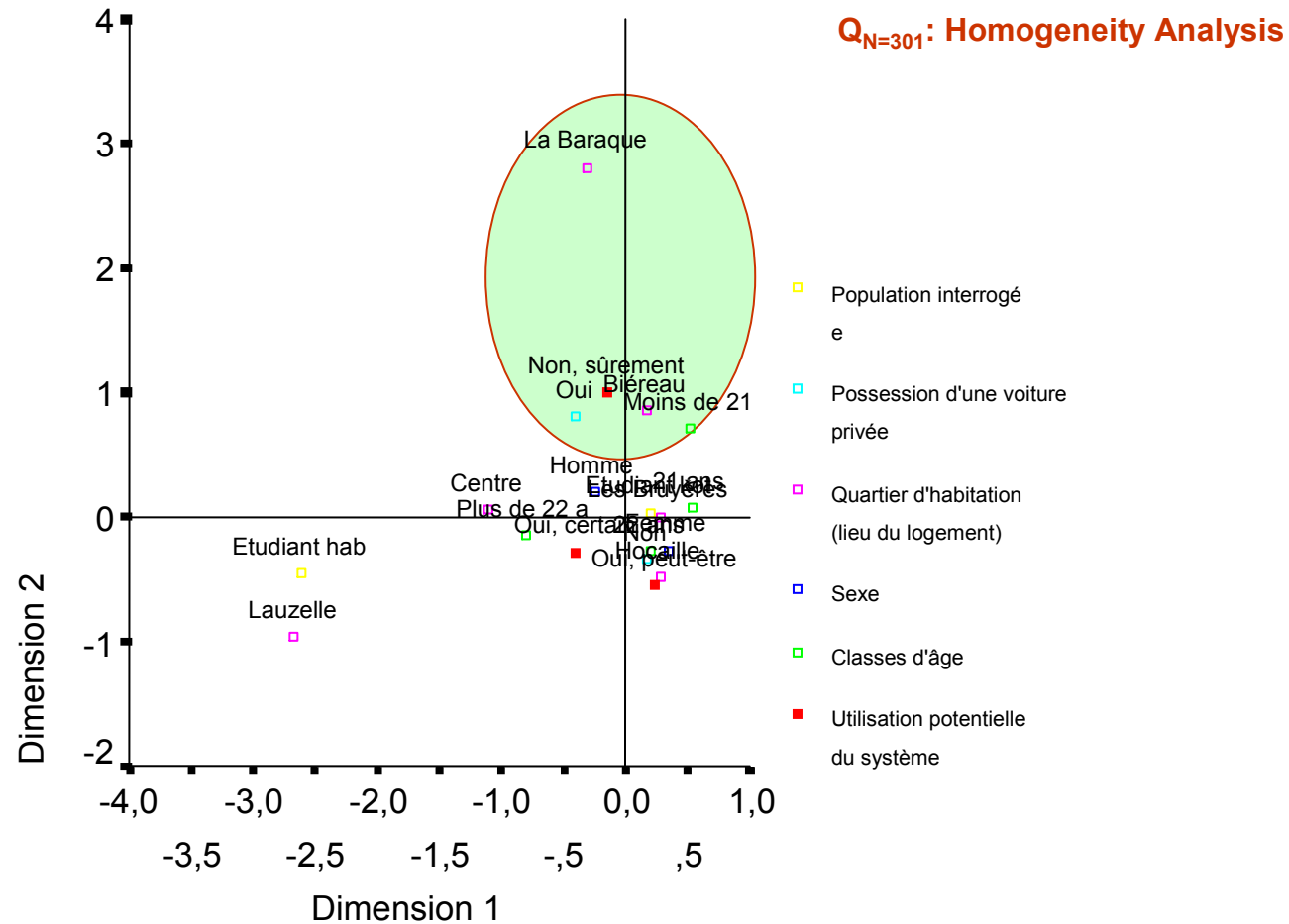
Q_N

	Significance	Importance
Classes d'âge	0,024	0,097
Sexe	0,103	0,084
Quartier d'habitation	0,000	0,398
Possession d'une voiture	0,012	0,211
Etudiant kotteur ou habitant	0,034	0,098
Déjà entendu parler du car-sharing	0,026	0,112

- **Significance** : si $< 0,05$ on peut conclure à une dépendance significative
- **Importance** : % expliqué dans l'utilisation potentielle
- Les résultats montrent que seul le genre n'influence pas significativement l'utilisation potentielle (significance > 0.05). De plus, le quartier d'habitation explique l'utilisation potentielle à 39,8 %, la possession d'une voiture à 21,1 % et le fait d'avoir déjà entendu parler du concept à 11,2 %



Les utilisateurs potentiels étudiants et leur profil personnel - Correspondances



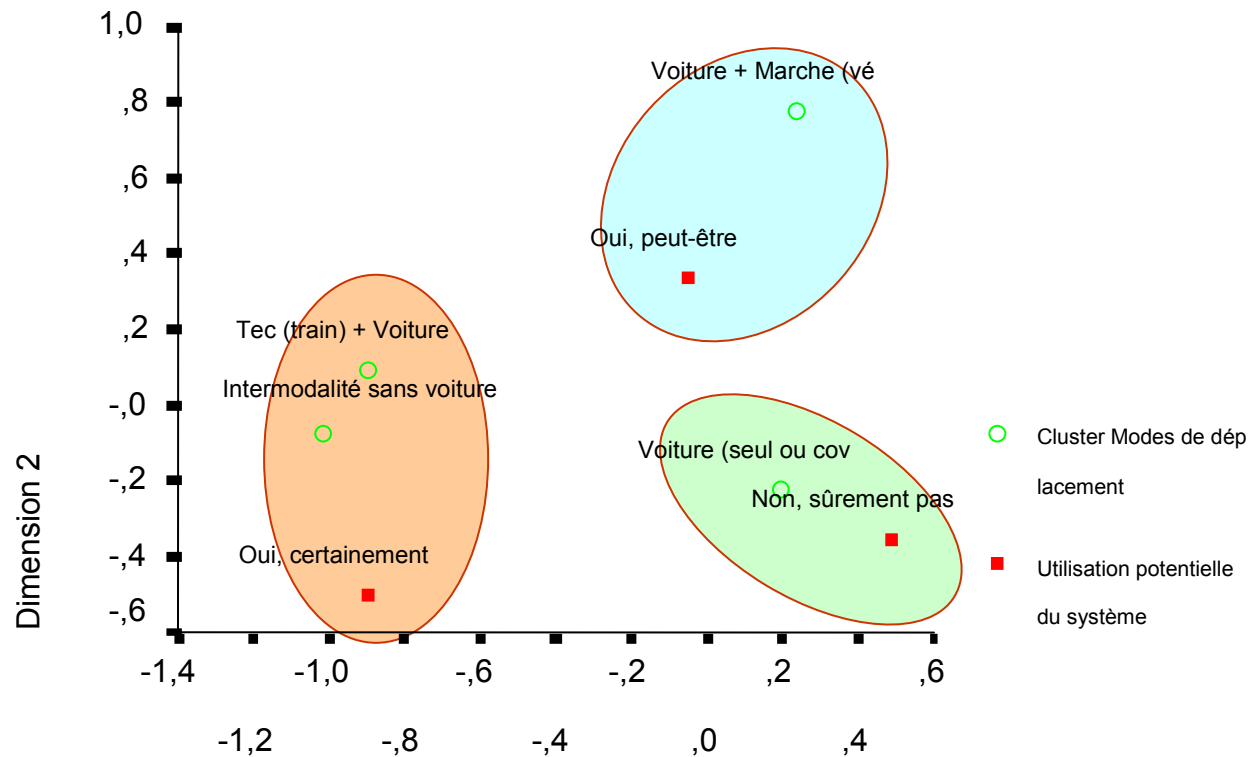
Les utilisateurs potentiels du car-sharing

3. Profil Habitants

Les utilisateurs potentiels habitants et leur mobilité actuelle - modes de déplacement actuels



$Q_{N=302}$: Analyse des correspondances



Dimension 1

Les utilisateurs potentiels habitants et leur mobilité actuelle (comparaisons)

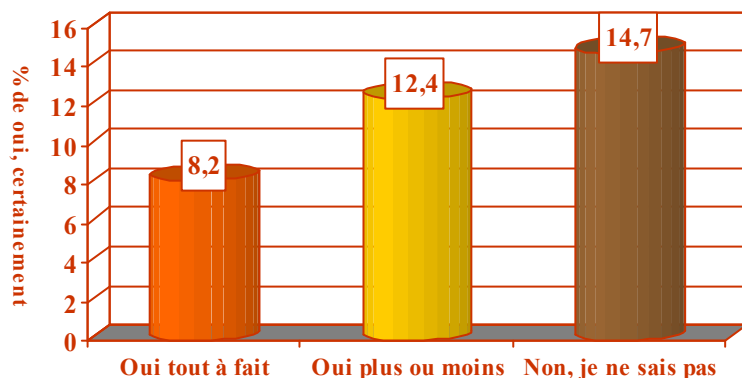
Q_N

■ Disposition d'une voiture

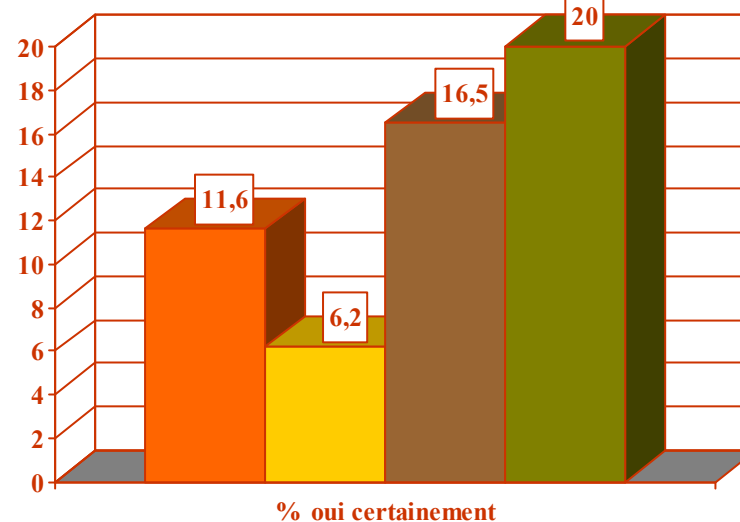
A l'inverse des étudiants, les habitants ne disposant pas de voiture sont proportionnellement plus nombreux à exprimer leur utilisation potentielle du car-sharing (30,8 % contre 11,8 %). Ils sont également plus nombreux quand il s'agit d'une voiture du ménage (22,2 %) qu'une voiture personnelle ou de société.

■ Idee du coût de la voiture

■ Fréquence d'utilisation voiture



■ + 2x/jour ■ De 1 à 2x/jour ■ Entre 1 et 6x/semaine ■ Entre 1 et 3x/mois



Le % des utilisateurs potentiels est également plus élevé (19,6 %) chez les habitants qui savent se passer de la voiture pour leurs déplacements quotidiens (contre 6,5 % chez les irréductibles).



Les utilisateurs potentiels habitants et leur mobilité actuelle - influence de chaque facteur

Q_N

- Nous avons vu précédemment qu'il existe un potentiel différent selon les pratiques de mobilité actuelle ; nous ne savons pas encore quel élément dans la mobilité est le plus discriminant.
- **Une régression catégorielle** permet d'y répondre :

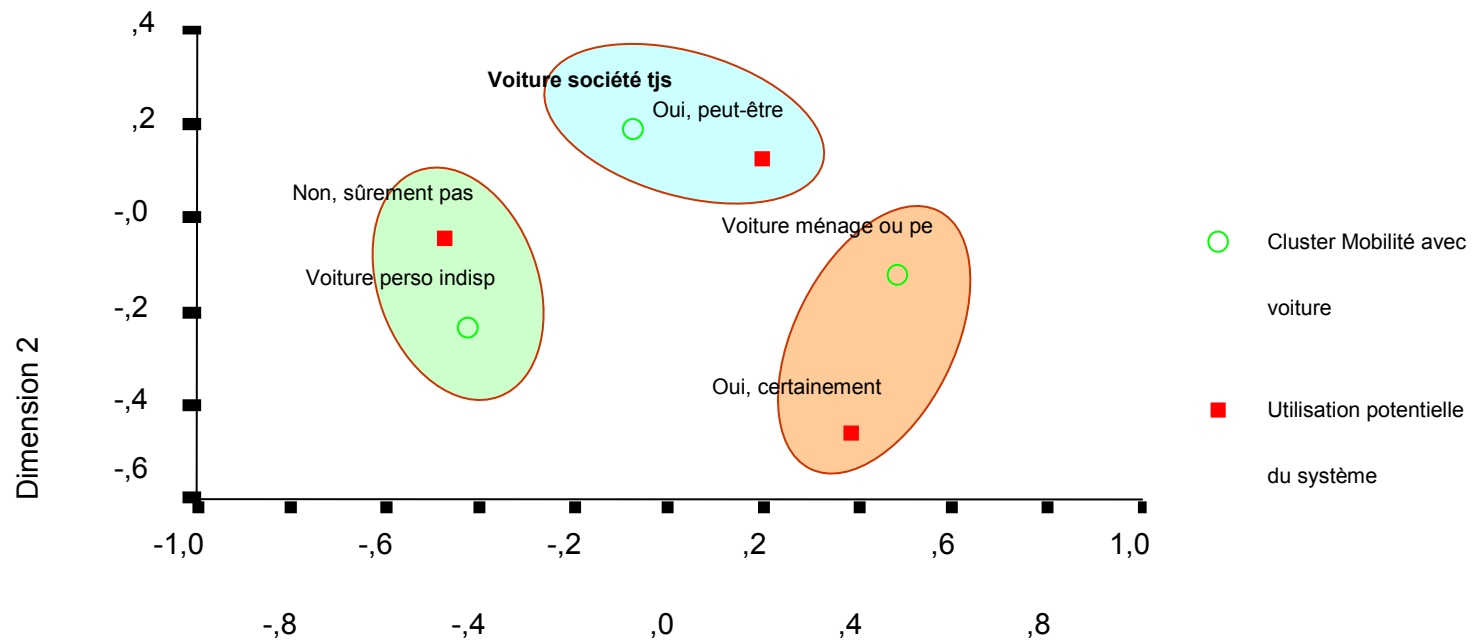
	Significance	Importance
Disposition d'une voiture	0,096	0,335
Idée du coût	0,140	0,034
Fréquence d'utilisation	0,157	0,302
Pouvoir s'en passer	0,000	0,329

- **Significance** : si $< 0,05$ on peut conclure à une dépendance significative, et $< 0,1$ à une dépendance moyennement significative
- **Importance** : % expliqué dans l'utilisation potentielle
- Les résultats nous montre que seul le fait de pouvoir se passer de la voiture influence significativement l'utilisation potentielle (significance < 0.05). De plus, la disposition d'une voiture explique à 33,5 % le fait d'être un utilisateur potentiel ou pas et le fait de pouvoir se passer d'une voiture l'explique à 32,9 %

Les utilisateurs potentiels habitants et leur mobilité actuelle - mobilité avec voiture



$Q_{N=263}$: Analyse des correspondances



Dimension 1

Les utilisateurs potentiels habitants et le profil personnel (comparaisons)

Q_N

- 16,8 % des hommes sont des utilisateurs potentiels (oui, certainement) contre 12,3% des femmes ;
- C'est dans la classe d'âge « moins de 30 ans » que l'on retrouve la proportion la plus importante d'utilisateurs potentiels (18,3 % de oui certainement) ;
- Les utilisateurs potentiels sont également proportionnellement plus nombreux parmi les habitants qui ne possèdent pas de voiture (28 % contre 11,5 %) ;
- Les personnes vivant seules sont également plus nombreuses à exprimer leur future utilisation (18,8 %), alors qu'ils ne sont que 7,4 % parmi les isolés avec enfant(s) ;
- La présence d'enfant(s) dans le ménage ne semble pas être déterminant dans l'utilisation potentielle du système
- L'utilisation potentielle est aussi plus élevée dans les ménages où les besoins en termes de voiture ne sont pas couverts (personnes avec permis > nb de voitures), soit 18,1 % de « oui certainement » ; et donc également parmi les ménages qui envisagent l'achat d'une voiture supplémentaire dans l'année (26,9 %) ;
- Les demandeurs d'emploi et les personnes au foyer sont proportionnellement plus des utilisateurs potentiels (respectivement 31,3 % et 19,3 %) ;
- Il existe également une parfaite corrélation entre l'opinion que l'on a du système et son utilisation potentielle ; en effet, % des personnes pas du tout enthousiastes utiliseraient le système contre 39,1 % chez les personnes très enthousiastes.



