la CeMathèque

dossier thématique

> La voiture en partage

> Vers de nouvelles mobilités
> L'autopartage public
> L'autopartage entre particuliers
> Le covoiturage

SPW | Éditions

Mobilité

Wallonie

La CeMathèque_n°44 avril 2017

Source : lavenir.net.

> Préambule

L'économie de la fonctionnalité, c'est remplacer la vente d'un bien par la vente de l'usage du bien. On observe aujourd'hui un début de changement de comportement du consommateur avec le passage d'un besoin de propriété à un besoin de disposer de ce bien.

L'automobile n'échappe pas à cette tendance de fond. Elle tend à devenir un outil de mobilité, en particulier pour les nouvelles générations qui ne souhaitent plus systématiquement en posséder une mais s'intéressent d'abord à l'utilisation qu'ils peuvent en faire. C'est la raison pour laquelle de nouveaux usages de l'automobile se développent.

Ces nouvelles formes de mobilité ont vu le jour il y a quelques années déjà. S'appuyant sur l'essor du numérique, elles apparaissent petit à petit, en particulier dans le paysage urbain. On constate que multinationales, start-ups, villes et grands acteurs de la mobilité, commencent à proposer ce type de service et cherchent à se positionner à cet égard.

Dans cette nouvelle sphère de la mobilité partagée, public et privé ont chacun un rôle complémentaire à jouer. Le secteur privé l'a déjà bien compris. C'est aussi tout bénéfice pour le secteur public qui profitera des retombées d'une mobilité plus durable, favorable à la qualité de vie dans les villes et les villages.

La problématique abordée dans cette publication s'intéresse au partage des voitures et n'est donc pas exhaustive. L'enjeu est de proposer un état des lieux d'une situation en évolution permanente, sachant qu'au rythme du développement des nouvelles technologies, et notamment en regard de l'arrivée de la voiture autonome, elle nécessitera sans doute rapidement une mise à jour !

TABLE DES MATIÈRES

Vers de nouvelles mobilités	5
L'autopartage public	16
L'autopartage entre particuliers	25
Le covoiturage	29

Sources : ICEDD, BFMTV, Wikimedia.org.

Source : quattroruote

L'économie de la fonctionnalité

L'économie du partage désigne généralement les modes de consommation qui permettent de partager, entre consommateurs, l'usage ou la consommation de produits, d'équipements ou de services.

Ce type d'économie connait aujourd'hui un développement planétaire, en particulier à travers quelques grandes multinationales. Celles-ci ont mis en place des plateformes d'échange qui captent un marché de plus en plus important en la matière, qu'il s'agisse d'Airbnb pour des locations ponctuelles de chambres, appartements, maisons… d'Uber pour des locations de voitures avec chauffeur… fragilisant ainsi des secteurs traditionnels de l'économie (agences de voyage, hôtellerie, taxis…).

Cependant, lorsque l'objectif d'optimiser un mode de consommation est dépassé par celui de générer des revenus, la notion d'économie du partage devient alors toute relative…

Entre l'intérêt d'une utilisation plus efficiente d'un bien, qui remet en question la possession de celui-ci, et un système économique qui inscrit ces nouveaux concepts dans la production de profits destinés à des nouveaux intermédiaires, il y a toutefois un risque auquel il faut être attentif.

> Vers de nouvelles mobilités

Sources : géolocalisation.ocean.fr, Sustrans.

« Quand vous avez envie d'un verre de lait, achetez-vous une vache ? Alors, pourquoi acheter une voiture quand vous n'en avez besoin que de temps en temps ? »[1]

Nouvelles mobilités : de quoi parle-t-on ?

Aujourd'hui, de nouvelles formules de déplacement en voiture voient le jour et permettent à chacun, en quelque sorte, de faire son marché en fonction de ses besoins propres, à un moment donné, sans nécessairement devoir posséder un véhicule.

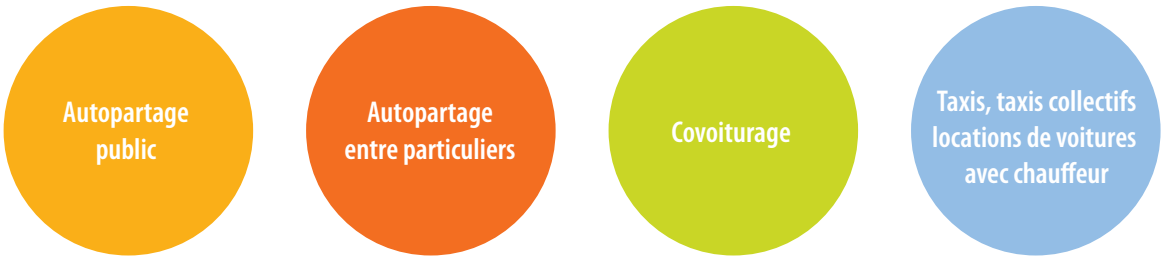
L'autopartage, appelé aussi voiture partagée ou carsharing, désigne les services de location de véhicules visant à se substituer à la possession de véhicules à titre privé. Ce système rend l'utilisation occasionnelle d'un véhicule abordable, tout en incitant les utilisateurs à conduire le moins possible et à privilégier les modes de transport alternatifs.

L'autopartage, qu'il soit public ou commercial, permet de louer une voiture 24h/24 et 7j/7. Le principe est celui d'un parc de voitures mis à la disposition d'un grand nombre de personnes et d'entreprises présentes au sein d'un quartier, initialement dans les grandes villes. Ces voitures sont, soit à prendre et à restituer dans une station précise, la même ou une autre, (système fermé), soit louées et ramenées n'importe où (système ouvert). Ce service est aujourd'hui en croissance.

L'autopartage entre particuliers vise l'utilisation partagée d'un même véhicule entre plusieurs personnes. Différentes formules existent également. Le véhicule appartient à une personne qui le partage avec d'autres qui constituent un groupe fermé, ou bien est disponible pour tous via une plate-forme Internet (P2P : carsharing – peer to peer). Le véhicule peut aussi avoir été acheté en copropriété et être strictement réservé à un groupe d'utilisateurs.

Avec le covoiturage, plusieurs personnes partagent l'utilisation d'un véhicule pour effectuer tout ou partie d'un trajet commun. Ce système était plutôt destiné, à l'origine, à des trajets de longue distance, quoique cette pratique était utilisée également pour des trajets plus courts, entre voisins vers l'école, entre collègues dans le cadre des déplacements domicile – travail, mais à petite échelle. L'heure est aujourd'hui à la diversification.

Le recours au taxi, au taxi collectif (TC), à la location de voiture avec chauffeur (LVC), à un service de transport d'intérêt général (STIG) vise aussi un service de mobilité partagée. Dans ces cas de figure, une voiture est en quelque sorte partagée entre plusieurs clients, consécutivement, voire pour des trajets en partie ou totalement communs. Ils mutualisent ainsi l'usage d'un véhicule et effectuent tous, en quelque sorte, du transport à la demande (TAD). Ces situations feront l'objet d'un autre dossier, faute d'espace disponible dans celui-ci.



1 Guide pratique de l'autopartage entre particuliers, Adetec, 2013, p.3

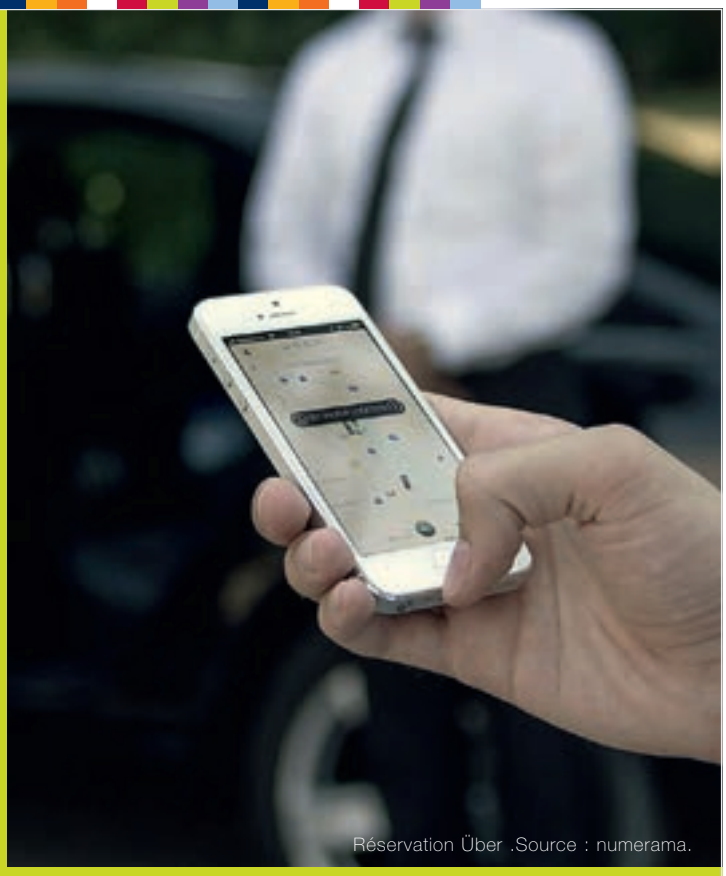
Difficile d'évoquer la location de voiture avec chauffeur sans citer… Uber

Uber (anciennement UberCab) a développé et exploite des applications mobiles destinées à la mise en contact d'utilisateurs avec des conducteurs effectuant des services de transport. L'entreprise, basée à San Francisco, est valorisée à plus de 50 milliards de dollars et ses applications sont utilisées dans plus de 300 villes au monde.