Les utilisateurs potentiels habitants et leur profil personnel - influence de chaque facteur

Q_N

- Nous avons vu précédemment qu'il existe un potentiel différent selon les caractéristiques individuelles des habitants ; nous ne savons pas encore quel élément est le plus discriminant.
- **Une régression catégorielle** permet d'y répondre :

	Significance	Importance
Statut socio-professionnel	0,000	0,210
Nb de voitures dans le ménage	0,003	0,204
Type de ménage	0,000	0,154
Présence enfants de 12-18 ans	0,001	0,153
Quartier d'habitation	0,000	0,121
Revenu mensuel net du ménage	0,002	0,084
Déjà entendu parler du car-sharing	0,012	0,075
Classes d'âge	0,118	0,033
Nb de personnes avec permis	0,003	0,019
Présence enfants - de 12 ans	0,206	0,018
Sexe	0,330	0,017
Présence enfants + de 18 ans	0,404	0,005
Possession d'une voiture	0,815	-0,003
Grandeur du ménage	0,000	-0,033

- **Significance** : si < 0,05 on peut conclure à une dépendance significative
- **Importance** : % expliqué dans l'utilisation potentielle



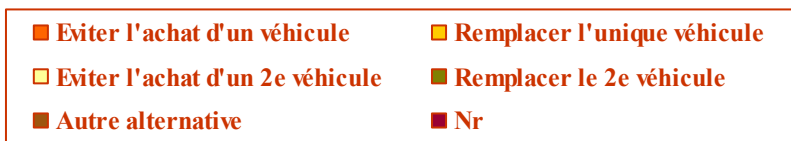
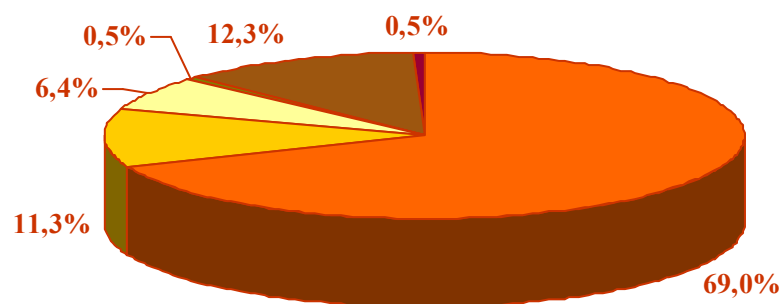
Les utilisateurs potentiels du car-sharing

4. Alternative et types d'utilisation

Le car-sharing est envisagé pour :

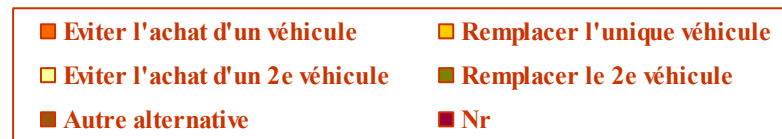
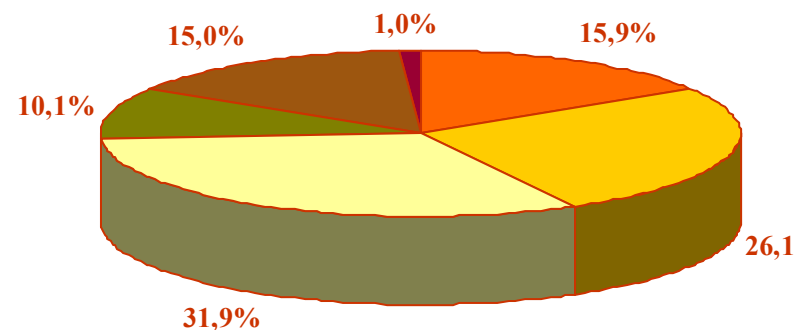
Q_N=203

Parmi les étudiants



Q_N=207

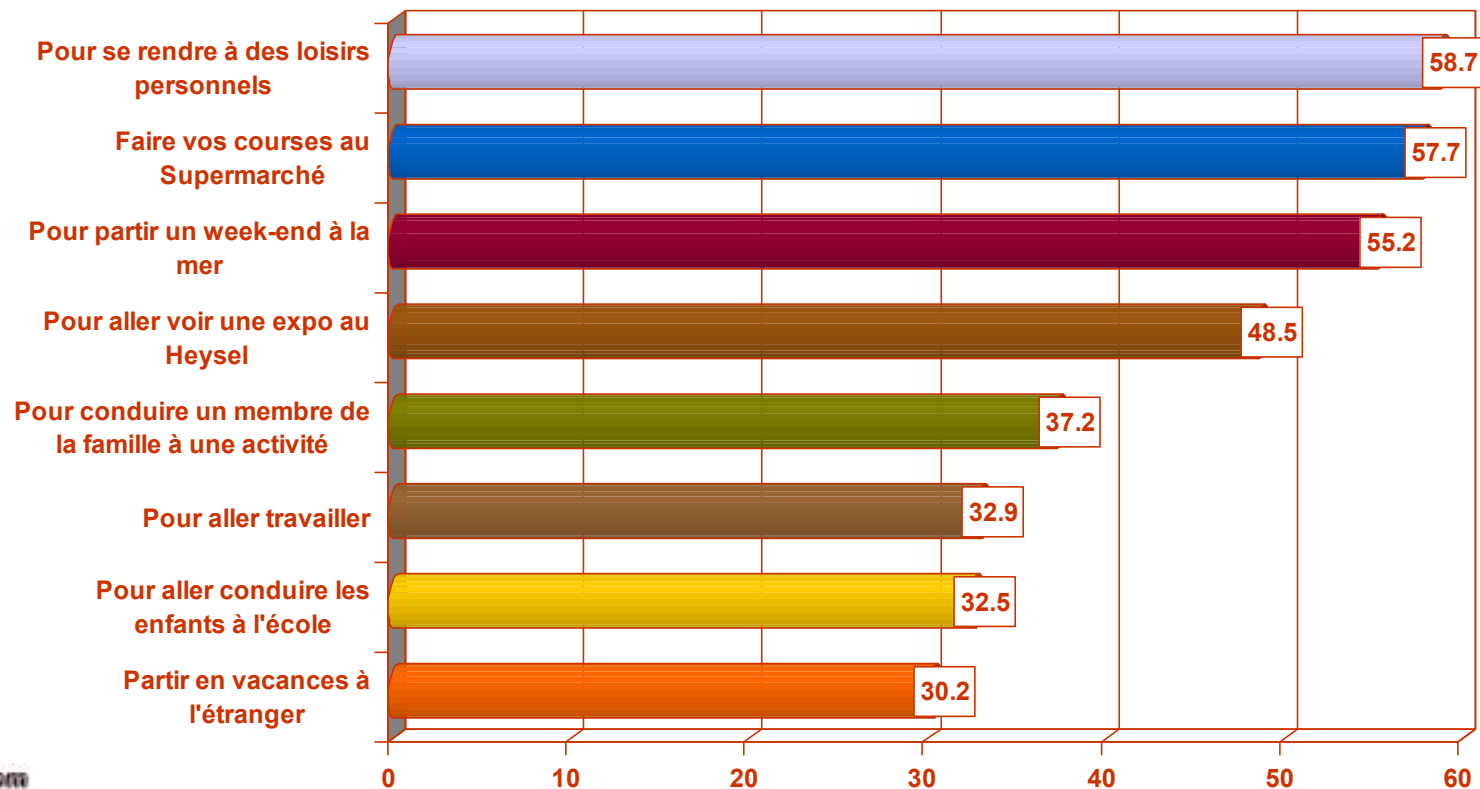
Parmi les habitants



Une des autres alternatives citée assez régulièrement chez les habitants et les étudiants est le caractère occasionnel (si véhicule accidenté ou en réparation ou véhicule familial non disponible)

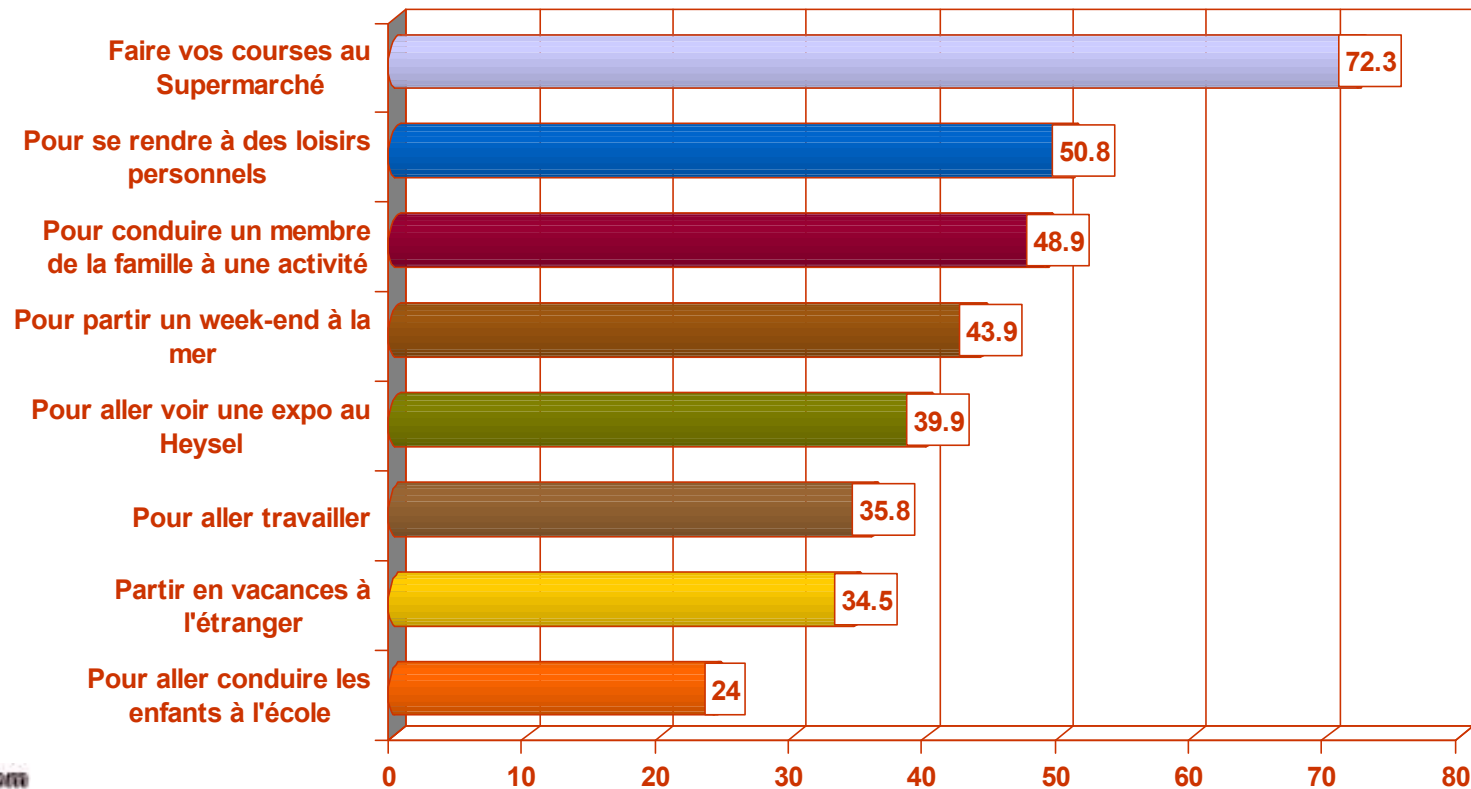
Types d'utilisation du système chez les étudiants

Q_{N=203} : Dans quelles situations utiliseriez-vous ce système de car-sharing?



Types d'utilisation du système chez les habitants

Q_{N=207} : Dans quelles situations utiliseriez-vous ce système de car-sharing?



.....

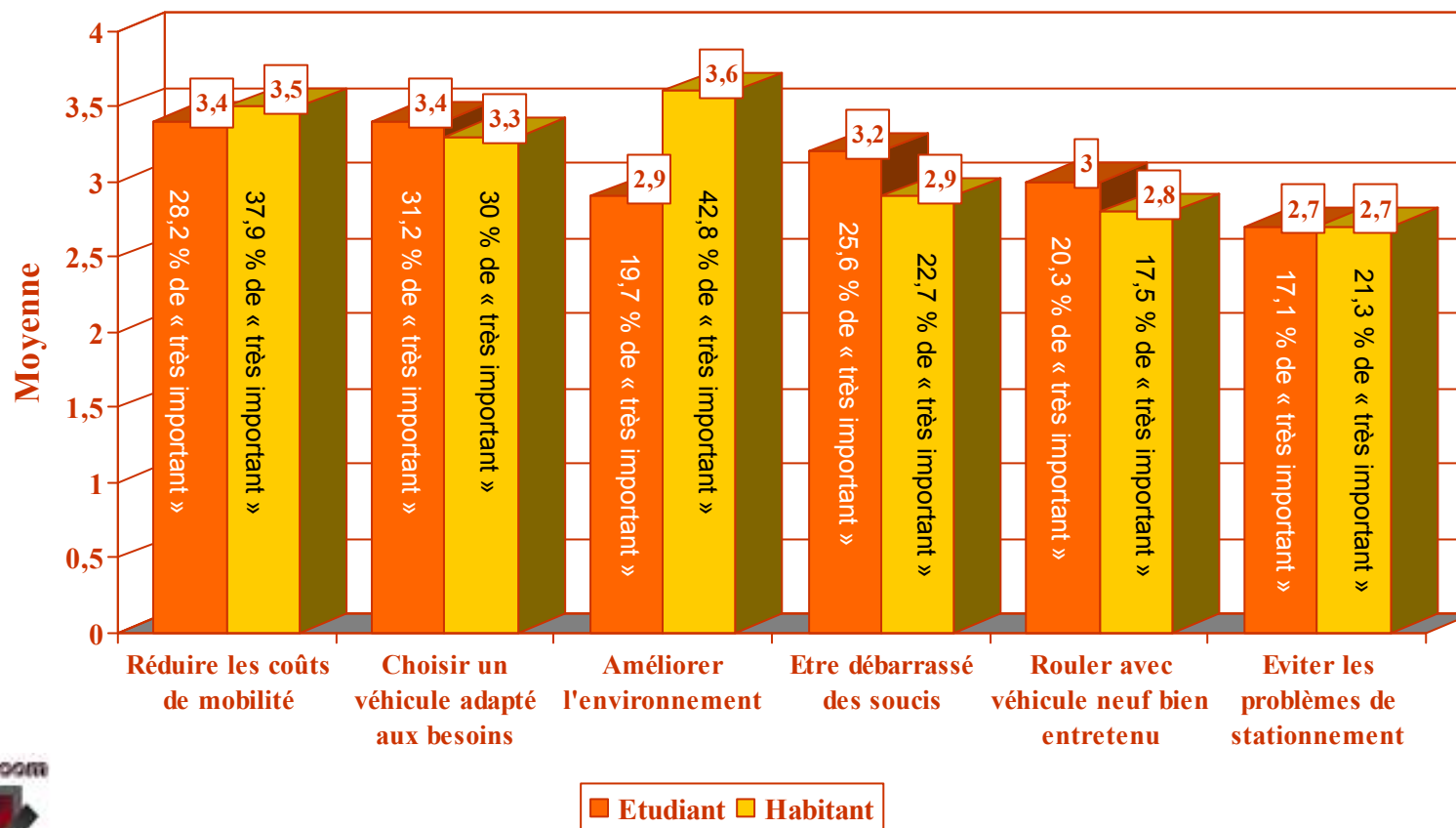
Motivations et Conditions à l'utilisation du système de car-sharing

.....