La personne qui cherche à réserver un véhicule géolocalise, via un smartphone, une tablette ou un ordinateur, celui qui est le plus proche du point d'embarquement souhaité. Le paiement est effectué à la fin du trajet par prélèvement bancaire.

Bien que ce système soit présenté par Uber comme du covoiturage, il s'agit bien d'un service de taxi, où le conducteur se met à la disposition de son passager pour le conduire d'un point A à un point B à l'heure souhaitée. S'il est techniquement possible à un chauffeur Uber de proposer des trajets en covoiturage (c'est-à-dire s'il doit lui-même se déplacer de ce point A à ce point B au même moment), les tarifs pratiqués constituent un transport rémunéré et non un partage de frais (ou une gratuité alternée) comme cela se pratique pour le covoiturage. À ce titre, les chauffeurs concernés doivent se conformer, en Wallonie, à la règlementation sur le transport rémunéré[1].

1 Cfr. le décret du 18 octobre 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur et ses arrêtés d'exécution (MB du 20 novembre 2007).



Réservation Über .Source : numerama.

Uber a fonctionné avec des chauffeurs non professionnels (UberPop) et a été éjecté dans plusieurs pays européens. Aujourd'hui, il fait davantage appel à des professionnels (UberX) qui sont agréés pour effectuer du transport rémunéré de personnes.

Autres enjeux de mutualisation liés à l'usage de la voiture

Au-delà du partage d'un véhicule entre plusieurs utilisateurs, il y a également lieu de favoriser un usage de l'espace public qui fasse la part plus belle à la mobilité douce et à la qualité de vie. En ville, un arbitrage est souvent nécessaire car l'espace est fortement sollicité et généralement limité. Les places de parking occupent une surface non négligeable.

Or, sur le domaine privé, leur taux d'occupation est susceptible, dans un certain nombre de cas, d'être amélioré en prenant en compte une complémentarité des usages et en proposant des places à d'autres occupants potentiels. C'est pourquoi, une offre alternative peut être mise à la disposition des riverains, des travailleurs, des visiteurs… moyennant des modalités à déterminer. Cette problématique très importante n'est pas évoquée dans cette Cemathèque, faute de place disponible, mais fera aussi l'objet d'un prochain dossier.

Pour encourager la pratique du covoiturage, la question du stationnement est également un élément à prendre en compte, afin de faciliter les points d'embarquement-débarquement des covoitureurs avec des parkings dédiés ou des parkings mutualisés. À destination, des emplacements pourront aussi être réservés aux covoitureurs.

Mutualisation des parkings

Parkings de covoiturage

Parkings réservés aux covoitureurs

Un contexte de plus en plus favorable

Si des facteurs économiques, tels que la crise ou le coût des carburants, expliquent en partie ce début d'évolution de l'usage, d'autres paramètres entrent en ligne de compte.

L'intervention des pouvoirs publics en ville contribue à ces changements. Que ce soit dans le but de décongestionner la circulation et de libérer l'espace public, ou de répondre à des objectifs de diminution des émissions de CO_2, les aménagements urbains et les mesures en matière de gestion de la mobilité ont un impact sur les comportements.

Le nombre d'emplacements de stationnement en voirie diminue d'année en année, des infrastructures cyclables sont créées, les transports en commun retrouvent leur place et commencent à bénéficier de sites propres, les zones apaisées ont la cote. Bref, l'espace public est en mutation et diverses initiatives sont de nature à favoriser l'apparition de nouveaux services.

En outre, l'évolution des mentalités et des styles de vie est également à l'origine d'une évolution des usages. L'offre accrue de solutions alternatives à l'utilisation de la voiture pour mener des activités en est un exemple, avec l'e-commerce.

L'évolution de l'usage de la voiture particulière favorise le développement de nouvelles mobilités en ville : passant de la possession d'un véhicule à l'utilisation d'un service de transport et à un stationnement davantage mutualisé.

Il s'agit d'une révolution du transport et du service, de la façon de voyager et de se déplacer pour les grands et pour les petits trajets.

Par exemple, le covoiturage permet d'accéder à des parcours non proposés par les autres modes de transport alternatifs. L'autopartage permet de se déplacer lorsque trains, métros ou bus ne circulent plus.

Les chiffres le confirment. En Belgique, le nombre moyen de kilomètres parcourus annuellement par une voiture est en légère diminution, d'année en année, et ce depuis 2008, quoique le nombre de véhicules en circulation montre encore une légère progression.

Source : wizzer.co.

Source : Ubeeqo.