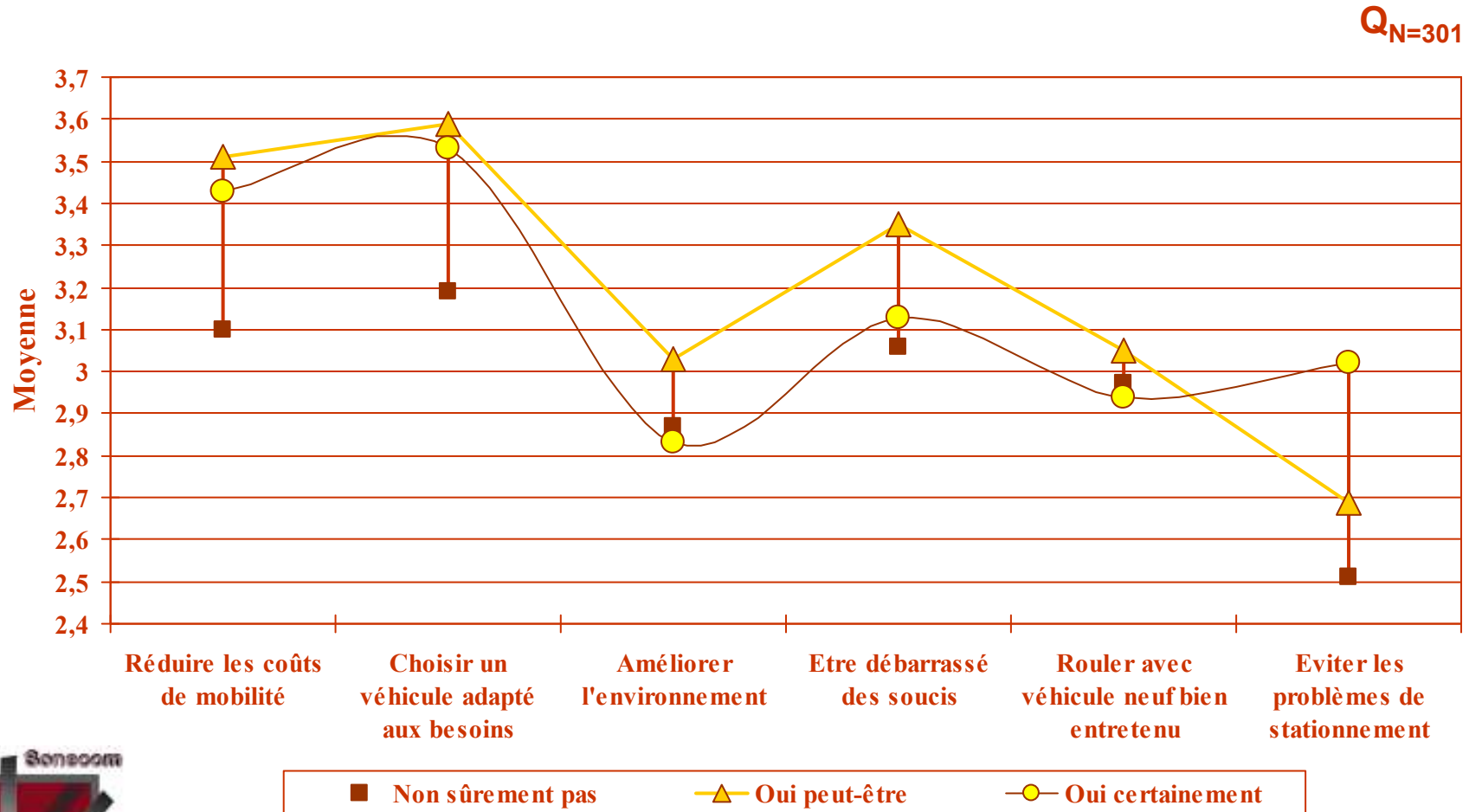
Motivations à l'utilisation

Q_N : Quelles seraient vos motivations pour utiliser cette formule ?

Sur une échelle allant de 1 « pas du tout important » à 5 « très important »



Motivations selon l'utilisation potentielle parmi les étudiants



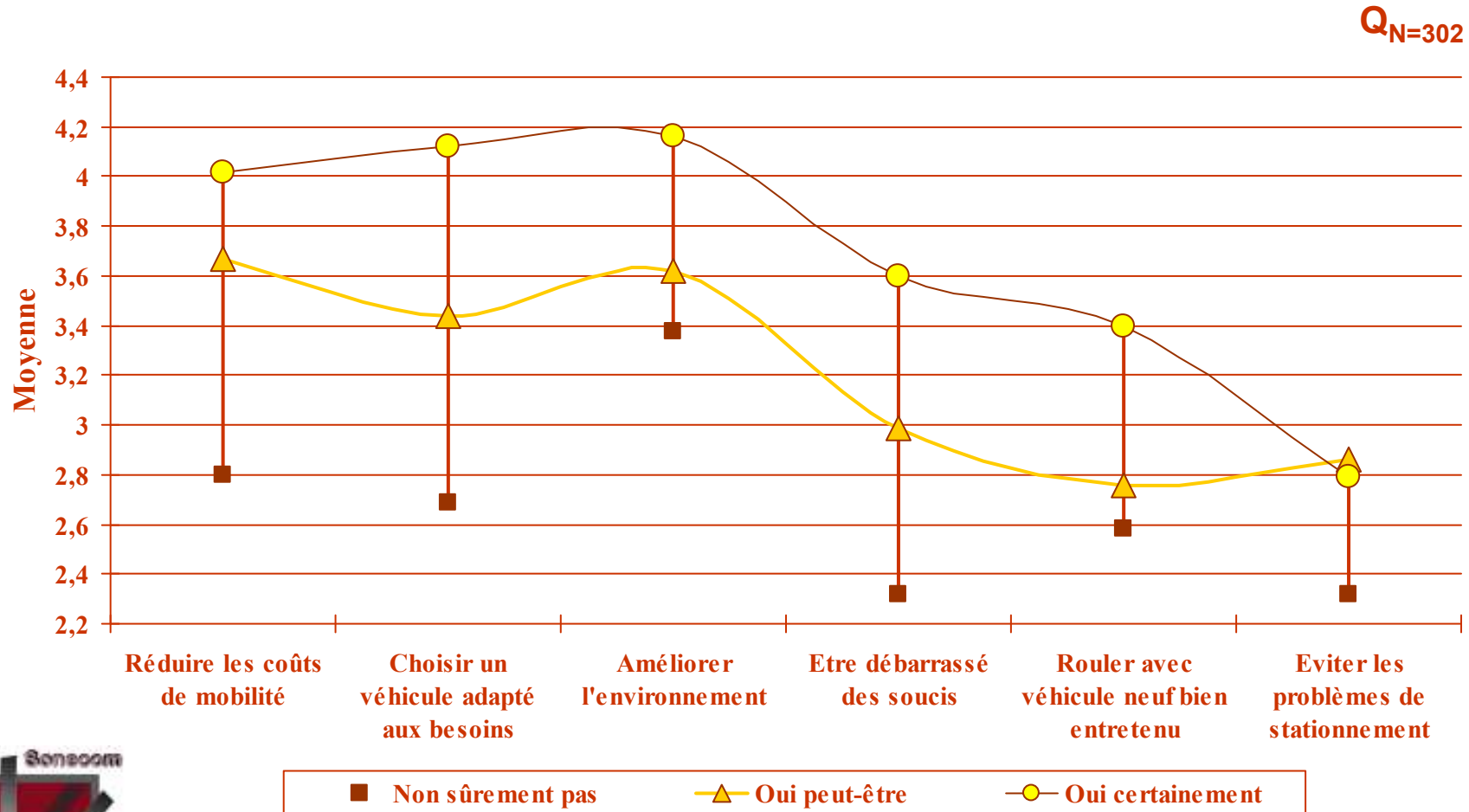
Motivations déterminantes chez les utilisateurs potentiels étudiants

- Nous avons vu précédemment les motivations prédominantes ; nous ne savons pas encore celles qui sont les plus discriminantes (les plus explicatives de l'utilisation potentielle).
- **Une régression catégorielle** permet d'y répondre :

	Significane	Importance
Pouvoir choisir un véhicule adapté aux besoins	0,000	0,413
Réduire les coûts de mobilité	0,002	0,313
Éviter les problèmes de stationnement	0,072	0,168
Être débarrassé des soucis liés à l'entretien	0,200	0,051
Rouler avec un véhicule neuf bien entretenu	0,074	0,030
Améliorer l'environnement	0,595	0,025

- **Significane** : si $< 0,05$ on peut conclure à une dépendance significative, et $< 0,1$ à une dépendance moyennement significative
- **Importance** : % expliqué dans l'utilisation potentielle

Motivations selon l'utilisation potentielle parmi les habitants



MOTIVATIONS DISCRIMINANTES CHEZ les utilisateurs potentiels habitants

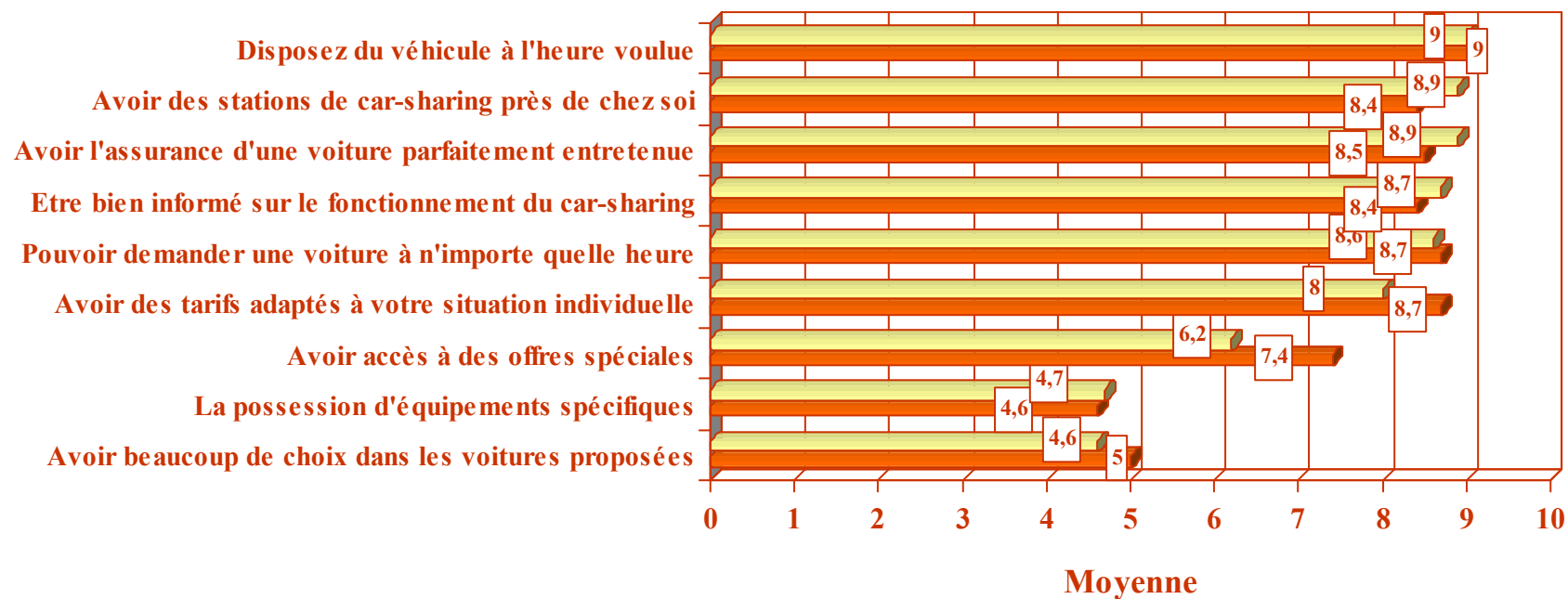
- Nous avons vu précédemment les motivations prédominantes ; nous ne savons pas encore celles qui sont les plus discriminantes (les plus explicatives de l'utilisation potentielle).
- **Une régression catégorielle** permet d'y répondre :

	Significane	Importance
Pouvoir choisir un véhicule adapté aux besoins	0,000	0,494
Etre débarrassé des soucis liés à l'entretien	0,000	0,297
Réduire les coûts de mobilité	0,000	0,289
Rouler avec un véhicule neuf bien entretenu	0,000	-0,103
Améliorer l'environnement	0,194	0,061
Éviter les problèmes de stationnement	0,112	-0,038

- **Significane** : si $< 0,05$ on peut conclure à une dépendance significative, et $< 0,1$ à une dépendance moyennement significative
- **Importance** : % expliqué dans l'utilisation potentielle

Conditions à l'utilisation

Q_N : Quelles conditions devraient remplir le système de car-sharing qui s'installerait près de chez vous pour vous inciter à l'utiliser ?
 Sur une échelle allant de 1 « pas du tout crucial » à 10 « tout à fait crucial »



■ Etudiant ■ Habitant

Conditions principales pour chaque public

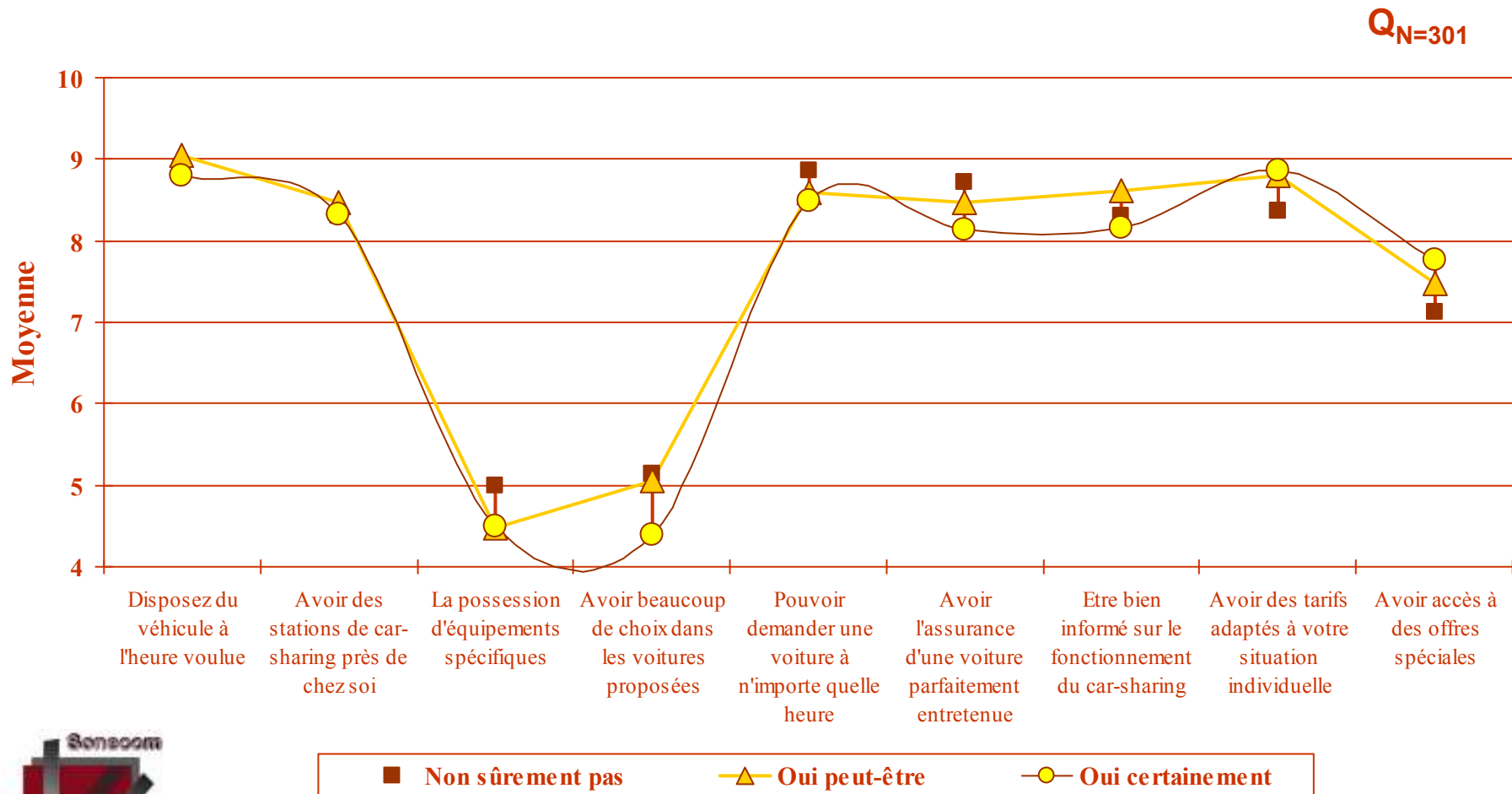
Etudiants

- 1. Disposer du véhicule à l'heure voulue : 9/10
- 2. Pouvoir demander une voiture à n'importe quelle heure ou Avoir des tarifs adaptés à leur situation individuelle : 8,7/10
- 3. Avoir l'assurance d'une voiture parfaitement entretenue : 8,5/10

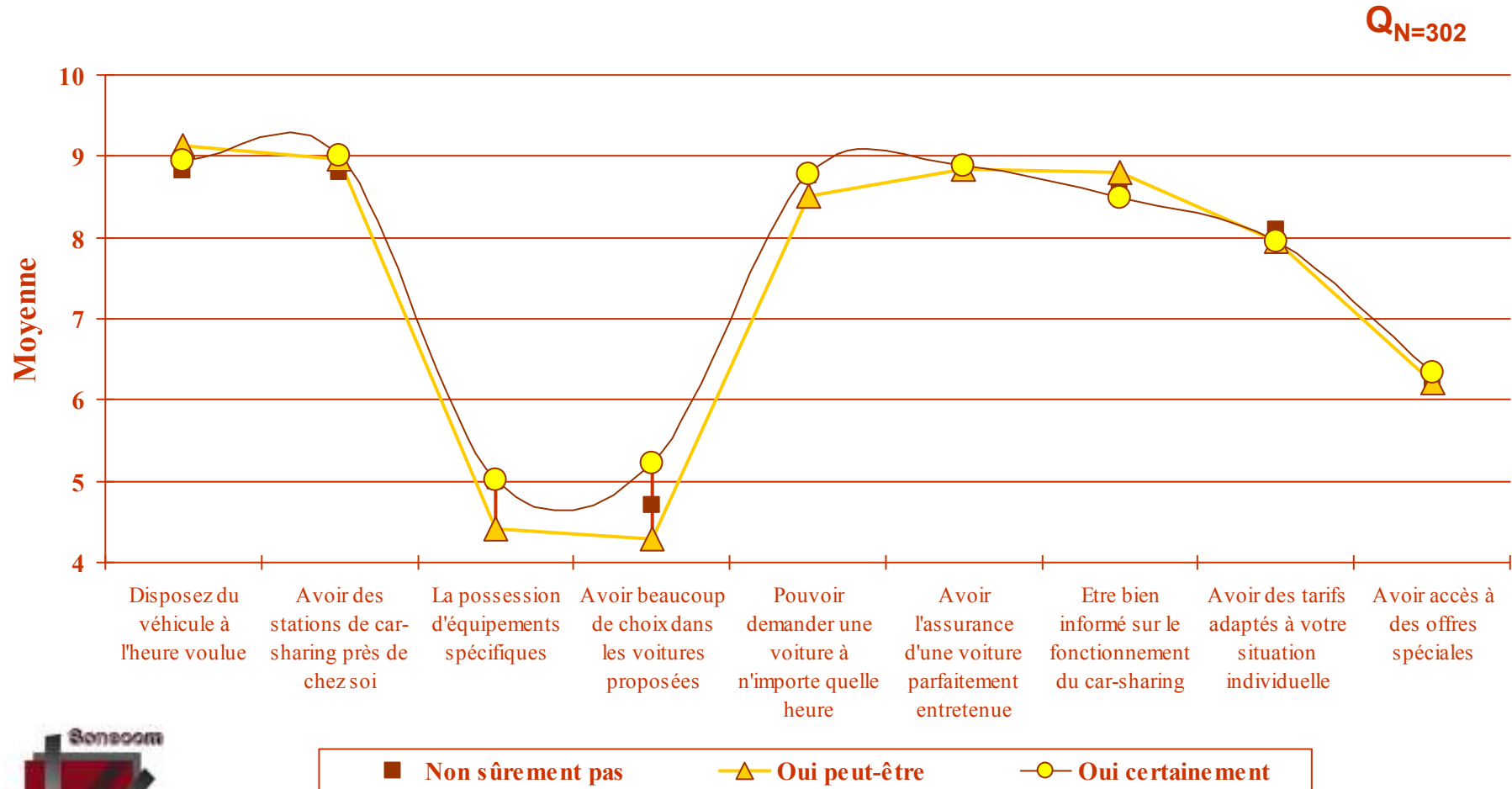
Habitants

- 1. Disposer du véhicule à l'heure voulue : 9/10
- 2. Avoir des stations de car-sharing près de chez soi ou Avoir l'assurance d'une voiture parfaitement entretenue : 8,9/10
- 3. Etre bien informé sur le fonctionnement du car-sharing : 8,7/10

Conditions selon l'utilisation potentielle parmi les étudiants



Conditions selon l'utilisation potentielle parmi les habitants



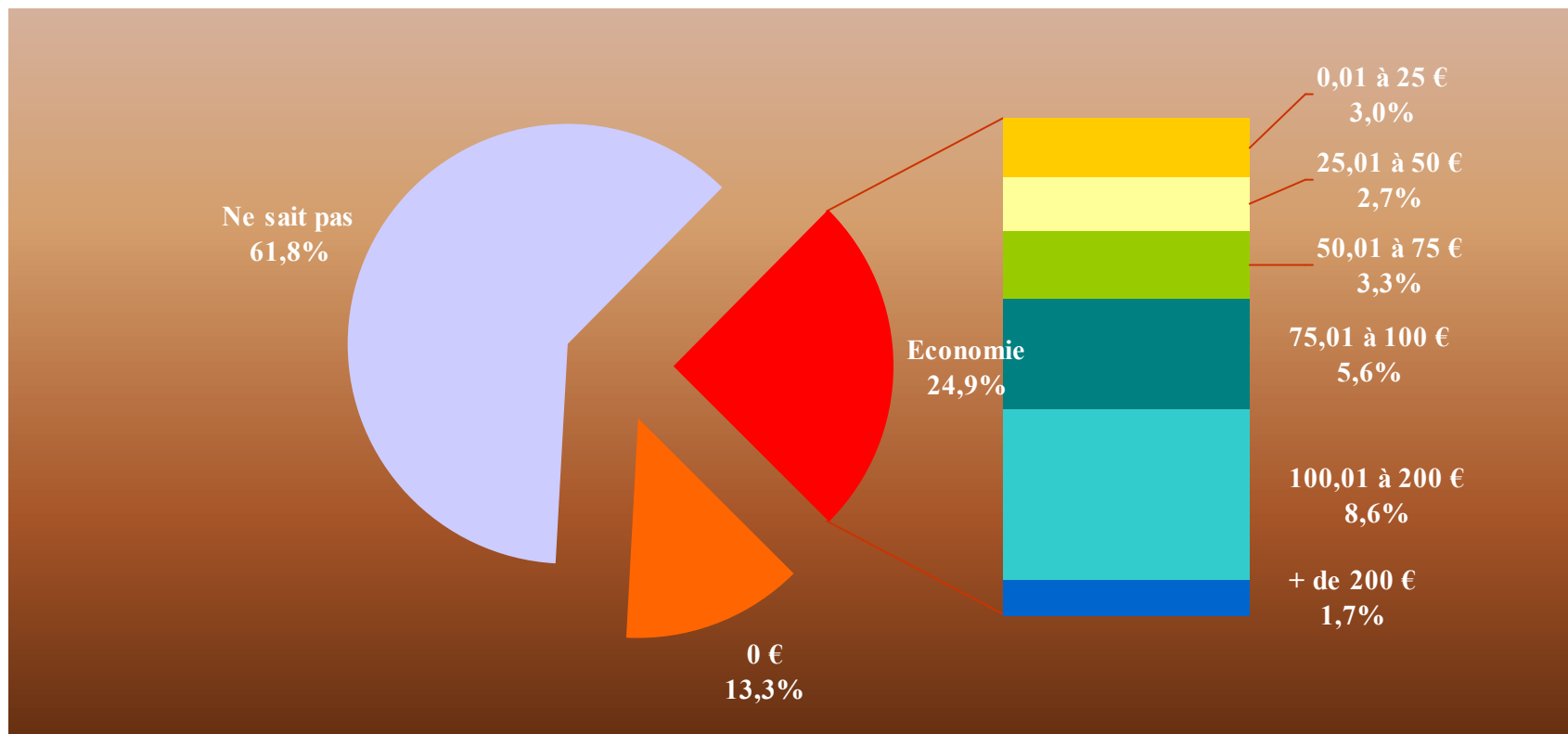
.....

Le coût accepté pour l'utilisation du système de car-sharing

.....

Economie souhaitée pour adhérer au système - Etudiants

Q_{N=301} : Quelle économie devriez-vous faire annuellement pour adhérer à ce système ?



Economie souhaitée parmi les utilisateurs potentiels étudiants

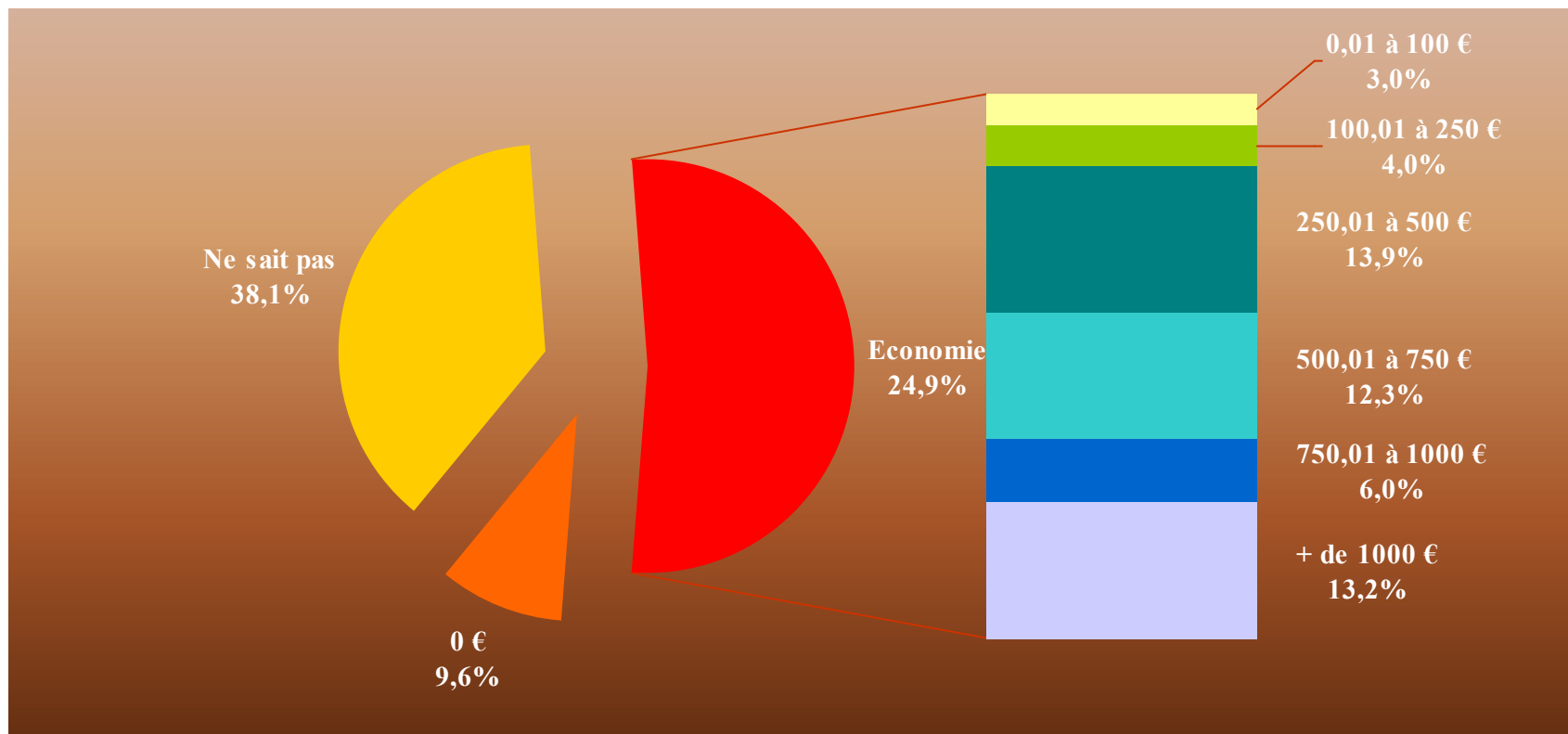
		Utilisation potentielle du système						Total	
		Non, sûrement pas		Oui, peut-être		Oui, certainement		Count	Col %
		Count	Col %	Count	Col %	Count	Col %		
Economie souhaitée sur l'année pour adhérer au système	0 €	6	6,1%	21	14,0%	13	24,5%	40	13,3%
	0,01 à 25 €	0	,0%	7	4,7%	2	3,8%	9	3,0%
	25,01 à 50 €	0	,0%	5	3,3%	3	5,7%	8	2,7%
	50,01 à 75 €	2	2,0%	3	2,0%	5	9,4%	10	3,3%
	75,01 à 100 €	5	5,1%	10	6,7%	2	3,8%	17	5,6%
	100,01 à 200 €	6	6,1%	16	10,7%	4	7,5%	26	8,6%
	+ de 200 €	0	,0%	4	2,7%	1	1,9%	5	1,7%
	Ne sait pas	79	80,6%	84	56,0%	23	43,4%	186	61,8%
Total	98	100,0%	150	100,0%	53	100,0%	301	100,0%	

24,5 % des utilisateurs certains adhèreraient au système sans aucune économie. Un petit 10 % seraient prêts si l'économie s'élève à 100 € ou plus.

L'utilisation potentielle sans économie est plus élevée chez les étudiants qui ne disposent pas de voiture (23,3 %), et chez les étudiants qui ont une idée du coût de la voiture (16,7 %). L'économie souhaitée par les étudiants qui possèdent une voiture s'élève entre 100 et 200 € (14,6 %)

Economie souhaitée pour adhérer au système - Habitants

Q_{N=302} : Quelle économie devriez-vous faire annuellement pour adhérer à ce système ?