L'essor du numérique

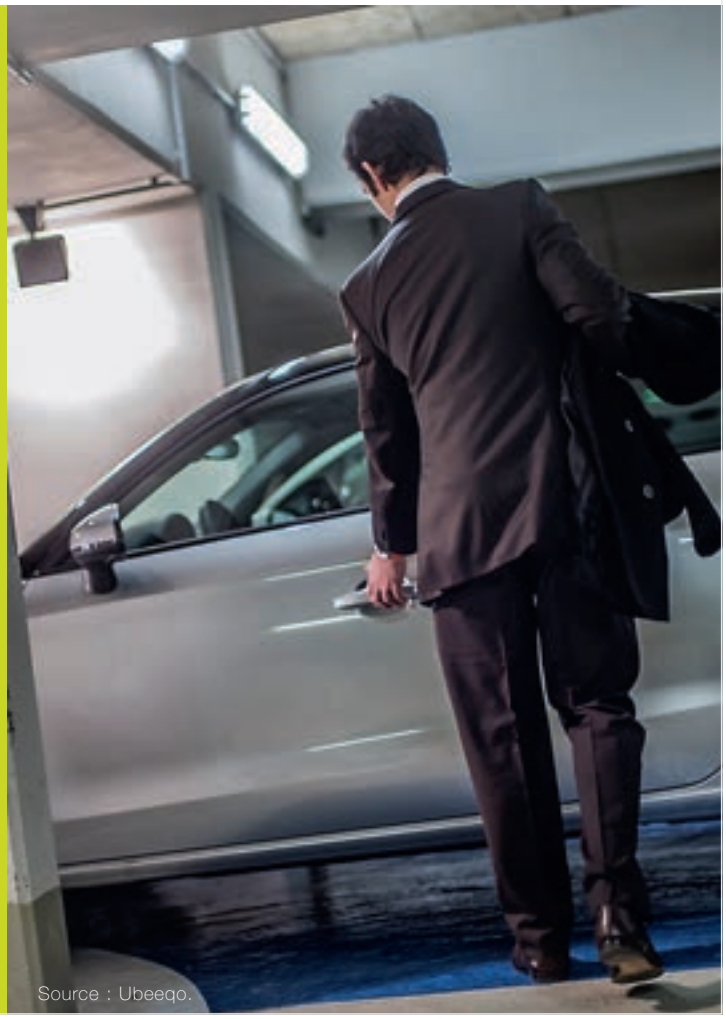
Le développement de ces nouveaux comportements de déplacement prend appui sur l'essor du numérique. Celui-ci permet un accès aisé aux données afin d'adapter et d'optimiser les déplacements. C'est le cas pour les transports en commun avec des applications d'information multimodale ou des solutions de billettique commune. C'est aussi le cas pour les nouvelles mobilités en voiture. La géolocalisation complète les informations utiles.

Et si des solutions comme l'autopartage ou le covoiturage entre particuliers existent depuis longtemps (bien avant l'arrivée d'internet), le numérique contribue à leur ouvrir de nouvelles portes et va leur permettre de s'industrialiser. Des plateformes se mettent en place entre les fournisseurs et les utilisateurs pour optimiser les échanges et augmenter la rentabilité des services. Les technologies de l'information et de la communication jouent un rôle croissant dans le développement de cette approche et des nouveaux usages de la voiture. Que ce soit pour le covoiturage ou l'autopartage, les applications mobiles et les sites internet sont devenus des éléments constitutifs de l'existence et du fonctionnement de ces services.

La plateforme Ubeeqo

Voiture en autopartage, voiture avec chauffeur, voiture de location… sont rassemblés dans une seule application par la start-up française, filiale d'Europcar, avec l'ambition, à terme, d'étendre davantage son offre, notamment à Bruxelles, voire d'accueillir peut-être l'ensemble des acteurs présents : Cambio, Zen Car et les nouveaux arrivés que sont Zipcar et DriveNow.

Car aujourd'hui, les smartphones offrent une information sur l'offre de transport, géolocalisent les véhicules et permettent de commander et de payer directement des services. Des données en temps réel sont également disponibles sur la congestion, les temps de parcours, et détaillés par mode (calculateurs multimodaux). Ils permettent à l'utilisateur d'adapter sa mobilité à tout moment.


Source : Ubeeqo.

Des freins à lever

Néanmoins, les pratiques de mobilité partagée restent encore peu adoptées par le grand public pour des raisons diverses.

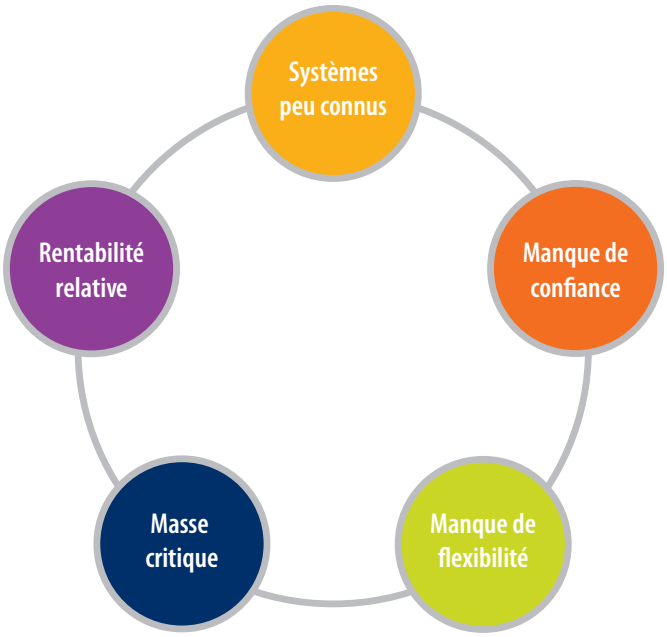
Certaines d'entre elles sont encore fort méconnues. Un effort de communication et d'expérimentation doit donc être fait.