Economie souhaitée parmi les utilisateurs potentiels habitants



		Utilisation potentielle du système						Total	
		Non, sûrement pas		Oui, peut-être		Oui, certainement		Count	Col %
		Count	Col %	Count	Col %	Count	Col %		
Economie souhaitée sur l'année pour adhérer au système	0 €	5	5,3%	22	13,4%	2	4,7%	29	9,6%
	0,01 à 100 €	1	1,1%	7	4,3%	1	2,3%	9	3,0%
	100,01 à 250 €	2	2,1%	9	5,5%	1	2,3%	12	4,0%
	250,01 à 500 €	10	10,5%	22	13,4%	10	23,3%	42	13,9%
	500,01 à 750 €	5	5,3%	25	15,2%	7	16,3%	37	12,3%
	750,01 à 1000 €	6	6,3%	10	6,1%	2	4,7%	18	6,0%
	+ de 1000 €	12	12,6%	19	11,6%	9	20,9%	40	13,2%
	Ne sait pas	54	56,8%	50	30,5%	11	25,6%	115	38,1%
Total	95	100,0%	164	100,0%	43	100,0%	302	100,0%	

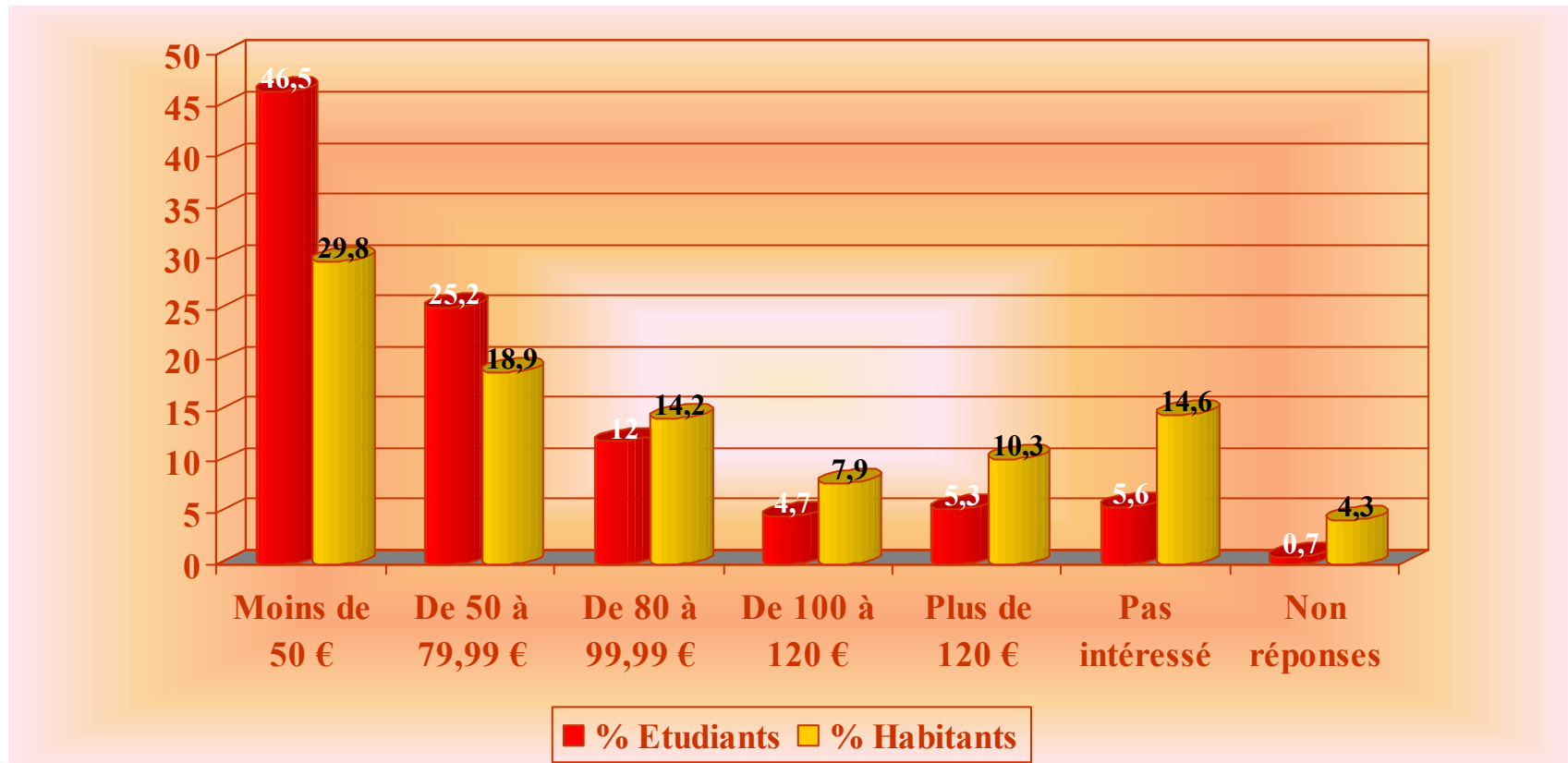
21 % des utilisateurs certains désireraient faire une économie de + de 1000 €. Néanmoins, la majorité adhérerait au système avec une économie de 250 à 750 €.

Cette économie de + de 1000 € est encore plus souhaitée parmi les habitants qui ne disposent pas de voiture (23,1 %), et chez les habitants qui ont une idée du coût de la voiture (19,2 %). L'économie souhaitée par les habitants qui possèdent une voiture s'élève entre 250 et 750 € (25,8 %)

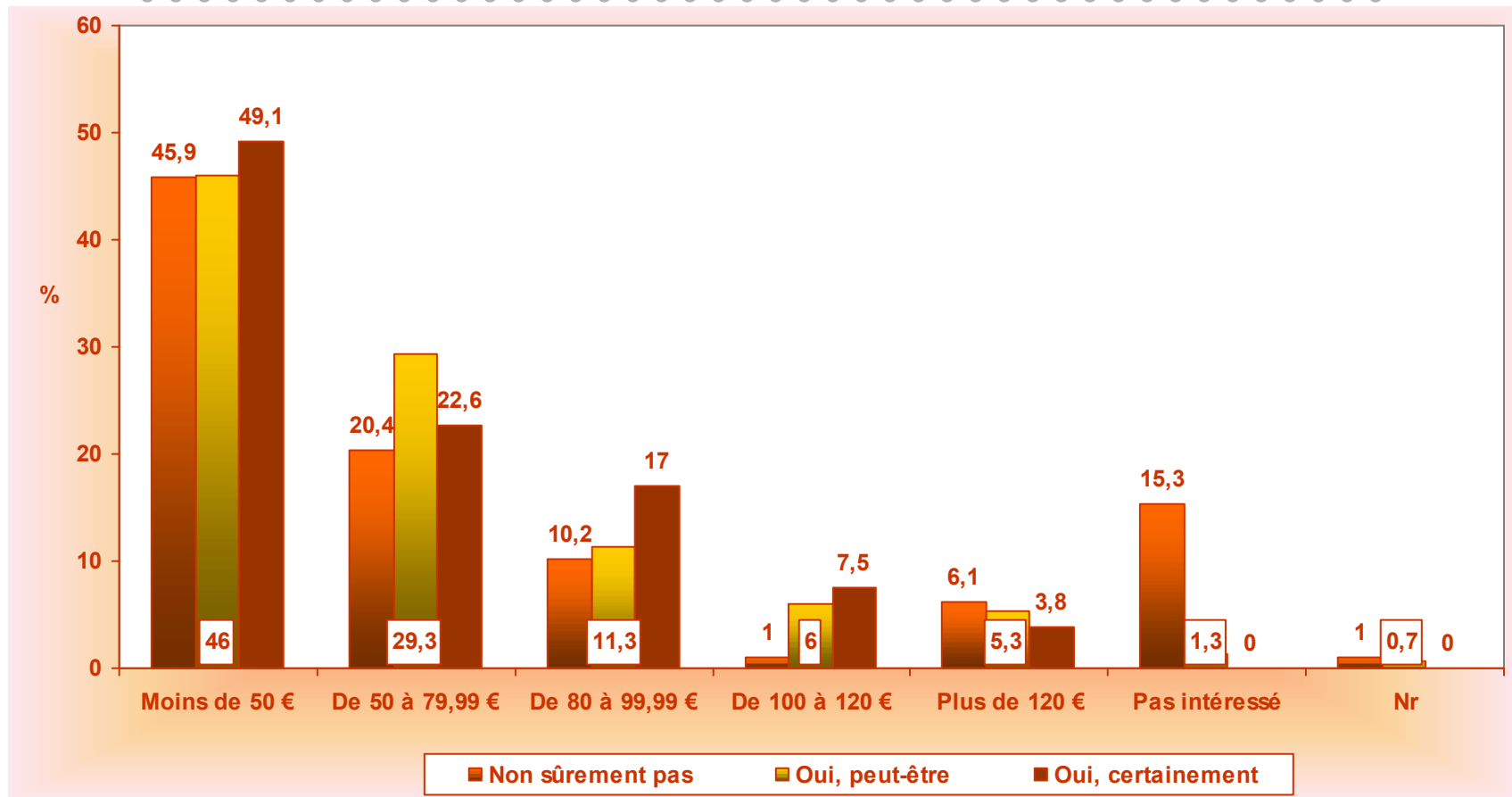


Montant accepté mensuellement

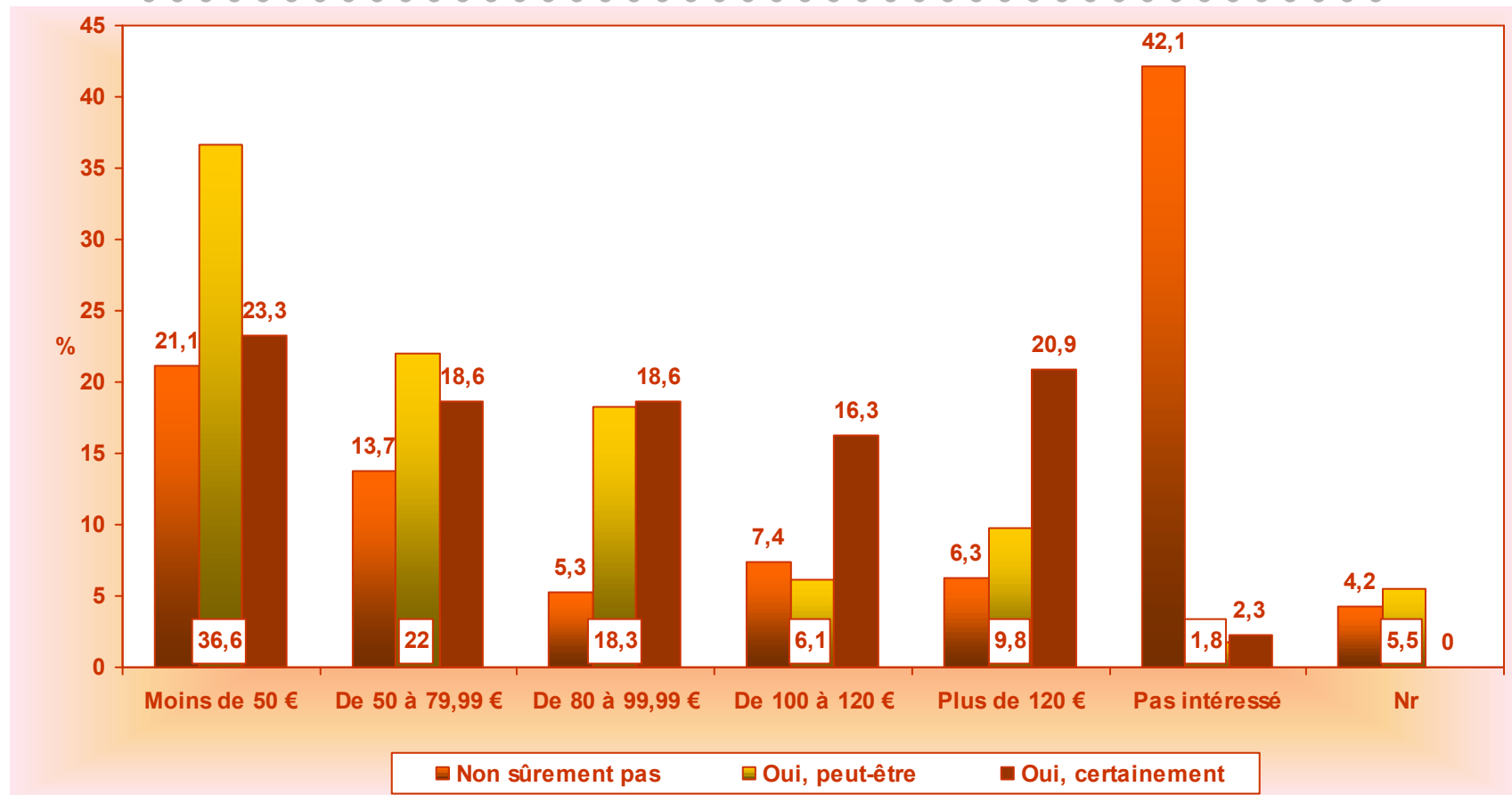
Q_N : Combien seriez-vous prêt à payer mensuellement pour un tel service de partage de véhicule ?



Montant accepté selon l'utilisation potentielle - Etudiants



Montant accepté selon l'utilisation potentielle - Habitants



Les résidents : habitants et étudiants

QL : résultats qualitatifs

Profils des participants aux tables rondes

■ Description du groupe d'étudiants

■ Onze personnes y ont participé.

- **Etablissement scolaire** : 3 étudiants d'écoles sup. / 8 UCL
- **Sexe** : 6 femmes et 5 hommes
- **Moyenne d'âge** : 22 ans
- **Koteur ou habitant** : 8 koteurs, 2 habitants, 1 habitant et koteur
- **Type de kot** : 3 venant de kots-à-projets
- **Quartier** : 3 logeant au Centre, 4 au Biéreau, 4 à l'Hocaille.
- **Permis de conduire** : 1 personne sans permis, les autres l'ont depuis au moins 2 ans
- Tous ont une **voiture à disposition**: 5 tout le temps, 5 occasionnellement, sauf celle qui n'a pas son permis..

Profils des participants aux tables rondes

■ Description du groupe d'habitants

■ Neuf personnes y ont participé.

- **Sexe** : 3 femmes et 6 hommes
- **Age et enfants**:
 - ◆ 3 personnes (2 hommes et 1 femme) de plus de 50 ans avec 1 à 4 enfants de plus de 18 ans
 - ◆ 4 personnes (3 hommes et 1 femmes) entre 30 et 50 ans avec 1 à 4 jeunes enfants
 - ◆ 2 personnes de moins de 30 ans l'un en couple et l'autre célibataire
- **Quartier** : 1 habitant à Lauzelle, 3 au Biéreau, 3 à l'Hocaille, 1 à la Baraque et 1 aux Bruyères

Profils des participants aux tables rondes

- Profession et localisation du travail :

Profession	Organisation	Lieu de travail
Professeur d'université (Physique)	UCL	LLN
Ingénieur Agronome	Cabinet de la Santé et ministère de l'agriculture	Bruxelles
Magistrat	Tribunal de la jeunesse	Charleroi
Informaticien	Assurance	Bruxelles
Professeur de langues	CLL	LLN et Bruxelles
Ingénieur Civil	SNCB	Bruxelles et Liège
Assistante sociale - Professeur	Ecoles techniques et professionnelles	Namur, Charleroi, Bruxelles
Juriste	Association de journalistes	Bruxelles
Chercheur en Sciences appliquées	UCL	LLN

La mobilité

Profil d'utilisation de la voiture

■ Etudiants et habitants

■ 3 profils d'utilisation de la voiture

■ Voiture *in extremis*

- Utilisation de la voiture seulement au cas où aucune autre solution n'est envisageable.

■ Voiture-taxi

- Utilisation de la voiture régulièrement mais pour des trajets toujours identiques (domicile-kot, domicile-courses), le reste du temps la voiture n'est presque pas utilisée.

■ Voiture-confort

- Chaque prétexte est bon pour prendre la voiture. La facilité et la paresse sont les arguments qui justifient ce choix.

Quel moyen de transport pour quel déplacement?

■ Etudiants

I Domicile-LLN

- A part ceux qui habitent LLN, les participants viennent tous en voiture de leur domicile soit seul, soit en co-voiturage, soit avec leur parents. Ce trajet correspond à l'usage principal qu'ils ont de la voiture. Certains n'utilisent d'ailleurs quasiment pas la voiture la semaine même s'ils l'ont à disposition.

I Dans LLN

- La majorité se déplace à pieds ou à vélo dans la ville sauf lorsqu'ils doivent transporter de lourds paquets.
- Par facilité, 2 personnes se déplacent quasiment toujours en voiture dans LLN, soit parce qu'elles combinent avec d'autres trajets, soit parce que leur voiture contient de nombreux objets utiles (vêtements, nourriture, ..).

Quel moyen de transport pour quel déplacement?

I Hors LLN

- Dès qu'ils sortent de LLN, ils utilisent généralement la voiture. Pour les courses ou les sorties, s'ils ont une voiture à disposition (la leur, copains, parents,...), ils préféreront ne pas utiliser les transports en commun. Sauf pour se rendre dans les grandes villes (problèmes de parking et stress), ils iront alors soit en train, soit en stop puis en transports en commun locaux (bus, métro, tram).
- Deux étudiants, n'ayant pas de voiture personnelle à disposition tous les jours, ont des pratiques de mobilité très diversifiées, ils optimisent leur mode de transport en fonction du trajet (stop, transports en commun, marche, vélo,..).

Quel moyen de transport pour quel déplacement?

■ Habitants

I Dans LLN

- Comme les étudiants, la majorité se déplace à pieds ou à vélo dans la ville sauf lorsqu'ils doivent transporter de lourds paquets ou s'ils sont très pressés.

I Hors LLN

- Les habitants font leur **courses** généralement 1x par semaine (voire moins) en dehors de LLN (Ottignies, Wavre). Pour ces trajets, ils prennent systématiquement la voiture.
- Les **autres trajets** hors LLN (loisirs, visites de la famille, ...) se font la plupart du temps en voiture.

I Pour se rendre au travail

- Les participants qui travaillent sur le site y vont à pieds ou à vélo. Ceux qui travaillent à Bruxelles ou Charleroi (grandes villes), y vont la plupart du temps en train sauf quand ils ont des déplacements professionnels qui nécessitent une voiture.

Place de la voiture dans la vie quotidienne

■ 4 modèles de représentations de la voiture

■ Voiture-utilitaire

- La voiture est un outil bien utile et nécessaire voire indispensable. Elle ne porte pas de connotation affective. Son utilisation est rationnelle et efficace. Elle apporte une souplesse en complémentarité avec les transports en commun.

■ Voiture-problème

- La voiture est perçue d'abord comme une source de problèmes, un danger. Entre les pannes, les car-jackings, le nettoyage, les accidents, les entretiens à ne pas oublier et les assurances à payer, la voiture est un souci qui pourrit la vie et qui coûte fort cher. Dans certains couples, c'est parfois aussi un objet de conflit quand il faut la partager. Avec des jeunes enfants, la voiture est vue comme une contrainte, on peut difficilement s'en passer.

Place de la voiture dans la vie quotidienne

I Voiture-maison

- La voiture est un lieu d'identification. Le fait de la posséder est très important car elle apporte la vraie liberté, l'indépendance par rapport aux parents, aux contraintes des horaires des transports en commun. La voiture devient un fourre-tout, on y transporte tout ce qui pourrait servir (vêtements, sac de couchage, nourriture, ...). C'est une deuxième maison (ou une première).

I Voiture-jeu

- La voiture est avant tout un plaisir, un jeu. Son utilisation est grisante. On cherche de nouvelles expériences en conduisant plus vite ou des modèles différents.

Répartition de ces modèles

■ Etudiants

I Majorité

- Les étudiants considèrent en majorité la voiture soit comme un problème (vieilles voitures) soit comme un jeu (voitures puissante) et ce en fonction du type de véhicule qu'ils ont à disposition.

I Minorité

- Quelques uns cependant sont très rationnels dans l'utilisation de leur voiture (voiture utilitaire // voiture in extremis) et d'autres sont au contraire très attachés à leur voiture, ils pourraient difficilement s'en passer (voiture-maison). Pour ces derniers, la voiture est un lieu, un espace qui leur appartient et avec lequel ils font ce qu'ils veulent (en opposition avec la maison de leurs parents); même si c'est principalement leurs parents qui financent la voiture.

Répartition de ces modèles

■ Habitants

I Majorité

- La majorité des habitants sont rationnels dans leur conception de la voiture (voiture utilitaire). Mais nombreux sont ceux qui la voient aussi comme une contrainte, un gouffre financier. (voiture-problème).

I Minorité

- Quelques uns prennent beaucoup de plaisir en conduisant, en essayant de nouvelles voitures ou en flirtant avec les limitations de vitesse (voiture-jeu). Parmi les habitants participants, il n'y avait par contre pas de personnes fort attaché à la possession d'une voiture, qui s'y identifiait (voiture-maison).

Utilisation de la voiture

■ Kms parcourus et coût

- | Les étudiants ne savent pas bien évaluer ni le nombre de km, ni le coût réel de leur voiture. Ces frais étant principalement à la charge de leurs parents (voir supra).
- | Les habitants évaluent le nombre de km parcourus et les frais pour leur ménage; la dissociation avec leur utilisation strictement personnelle étant trop difficile à réaliser.

■ Nombre de kms

- Les étudiants font entre 3000 et 35000 km par an. Quand ils ont une voiture personnelle, il faut souvent au moins 10.000 km par an. Ceux qui n'en ont pas ou qui la partagent avec un ami ou un frère en font moins.
- Les habitants font entre 10.000 et 45.000 km par an. Ceux qui l'utilisent régulièrement pour leur boulot font plus de km (minimum 35.000km/an).

Utilisation de la voiture

I Coût

I Etudiants

- Les étudiants, ne payant presque que leur carburant, estiment que la voiture leur coûte entre 4 et 7,5 BEF au km.
- Certains étudiants préfèrent ne pas savoir exactement combien cela leur coûte.

I Habitants

- Les habitants estiment le prix de leur voiture au km entre 5 et 15 BEF.
- Ils se rendent bien compte qu'une voiture qui fait peu de km (2ème voiture par exemple) coûte beaucoup plus cher au km.

Utilisation de la voiture

■ Qui assume le coût de la voiture des étudiants?

■ Les étudiants, peu responsables du coût de leur voiture

- Les parents payent l'achat de la voiture pour 9 d'entre eux, 1 seule personne l'a payée elle-même.
- Si les parents payent l'achat de la voiture, ils en payent aussi l'assurance et les taxes.
- Le carburant, par contre, est payé par les parents pour seulement 2 étudiants sur 10.
- 3 étudiants sur 10 payent eux-mêmes les entretiens.
- Pour les accidents, les parents assument les frais pour 4 étudiants sur 10.
- Les PV sont par contre toujours à la charge des étudiants.

Le car-sharing

le car-sharing c'est... (association d'idées)



Etudiants

Habitants

Intérêt

Expérience intéressante en Allemagne, économie, moins de voiture sur les routes

- futé, économique, bonne idée

Complexité du système

difficile à organiser, ne va pas avec le sentiment de propriété vis-à-vis de la voiture

- compliqué, difficile

Fossé entre la théorie et la pratique

Ce n'est qu'un concept pas une habitude

- Beau en théorie, sceptique quant à la mise en pratique

Confusion avec d'autres systèmes

partir en vacances sans connaître le conducteur, kot-et-lift, partager sa voiture avec son frère

- co-voiturage entre collègues



Réactions aux caractéristiques du car-sharing

■ Organisation des déplacements

I Etudiants

- Le fait de devoir organiser ses déplacements est positif pour la majorité des étudiants. Ca diminuerait les trajets inutiles qui seraient faits sur un coup de tête ou par paresse. Ca structurerait aussi le temps de certains.
- Les déplacements qu'ils imaginent faire avec cette voiture comme aller à un entretien d'embauche ou visiter une grand-mère qui habite à un endroit inaccessible en transports en commun, sont facilement planifiables. Il considèrent le car-sharing comme une sorte de transport en commun de luxe.
- L'organisation des déplacements et le fait donc de se tenir à des horaires n'est pas facile pour une minorité d'entre eux qui sait rarement son heure de retour. Ces derniers se sentiraient « *esclave de la voiture* » car obligé de respecté les horaires.

Réactions aux caractéristiques du car-sharing

■ Organisation des déplacements

■ Habitants

- La plupart de leurs trajets sont planifiés ou planifiables. Ils trouvent la formule très souple.
- Les plus réticents sont ceux qui utilisent la voiture uniquement pour leurs loisirs. Avec leur voiture personnelle, ils apprécient l'absence de contraintes horaire et imaginent difficilement le fait de devoir rentrer (d'une soirée, d'une réunion ou d'une visite dans la famille) pour rendre la voiture sauf si c'est tout à fait exceptionnel.
- Ils trouveraient intéressant de pouvoir rendre la voiture dans une autre station de car-sharing (à Namur) pour pouvoir interrompre le forfait.
- En cas de problème, ils demandent si on peut prolonger le temps de réservation à partir de son GSM, dans les bouchons par exemple.

Réactions aux caractéristiques du car-sharing

■ Distance (10 min à pieds)

■ Etudiants

- Pour la majorité, cette distance est vue comme un frein positif. Devoir faire la distance à pieds fait réfléchir à la nécessité du déplacement. Ca inciterait à éviter les trajets superflus et encouragerait le fait d'aller sur le site pour de petites courses.
- La pluie est citée comme problème car en 10 minutes, on peut déjà être bien mouillé. Ils proposent une mise à disposition de parapluies.
- Ils imaginent une formule combinée avec un moyen de transport non polluant (vélo, mobilette ou trottinette électrique) qui serait mis à disposition pour rejoindre le domicile.

Réactions aux caractéristiques du car-sharing

■ Distance (10 min à pieds) - suite -

■ Etudiants

- Pour certains, ajouter 10 minutes à pieds à un petit trajet (ex: LLN-Wavre), c'est tripler le temps de trajet. Le système n'est alors envisagé que pour des trajets plus longs.
- Un étudiant a mentionné aussi le coût et le temps de l'appel téléphonique pour réserver (GSM ou cabine).
- D'autres comparent le système aux transports en commun où il faut toujours marcher un peu après l'arrêt pour arriver à l'endroit voulu. Ils estiment que c'est bien, ça permet de s'aérer.

Réactions aux caractéristiques du car-sharing

■ Distance (10 min à pieds)

■ Habitants

- Pour eux-mêmes, les habitants trouvent cette distance tout à fait raisonnable à partir du moment où c'est occasionnel. Dix minutes correspond au temps jusqu'à la gare.
- Plusieurs ont cité la possibilité de s'y rendre à vélo, ce qui diminue encore le temps de trajet. Ils espèrent trouver un lieu sécurisé aux abords de la station pour attacher leur vélo.
- Avec des enfants en bas-âge, cette distance est par contre une contrainte fort lourde. Soit il faut venir les rechercher à la maison après avoir pris la voiture, soit il faut s'y rendre ensemble ce qui double au minimum le temps de trajet.

Réactions aux caractéristiques du car-sharing

■ Entretien technique et assurance

■ Etudiants

- Les étudiants sont unanimes, les entretiens et l'omnium sont des avantages substantiels. Il n'y a plus de souci, de risque d'oublier de payer l'assurance, de stress de l'accident...

■ Habitants

- La majorité des habitants n'imaginent pas que ce service puisse se passer d'une omnium et des entretiens techniques. Ils trouvent cela normal et rassurant car la voiture ne leur appartient pas.
- Ceux qui ne prennent pas d'omnium pour eux-mêmes préféreraient pouvoir payer un peu moins cher en n'ayant pas la couverture omnium car l'usage de la voiture ne serait qu'occasionnel.

La voiture de car-sharing, une voiture comme une autre ?

.....

■ Vitesse, conduite

I Étudiants

- La majorité conduirait de la même manière qu'avec leur propre voiture mais chacun a ses habitudes. Certains roulent vite et aiment tester les capacités du moteur, d'autres sont très prudents. La plupart serait rassurée car la voiture de car-sharing serait en meilleur état technique que la leur.
- Une minorité exprime l'intérêt du car-sharing pour faire des expériences qu'ils n'oseraient pas faire avec leur propre voiture soit parce qu'elle n'est pas assez puissante soit parce que les risques sont à leur charge. Ils rouleraient moins à l'économie, seraient moins regardant sur la manière de passer les vitesses. Ils pousseraient plus le moteur sans nécessairement dépasser les limites de vitesses. Et ils seraient moins stressés de la garer à des endroits peu sûrs.

La voiture de car-sharing, une voiture comme une autre ?

.....

■ Vitesse, conduite

■ Habitants

- La majorité dans un premier temps, serait plus attentive, plus prudente avec la voiture de car-sharing qu'avec la leur comme avec toute voiture qu'on emprunte et qu'on ne connaît pas. Ensuite, s'ils l'utilisent plus souvent, qu'ils en connaissent les limites (vitesses, freinage, accélération), les habitudes reprendraient le dessus.
- Une personne craindrait de recevoir un PV par le car-sharing interposé et roulerait donc moins vite avec cette voiture qu'avec la sienne.

La voiture de car-sharing, une voiture comme une autre ?

.....

■ Propreté

I Etudiants

- La majorité des étudiants participants serait plus attentifs à la propreté que dans leur propre voiture car ils espèrent la trouver propre quand ils la prennent. Ils seraient même stressés qu'on puisse savoir que c'est eux qui a fait telle tache. Ils veilleraient aussi à ne rien oublier dedans.
- Certains cependant seraient moins attentifs car ils se sentiraient moins concernés, moins responsables. Si la voiture est déjà sale, faire une tache de plus ne se verrait pas...
- Ils s'accordent pour dire que la formule devrait comprendre une omnium de nettoyage.

La voiture de car-sharing, une voiture comme une autre ?

.....

■ Propreté

■ Habitants

- Tous les habitants seraient plus attentifs à la propreté que dans leur propre voiture. La seule difficulté serait d'en faire autant avec leurs enfants; ils seraient plus vigilants, comme avec les voitures de remplacement.
- Ils mentionnent quand même le temps nécessaire à l'état des lieux avant et après et se demandent qui le fera.

La voiture de car-sharing, une voiture comme une autre ?

.....

■ Interdiction de fumer

■ Etudiants

- Les fumeurs ont du mal à imaginer ne pas fumer en voiture. Ils mettent au point des stratégies de sorte qu'on ne puisse pas savoir qu'ils ont fumé dans la voiture de car-sharing (aérer, jeter les mégots par la fenêtre, etc.). Ils vont jusqu'à demander s'il y aura une caméra pour les surveiller dans la voiture.
- Les non-fumeurs sont outrés qu'ils puissent imaginer transgresser cette règle et espèrent qu'elle sera respectée sinon ils proposent de faire des voitures fumeurs et des voitures non-fumeurs.

La voiture de car-sharing, une voiture comme une autre ?

.....

■ Interdiction de fumer

■ Habitants

- Parmi les habitants, une seule personne fume. Dans une voiture de car-sharing, pour se plier à la règle, elle allongerait ses temps de trajets (arrêts pour fumer).
- Les autres approuvent cette règle en ajoutant qu'elle permettra peut-être à certains d'arrêter de fumer.

La voiture de car-sharing, une voiture comme une autre ?

.....

■ Le car-sharing, un concept branché?

I Étudiants

- Le concept apparaît attractif, amusant mais d'après les étudiants, il vise un public assez riche. Le car-sharing pourrait devenir « branché-riche ». Pour eux, pouvoir se permettre d'avoir une voiture personnelle même en piteux état, c'est encore plus « branché ».

I Habitants

- Pour certains, utiliser des voitures différentes est un plaisir.

En fonction du profil d'utilisation de la voiture, intérêt pour le car-sharing

.....