Des questions de confiance subsistent, notamment concernant le partage de voitures entre particuliers. Les propriétaires d'une voiture ne sont pas nécessairement prêts à la louer à des inconnus. L'intérêt des systèmes de cotation des utilisateurs sur les sites internet prennent ici tout leur sens.

La question de la flexibilité se pose. De nombreux utilisateurs préfèrent garder la main sur leur trajet (durée d'utilisation, détours…).

Certaines pratiques, mieux adaptées à la ville, se retrouvent confrontées à des problèmes de masse critique dans des villes plus petites car elles nécessitent une grande densité de l'offre.

Enfin, la question de la rentabilité se pose en regard des inconvénients générés. Louer sa voiture pour une courte durée ou faire du covoiturage pendant quinze minutes impose parfois de lourdes contraintes pour une rentabilité immédiate qui peut sembler relative.



Source : ICEDD.

Les acteurs publics et privés concernés

À des titres divers, les acteurs susceptibles de s'impliquer dans ces nouvelles formes de mobilité sont nombreux.

Les villes investissent

Les villes et autres institutions publiques (provinces, Régions…) sont de plus en plus parties prenantes de ces nouveaux concepts et investissent, à des degrés divers.

Lorsque le contexte est pertinent, ils les inscrivent dans leurs outils de planification de la mobilité (plans de mobilité, schémas d'accessibilité), lancent des initiatives (appels d'offres pour voitures partagées), développent des sites de covoiturage ou s'inscrivent sur des sites existants, voire s'engagent financièrement.

Les sociétés de transport en commun organisatrices ou actionnaires

Les opérateurs de transport en commun adoptent une nouvelle approche à l'égard de la voiture, qu'ils considèrent désormais comme un mode de déplacement complémentaire au leur.

Plusieurs d'entre eux, en particulier lorsqu'ils sont de taille importante, sont impliqués comme actionnaires ou organisateurs de services d'autopartage, de covoiturage, ou de transport à la demande. Dans certains cas, ils développent des fonds de capital à risque pour permettre le développement de systèmes innovants. En effet, ils ont parfaitement conscience que ceux-ci complètent, et à ce titre renforcent et favorisent, leur offre propre, diminuant ainsi, de proche en proche, la concurrence de la voiture particulière, non partagée. Les sociétés de transport en commun se positionnent ainsi comme des opérateurs qui offrent à leur clientèle un panel diversifié de solutions de mobilité, afin de rencontrer tous les besoins.

Cependant, le développement de ces nouveaux services ne doit pas se faire au détriment du service public rendu traditionnellement par les transports en commun. Des sociétés comme Kéolis et Transdev restent très prudentes en raison aussi de leur absence de rentabilité. En Allemagne, la Deutsche Bahn développe des services d'autopartage. Flinkster a été lancé en 2009 par la société allemande de chemin de fer, qui possède un réseau dense, avec 140 villes où des emplacements autour des gares et des aéroports sont réservés aux véhicules Flinkster, favorisant ainsi la complémentarité entre la voiture et les autres moyens de transport.

Source : transdev.

Source : flinkster.

SNCF : vers des solutions porte-à-porte

La SNCF veut compléter son offre ferroviaire et faire face à la montée en puissance des nouvelles formes de mobilité. « IDVroom, le covoiturage au quotidien » est la plateforme de covoiturage lancée par sa filiale Ecolutis.

Communication. Source : IDVroom.

Peugeot propose… « **Mu by Peugeot** », qui permet de réserver une voiture électrique, mais aussi un vélo, électrique également, un scooter ou un utilitaire dans ses agences.

Citroën offre… la plateforme **Multicity**. S'appuyant sur un service de location via ses agences, il s'est aussi associé à Ouicar, qui propose une plateforme aux propriétaires de voitures pour mettre celles-ci en location. Multicity intègre un calculateur d'itinéraire multimodal.

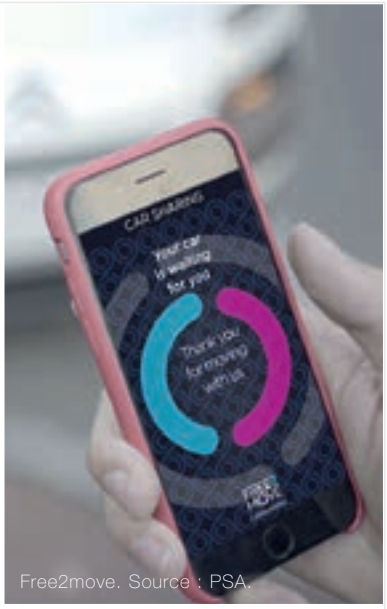
Renault mise sur… le véhicule électrique et s'est s'associé avec Bolloré pour la commercialisation de solutions complètes de partage de véhicules électriques en milieu urbain, avec la fabrication du modèle Bluecar en France. Il apporte son concours au développement d'Autolib qui est déjà présent dans une centaine de communes de la région parisienne mais aussi à Lyon et à Bordeaux.

Le groupe PSA lance… une plateforme **Free2move** afin d'agréger l'ensemble des services et d'informer l'usager en temps réel de la meilleure façon de se déplacer en fonction de critères de temps (trafic), de coût, des voitures disponibles…

Le constructeur Daimler… propose des voitures partagées louées à la minute, sans stations fixes, disponibles en voirie avec « Car2go ». Il est présent en Allemagne, en Autriche, aux Etats-Unis, au Canada…

Car2go. Source : daimler-newswire.ca

Multicity. Source : wikimedia.org.


Free2move. Source : PSA.

Autolib. Source : cnewsmatin.fr.

Taxis G7, le plus grand réseau de taxis en France, a développé une application mobile permettant à l'utilisateur, sur base de sa géolocalisation, d'appeler l'agence la plus proche.

taxiG7. Source : paris-service.

Les constructeurs de voiture élargissent leur offre de services

Les constructeurs automobiles sont proactifs tout en restant circonspects. Ils sont attentifs à de nouveaux positionnements et cherchent à s'inscrire comme des acteurs à part entière de ces nouvelles mobilités, sans pour autant remettre en question leur core-business. Si les constructeurs français sont prudents, les allemands et les japonais investissent.

Les sociétés de taxis évoluent

Pressés par un contexte de plus en plus concurrentiel, en particulier avec l'essor des véhicules de tourisme avec chauffeurs (VTC) et d'Uber, les taxis tentent d'innover pour améliorer la qualité de leurs services et maintenir leurs parts de marché.

Avis On Demand. Source : largus.

Les loueurs de voiture s'organisent

Du côté des loueurs de voiture, les choses évoluent aussi. Les grosses sociétés créent leur propre service d'autopartage. Aux Etats-Unis, 60 % de la flotte de voitures partagées appartient aux loueurs traditionnels. Cette adaptation nécessaire des acteurs de la location de voiture peine cependant à être rentable.

Source : timf.

Avec Hertz on Demand et Avis on Demand

ces deux sociétés de location de voitures s'appuient sur leur flotte de véhicules et leurs agences pour proposer des services de location à l'heure très flexibles.

Europcar

a investi dans le concept Car2go, porté par Daimler, avec un service d'autopartage totalement ouvert puisque le véhicule peut être abandonné sur n'importe quelle place de parking en ville.

LILA covoiturage

La centrale de covoiturage de Loire-Atlantique a décidé d'agir là où l'intervention publique lui parait la plus légitime et utile à l'usager.

En appui à la création d'une plateforme internet facilitant les appariements, le département a initié des relations de partenariat. Le principe est de valoriser d'abord les infrastructures disponibles et de labelliser des parkings existants, à compléter si besoin par la création d'aires et la réalisation de travaux d'aménagements.

Les zones commerciales et la petite distribution, sont particulièrement ciblées, car la pratique du covoiturage se combine assez naturellement avec la fréquentation de ces commerces. S'installe donc une relation win-win. Les sites en périphérie des zones urbaines denses sont particulièrement visés. 200 parkings étaient labellisés en 2016.