I Voiture *in extremis*

- Les étudiants qui utilisent la voiture *in extremis* sont ceux qui sont les plus intéressés car ils n'ont pas de voiture à disposition et quand ils en ont besoin ils doivent soit faire du stop soit l'emprunter à leur famille ou à un ami. Ils sont donc déjà dans une démarche active vis-à-vis de la voiture. Le car-sharing pourrait donc être une solution alternative aux solutions qu'ils trouvent actuellement.
- Les habitants qui prennent le train le matin, en cas de grève des trains, seront aussi très intéressés d'avoir cette solution de rechange mais ils ont peur de ne pas être seuls ce jour-là et de ne pas trouver de voiture disponible.

En fonction du profil d'utilisation de la voiture, intérêt pour le car-sharing

.....

I Voiture-taxi

- Les étudiants qui n'utilisent la voiture que pour les trajets aller-retour entre leur domicile et LLN ne pensent pas que le car-sharing puisse être une solution dans leur cas sauf de manière tout à fait exceptionnelle en cas de panne ou de nécessité de déménager d'importants volumes. Car cela signifierait que cette voiture serait immobilisée tout un week-end chez eux alors qu'ils payeraient un coût à l'heure.
- Les habitants raisonnent de la même manière pour les trajets occasionnels en voiture qu'ils doivent faire professionnellement, par exemple une formation de 8h à Charleroi. La voiture est immobilisée trop longtemps par rapport au temps de trajet.

En fonction du profil d'utilisation de la voiture, intérêt pour le car-sharing

.....

I Voiture-confort

- Ceux qui utilisent très fréquemment la voiture même pour de petits trajets auraient du mal à s'en passer. Ils pourraient envisager le car-sharing pour remplacer leur seconde voiture si elle est moins utilisée. Ils y réfléchiront le jour où il faudra réellement la remplacer.
- Les personnes qui font des petits trajets jusqu'à Ottignies ou Wavre pour faire leurs courses n'imaginent pas ajouter 200 BEF à leur facture. Les étudiants y vont en kot en profitant de la voiture de l'un ou l'autre. Leur objectif est de diminuer un peu les frais par rapport aux achats à LLN. Ils n'y gagneraient plus rien en prenant une voiture de car-sharing. Pour les habitants aussi les petits trajets apparaissent très chers avec le car-sharing car souvent le coût à l'heure (2 h de courses) est plus cher que les kms parcourus, voire plus cher que les courses réalisées.

En fonction de la conception de la voiture, intérêt pour le car-sharing

.....

I Voiture-utilitaire

- Ceux qui ont une voiture mais l'utilisent avec une conception utilitaire envisageraient le car-sharing comme solution si la station est bien située et si les prix sont attractifs par rapport aux frais qu'ils encourent actuellement. Ils pèseront le pour et le contre (tarifs, sécurité, assurances, contraintes) et leur décision sera très rationnelle.

I Voiture-maison

- Les étudiants qui s'identifient fortement à leur voiture ne sont pas prêts du tout à envisager le car-sharing. Cela leur donnerait trop de contraintes. Le car-sharing ne correspond pas à leur conception de la voiture.

En fonction de la conception de la voiture, intérêt pour le car-sharing

.....

I Voiture-problème

- Ceux pour qui la voiture est un problème sont intéressés par l'aspect « *voiture sans souci* » du car-sharing. Ils apprécieraient ne pas devoir penser à l'assurance ou aux problèmes liés à un accrochage. Cependant, ils ont souvent de vieilles voitures qui leur causent des tracas mais qui n'ont pas coûté chers et qui, même si elles consomment beaucoup, ne coûtent pas trop cher à l'usage. Ils pèseront donc aussi le pour et le contre principalement avec des arguments économiques.
- Ils imaginent bien prendre l'abonnement car-sharing en dépannage. Si un jour leur voiture est accidentée, en attendant d'en racheter une autre, c'est un service qui pourrait être utile.

En fonction de la conception de la voiture, intérêt pour le car-sharing

.....

I Voiture-jeu

- Ceux qui prennent plaisir à conduire, apprécieraient de tester de nouvelles voitures via la formule de car-sharing, mais ce serait un usage très limité dans le temps ou occasionnel. Par exemple, ils essaieraient une Smart ou une voiture électrique parce que ce sont des voitures qu'ils ne vont jamais acheter eux-mêmes.

Autres arguments

I Kot-à-projets, excursions

- Les étudiants ont cité le car-sharing comme solution pour des activités exceptionnelles où un groupe (kot-à-projet, bande de copains, ...) aurait besoin d'une voiture différente (camionnette, minibus, ...). des voitures habituelles. Ils pensent par exemple au transport de matériel (tentes, sono,...) ou à un week-end à la mer à 7 ou 8 copains.

I Frais payés par les parents

- Les étudiants sont très souvent aidés financièrement par leurs parents concernant les frais de leur voiture. Ce sont eux qui en assument généralement la plus grosse part. Il est donc important de les cibler eux aussi dans la promotion du car-sharing.

Autres arguments

I Le problème de parking

- A LLN, il y a de plus en plus de problème de parking au centre, surtout pour ceux qui y viennent en journée (cfr. Professionnels).
- Les étudiants ne sont pas très touchés par ce problème car ils arrivent le dimanche soir ou le lundi matin et trouvent généralement une place.
- Les habitants le rencontrent surtout quand ils vont faire leurs courses en voiture, le car-sharing pourrait leur permettre de ramener leurs courses, c'est-à-dire ne faire que le trajet retour.
- Le jour où les parking seront payant à LLN, la problématique des parkings prendra une toute autre dimension. Les étudiants ne seront pas prêts à payer un parking pour une voiture immobile toute la semaine, ils chercheront d'autres solutions et peut-être se tourneront-ils vers le car-sharing.

Autres arguments

I Ecologie

- L'argument écologique n'est pas évident au premier abord dans la formule de car-sharing. L'intermodalité est difficile à concevoir pour certains vu le réseaux de transport en commun actuel (problème de correspondances, peu de train en fin de soirée, etc.). Les participants voyaient surtout l'aspect négatif sur l'économie de la diminution d'achat de voitures.
- Certains sont pourtant sensibles à l'aspect écologique et proposent que les voitures proposées soient au gaz ou même électriques.

I Grand format

- Certains étudiants, de par leur taille, ne rentrent pas dans n'importe quelle voiture. Ils n'apprécient pas devoir payer plus cher pour avoir une voiture dans laquelle ils peuvent entrer.



Autres arguments

I Quartiers

- Dans certains quartiers (Biéreau, Baraque), les habitants ont développé des pratiques d'échange de voitures entre voisins. Soit ils en achètent une en commun, soit ils se dépannent les uns les autres. Ces pratiques sont très proches du car-sharing, il y aura sans doute dans ces quartiers une plus grande facilité à envisager une voiture utilisée par plusieurs personnes.

Questions des étudiants

- ◆ On paye à l'heure ou au km?
- ◆ Peut-on prendre la voiture et la déposer dans une station de car-sharing d'une autre ville comme à Namur par exemple?
- ◆ L'essence est comprise dans le prix?
- ◆ Ils ont une carte-essence comme les voitures de société?
- ◆ Je suppose qu'on ne paye pas en fonction du nombre de passagers...
- ◆ Est-ce que les gens peuvent transporter leur chien?
- ◆ Est-ce qu'il y aurait moyen comme pour les GSM que la voiture s'arrête quand on n'a plus de crédit ou bien être prévenu de ce qu'on dépense parce que pour les étudiants c'est important de gérer son budget de près ?
- ◆ Il y aura une caméra dans la voiture pour vérifier qu'on ne fume pas?

Questions des habitants

- ◆ Comment m'arrive-t-elle la voiture?
- ◆ En cas de panne ou de retard, peut on prévenir la centrale et prolonger notre réservation?
- ◆ On a tous besoin de la voiture en même temps (courses le samedi et vacances l'été), comment gère-t-on cela? Est-ce que je suis sûr d'avoir une voiture à disposition quand j'en ai besoin?
- ◆ Le lavage est-il compris?
- ◆ C'est privé ou public comme entreprise?
- ◆ Il y a des porte-bagages sur ces voitures pour quand on a besoin de transporter un truc encombrant?
- ◆ S'il y a une omnium, pourquoi y a-t-il un pack pour diminuer sa responsabilité financière?
- ◆ Pourquoi y a-t-il une caution d'entrée s'il y a une omnium? En plus, c'est cher comme caution. Si la boîte fait faillite, on n'est pas sûr de la récupérer.
- ◆ La caution sera-t-elle sous forme de carte de crédit ou de chèque barré débitable seulement en cas de problème?
- ◆ Est-ce que dans le coffre, il est prévu des rehausseurs pour enfants?

Les Professionnels

Guide d'entretien:

- **Structure du guide d'entretien**
 - **Description de l'entreprise (secteur, taille,...)**
 - **Profil de mobilité (pratiques, km, coût,...)**
 - **Notoriété du car-sharing**
 - **Réaction aux caractéristiques du car-sharing**
 - | Distance (5-10 min à pieds)
 - | Entretien
 - | Organisation des déplacements
 - | Utilisations spécifiques
 - **Intérêt pour le car-sharing - arguments**

Description des entreprises interrogées

■ Transversalement...

■ Nombre de répondants

- | 17 répondants

■ Localisation

- | 8 dans les parcs scientifiques

- | 4 dans les quartiers

- | 5 dans le centre

■ Taille

- | 9 entre 1 et 10 employés

- | 5 entre 10 et 50 employés

- | 3 de plus de 50 employés

Localisation des professionnels

.....

■ Trois zones concentriques

■ « Parc scientifiques » et non « zonings » (8 entretiens)

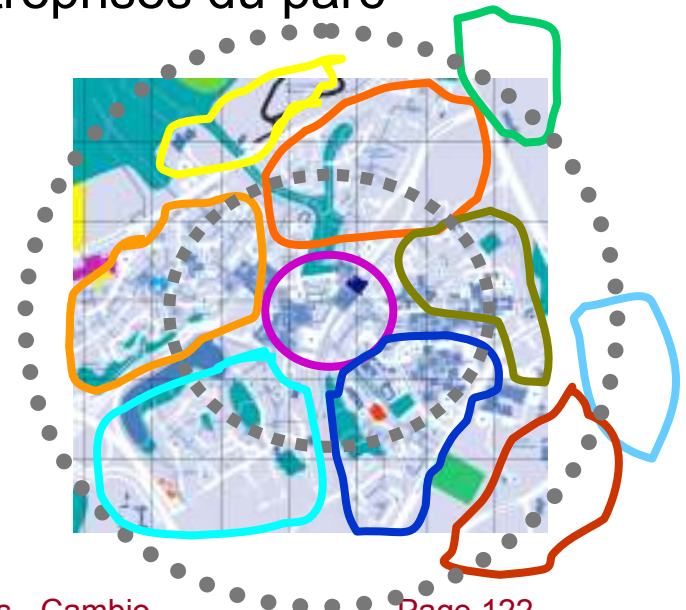
- | Centre de recherche
- | Site de production de haute technologie
- | Société de service pour les autres entreprises du parc

■ Quartiers (4 entretiens)

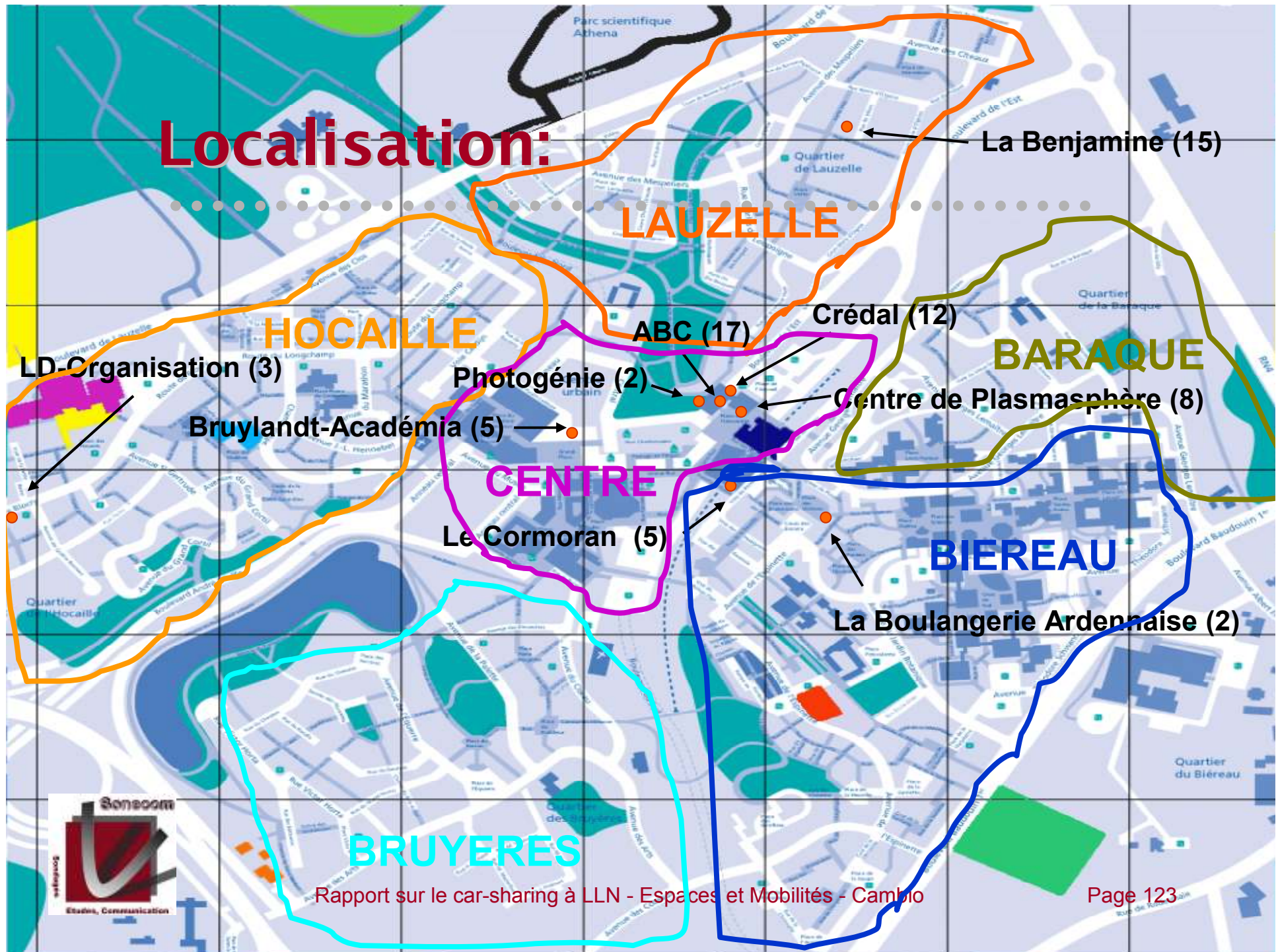
- | Indépendants et professions libérales
- | Commerce de proximité

■ Centre (5 entretiens)