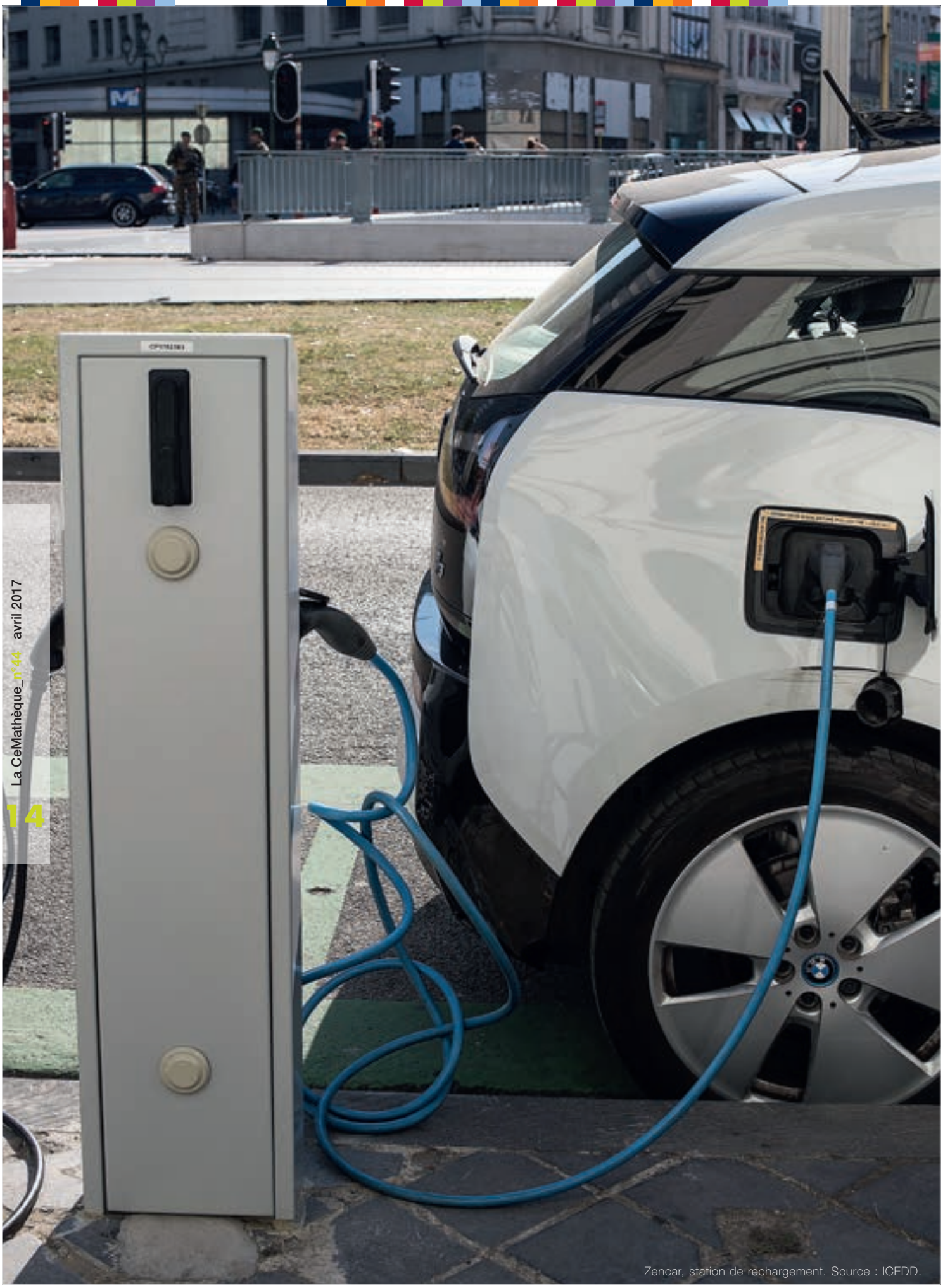
Source : Lila covoiturage
Pour en savoir plus : covoiturage.loire-atlantique.fr

Autres acteurs publics et privés …

Ils sont invités à proposer leurs emplacements de stationnement, excédentaires à toute heure du jour ou de la nuit ou à certaines périodes précises, contre rémunération ou non, à des automobilistes, dans des zones où la pression du stationnement sur l'espace public est forte, à des covoitureurs lorsque leur localisation est pertinente. Des partenariats doivent être mis en place, associant acteurs publics et/ou privés.

Source : Ville de Blain.

Source : 20 minutes.



Zencar, station de rechargement. Source : ICEDD.

L'AUTOPARTAGE PUBLIC ET PRIVÉ : UN ÉVENTAIL DE FORMULES POUR RÉPONDRE À DES BESOINS DIVERS

VS

Propriétaire

Professionnel
Les véhicules appartiennent à une entreprise proposant des services d'autopartage

Particulier
Les véhicules appartiennent à des particuliers les louant à travers un opérateur d'autopartage

Transaction

Manuelle
Le locataire signe un contrat papier avec le propriétaire du véhicule, comme une location de voiture traditionnelle

Libre service
Le véhicule s'ouvre automatiquement en libre service, le contrat est électronique