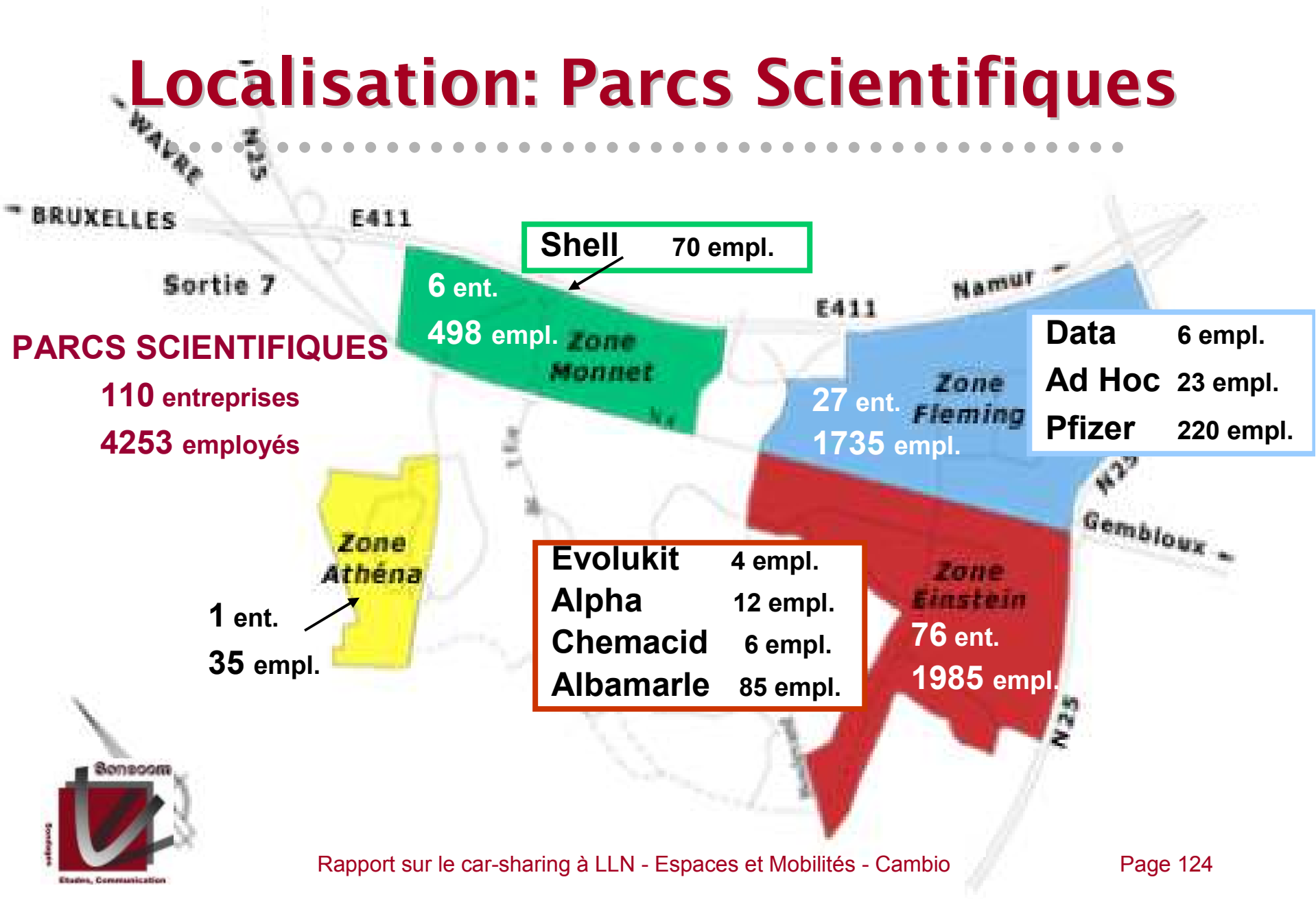
- | Ucl
- | Commerces et horeca
- | Pme



Localisation:



Localisation: Parcs Scientifiques



La Mobilité

Les pratiques de mobilité

■ Utilisation de la voiture à des fins professionnelles

■ Impact de la localisation

| Centre:

- Pas de parking privatif > difficultés pour se garer (à 10')
- Arrivée à pieds ou en transports en commun
- Location de la surface commerciale chère > stock à distance

| Quartiers:

- Professionnels à domicile ou à proximité de chez eux
- Parking privatif

| Parc scientifique

- Difficulté d'accès autrement qu'en voiture (transports en commun rares et routes dangereuses à vélo ou à pieds)
- Visites fréquentes des autres sièges > déplacements en voiture

Les pratiques de mobilité

I Impact du type d'activité

I Commerce

- Déplacement de marchandises (stock - magasin)
- Visite ou dépannage de fournisseurs (foires, ...)
- Parfois aucun déplacement en voiture

I Société de service - indépendant - profession libérale

- Prospection, visite de clients, de patients, de chantiers
- Réunions, formations
- Livraisons

I Centre de recherche - filiale de grands groupes

- Visite des sites de production, des autres sièges
- Réunions, formations

Les pratiques de mobilité

I Impact de la taille des entreprises

I Petites entreprises (1 à 10 personnes)

- Organisation des déplacements pour assurer une permanence
- Globalement assez peu de déplacements > peu ou pas de voitures de société, si nécessaire utilisation de voitures personnelles

I Moyennes entreprises (11 à 50 personnes)

- Parc de voitures de société attribuées à certaines fonctions mais qui servent occasionnellement à tous.

I Entreprises plus importantes (plus de 50 personnes)

- Parc plus important de voitures de société
- Voitures de location pour les trajets plus longs

Les pratiques de mobilité

I Impact de la politique d'entreprise

- I Les voitures de société comme complément salarial
- I L'utilisation de la voiture en fonction de la fonction
 - Directeurs, gérants > voiture de prestige
 - Commerciaux > voiture indispensable pour les contacts clients
 - Livreurs > camionnette pour livraisons
- I Le co-voiturage

Les pratiques de mobilité

I Pratiques alternatives de mobilité

- Il y a assez peu de politiques d'entreprises à ce sujet; cela relève plutôt de l'initiative personnelle.
- Les habitants de LLN vont généralement à pied, à vélo ou à trottinette jusqu'à leur lieu de travail sauf ceux qui travaillent dans un parc scientifique.
- Pour certains, se déplacer à vélo ne convient pas à une activité professionnelle (présentation).
- Pratiques fréquentes de co-voiturage entre collègues.

Kms parcourus et coût

I Km parcourus

- Les kms parcourus annuellement par les entreprises dépendent fort du type d'activité, de la taille et du nombre de sièges de la société
 - ◆ Exemple: 1500 km pour la crèche et 150000 km pour data (services financiers, plusieurs sièges).

I Voitures personnelles

- Presque toutes les entreprises interrogées remboursent les frais de déplacements réalisés avec des voitures personnelles à +/- 0.25 €. ce chiffre est l'étalon à partir duquel ils évaluent les tarifs du car-sharing.

I Frais réels

- Les frais de déplacement (voiture de société et/ou voiture personnelle) extrait de bilan de 3 entreprises rencontrées sont supérieurs à 0,35 € (soit 0,37€, 0,38€ et 0,53€)

Modèles de mobilité des professionnels

I Modèle 1: pas ou peu de besoin de voiture

- Travail sédentaire
- Voiture occasionnelle voire inutilisée

I Modèle 2: voiture personnelle uniquement

- Travail principalement sédentaire > **logique du moindre coût**
- Usage régulier des voiture(s) personnelle(s)

I Modèle 3: système mixte

- Travail principalement sédentaire > **logique de l'adaptation aux besoins**
- Parc de voitures de société, location de voiture et usage de la voiture personnelle en cas de nécessité

I Modèle 4: voiture de société uniquement

- Travail principalement nomade
- Voiture de fonction ou complément salarial

Le Car-sharing

Le Car-sharing

I Notoriété et compréhension du concept

- Parmi les 17 professionnels interrogés, 5 n'ont jamais entendu parler de car-sharing, 8 pensent le connaître mais confondent avec le co-voiturage, les services de taxis à domicile ou la co-propriété d'une voiture. Enfin 4 professionnels connaissent bien le concept.
- Nombreux sont ceux qui étaient étonnés d'être un public-cible comme professionnels. Les professionnels habitant à LLN avaient tendance à s'y intéresser plutôt comme personne privée.
- Un professionnel a fait le parallèle avec le time-sharing mais sans connotation négative.

Réactions aux caractéristiques du car-sharing

I Distance (5-10 min à pieds)

- Pour certains, la distance jusqu'à la station est une contrainte importante; ils ajoutent 10-20 minutes au temps de déplacement initial et trouvent cela énorme, surtout pour les petits déplacements ou pour les déplacements fréquents.
- Les entreprises utilisant un système mixte préféreraient avoir accès au service à partir de leur parking; ils imaginent la voiture de car-sharing comme une voiture supplémentaire qui compléterait le parc de voitures de société.
- L'aspect agréable ou dangereux du chemin à parcourir entre la société et la station de car-sharing peut aussi avoir un impact.
- C'est avant tout une question de gestion du temps, pour ceux qui arrivent toujours en dernière minute ou pour les cas d'urgence, c'est compliqué à organiser.

Réactions aux caractéristiques du car-sharing

I Distance (5-10 min à pieds) - suite -

- Le problème du chargement du matériel encombrant ou lourd est aussi mis en avant, le fait de devoir retourner pour charger est encore un temps additionnel.
- La question de la pluie qui abîme le costume pendant le trajet vers la station ainsi que le vent et le froid qui décourage la marche ont aussi été évoqués.
- Pour les entreprises du centre, une voiture dans un parking au centre même à 10 minutes, ce n'est pas un obstacle. Cela correspond au trajet qu'ils font habituellement pour retrouver leur voiture à cause des problèmes de parking.
- Devoir aller chercher la voiture à pieds est de l'ordre de la discipline individuelle. Certains sont prêts à faire cet effort, d'autres pas.

Réactions aux caractéristiques du car-sharing

I Entretien et assurance

- Une société qui a un parc de 25 voitures de société emploie une personne (1/4 temps) pour s'occuper de ce parc (gestion des entretiens, assurances, ...). les autres sous-traitent généralement tous les problèmes au garage (via le contrat de leasing).
- Pour les sociétés où il y a peu de voitures de société, les entretiens et l'assurance ne sont pas de grands soucis mais il est confortable de ne pas devoir s'en préoccuper.
- Pour les sociétés où les déplacements se font principalement avec les voitures personnelles, ce service n'est pas un avantage car ils ne s'occupent pas des entretiens ni de l'assurance (sauf exceptions) des voitures personnelles.
- Pour certains, éviter le coût des entretiens et de l'assurance est surtout l'avantage dans la formule.

Réactions aux caractéristiques du car-sharing

I Organisation des déplacements

- En fonction du type de déplacements: certains comme les tournées de livraison sont souvent très planifiées. Les réunions, visites de clients, le sont beaucoup moins. Ils savent quand ces rencontres commencent mais rarement quand elles finissent.
- Ceux qui louent des voitures ont déjà l'habitude de cette contrainte.
- Dans les petites équipes, les déplacements sont improvisés de sorte qu'une permanence soit toujours assurée. L'heure de départ est plus difficile à prévoir.
- L'avantage financier, s'il est substantiel, peut convaincre certains de faire cet effort.

Réactions aux caractéristiques du car-sharing

I Organisation des déplacements - suite -

- D'autres auraient peur de devoir parfois annuler leur réservation. Mais la possibilité de réserver jusqu'à 10 min avant et la possibilité d'avoir une heure de battement diminue ces risques.
- Mais avoir des contraintes horaires, c'est avant tout à nouveau une discipline personnelle, cela demande de l'organisation. Certaines personnes ne sont pas prêtes à faire cet effort (6 sur 17 personnes rencontrées) et d'autres bien (11 sur 17).

Réactions aux caractéristiques du car-sharing

.....

I La voiture de car-sharing, une voiture comme une autre ?

- La majorité (12 personnes sur 17) utiliserait la voiture de car-sharing comme la leur.
- Parmi les autres, une personne serait plus négligente, se sentirait moins responsable.
- Deux autres seraient plus exigeants, ils ne fumeraient pas, ils veilleraient à ce qu'elle reste toujours propre.
- Certains encore ont exprimé une certaine peur ou gêne de rouler avec une voiture qui ne leur appartient pas; soit à cause du risque d'accident, soit à cause du type de marchandises transportées (caisses lourdes, encombrantes, salissantes).

Arguments

I Classement des arguments les plus cités

I Coût (13)

- Les tarifs seront comparés au coût actuel des voitures personnelles, de société (leasing, location). Pour les entreprises, le car-sharing ne peut dépasser les coûts actuels car il engendre des contraintes supplémentaires .

I Proximité (4)

- Plus la station sera proche, plus le car-sharing sera utilisé.

I Manquer d'une voiture (3)

- Le car-sharing sera plus facilement envisagé dans une situation problématique ou charnière (en dépannage, achat d'une voiture).

I Type de véhicule (3)

- Certains seraient intéressés par des minibus, d'autres par des voitures de grosse capacité, d'autres encore par des voitures de prestige pour la direction.

Arguments

I Autres arguments avancés

- | Flexibilité dans les horaires (2)
- | Ne pas être les pionniers (2)
 - Service existant et qui a fait ses preuves
- | Disponibilité assurée(2)
- | Voiture au LPG
- | Voiture sécurisante, en parfait état
- | Propreté
- | Livraison de la voiture

Intérêt des professionnels

- L'élément décisif est le coût du service.
- Ceux qui ont des pratiques mixtes imaginent utiliser la voiture de car-sharing à la place des voitures de location voire plus régulièrement comme voiture supplémentaire dans le parc de voitures disponibles.
- Ceux qui utilisent fréquemment les voitures personnelles y voient un intérêt au niveau des risques encourus par les employés:
 - ◆ la sécurité (voitures quasi-neuves)
 - ◆ l'assurance incluse
 - ◆ la dégradation des véhicules (transport d'éléments lourds, longs trajets, ...)
- Les entreprises qui ont des livraisons occasionnelles seraient intéressées par des véhicules de large dimension

Les enthousiastes

I 2 profils:

I Profil 1:

- Les grosses entreprises (plus de 50 pers)
- Situées dans les parcs scientifiques
- Ayant déjà des pratiques mixtes de mobilité
- Le car-sharing vu comme un moyen supplémentaire de répondre aux problèmes de mobilité et un avantage offert aux employés en cas de problème.

I Profil 2:

- Les entreprises plus petites (jusqu'à 12 personnes)
- Situées dans le centre ou les quartiers
- Le car-sharing vu comme alternative au remboursement des voitures personnelles (sécurité, assurance, dégradation) et pour des trajets demandant des véhicules exceptionnels (minibus, camionnette).

Les sceptiques, indifférents

I Les arguments qui justifient leur désintérêt

- ♦ « *Nos besoins sont actuellement couverts. Peut-être lorsqu'il faudra racheter une voiture de société, on comparera les prix et les avantages.* » (4)
- ♦ « *La voiture de société est un salaire fiscalement intéressant. C'est un argument trop important pour les ressources humaines.* »
- ♦ « *Les transports en communs devraient être mieux organisés et plus fiables.* »
- ♦ « *Ca ne peut pas être financièrement intéressant.* »
- ♦ « *Il faudrait qu'il y ait un vrai changement culturel et le système doit faire ses preuves.* »
- ♦ « *La voiture de société est aussi une vitrine. Le car-sharing serait un manque de visibilité pour l'entreprise* »
- ♦ « *Les trajets à pieds seraient une perte de temps.* »
- ♦ « *On doit régulièrement transporter du matériel.* »
- ♦ « *Nous faisons trop de trajets.* »
- ♦ « *Nous n'avons pas de déplacements professionnels.* »

La brochure et les tarifs

I Réflexions après présentation de la brochure

- « *Quand vous m'avez dit que ce ne serait pas cher par mois, je m'attendais à quelques milliers de francs* »
- « *Difficile à comparer quand on ne connaît pas les coûts réels de la voiture* »
- « *La Kangoo, c'est une bonne idée.* »
- « *Les prix sont dans la moyenne, pas trop élevés.* »
- « *C'est complet, facile à comprendre* »
- « *1 journée et 300 km, ça fait 88€, le calcul doit être fait. C'est une bonne idée parce qu'un véhicule, c'est un budget pas possible.* »
- « *Le car-sharing est intéressant par rapport à la nécessité de prendre une assurance professionnelle pour rouler avec nos voitures pour le boulot.* »
- « *Il faut comparer au coût au km. Même si ça pourrait donner une bonne image de la société, le budget prime sur l'image de marque.* »

Questions des professionnels

- | Cette voiture nous serait-elle apportée?
- | La voiture sera-t-elle entretenue, nettoyée?
- | Comment est-ce déduit fiscalement pour les professionnels?