Type de trajet

Aller-retour
Le conducteur doit ramener le véhicule à la station de départ

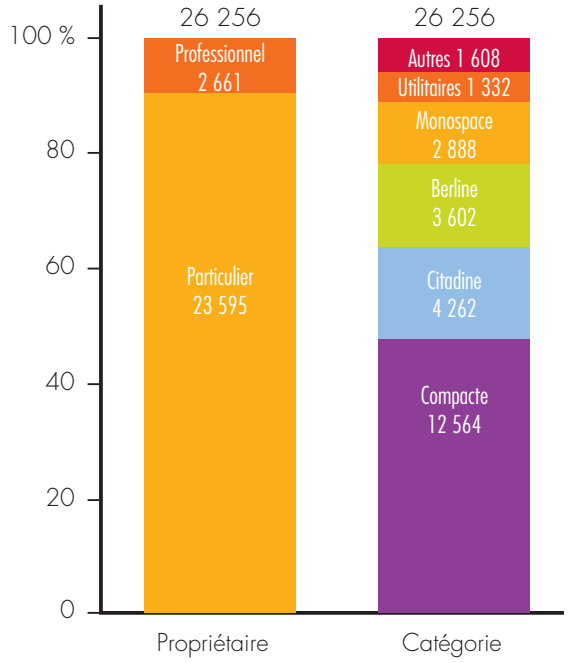
Aller simple
L'utilisateur peut déposer le véhicule dans une autre station. Aussi connu comme « one way »

Motorisation

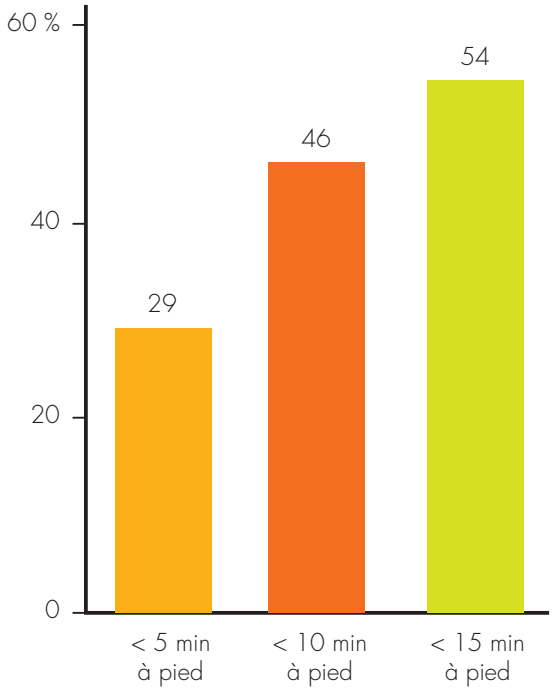
Thermique
Voitures avec moteur à carburant

Electrique
Voitures électriques

Véhicules en autopartage en France



Population couverte



Source : Carsonar, 2013

> L'autopartage public

Les statistiques indiquent qu'une voiture est à l'arrêt en moyenne 95 % du temps. De nombreuses personnes n'utilisent pas ou peu leur voiture ou leur seconde voiture lorsqu'elles se rendent au travail à pied, à vélo ou en transport en commun, mais la conservent pour un usage occasionnel : courses, loisirs… La question d'une meilleure rentabilité de son usage se pose donc.

Le concept

Une société, privée ou publique, une association, un groupe d'individus, un individu, met à la disposition de clients ou des membres d'un groupe constitué, un ou plusieurs véhicules, selon des conditions déterminées. Il s'agit d'une forme de mutualisation de l'utilisation des véhicules. Ce concept peut aussi être défini comme un service de location de courte – voire très courte – durée : à la minute, à l'heure ou à la journée.

L'autopartage public est un service de mobilité qui consiste à proposer une flotte de voitures « à la carte », moyennant ou non une adhésion préalable à un service et une réservation avant de prendre le véhicule.

Il s'agit d'une initiative commerciale ou publique, qui peut aussi faire l'objet d'un partenariat public-privé.

Les voitures sont neuves ou très récentes, parfois de différents gabarits. Elles sont disponibles dans des stations localisées en ville, et dans ce cas prioritairement à proximité immédiate des gares, de pôles d'habitat, en zones denses, ou disséminées dans la ville.

La diversité des besoins sur des créneaux horaires variables assure une utilisation plus efficiente du véhicule. Taxistop, opérateur de Cambio, estime qu'une voiture partagée est susceptible de remplacer de 9 à 15 voitures privées.

Une enquête réalisée en France en 2014[1] aboutit aussi à la conclusion qu'une voiture en autopartage remplace 9 à 10 véhicules particuliers et permet d'économiser 9 emplacements de stationnement.

Les Etats-Unis, la Suisse, l'Allemagne pratiquent l'autopartage depuis la fin des années 1980. Ce système est apparu en Belgique au début des années 2000.

Parmi les acteurs majeurs de ce secteur, citons DriveNow et Car2go en Europe, Autolib en France, Zipcar aux Etats-Unis et maintenant également en Europe. De nombreux opérateurs plus locaux proposent aussi ce service.

En Allemagne, ce sont les grands constructeurs automobiles et la Deutsche Bahn qui développent l'autopartage. En France, ce sont souvent les villes qui en prennent l'initiative, comme Autolib à Paris, ou des sociétés spécialisées comme Mobizen.

Flinkster, station en gare de GAP. Source : flinkster.

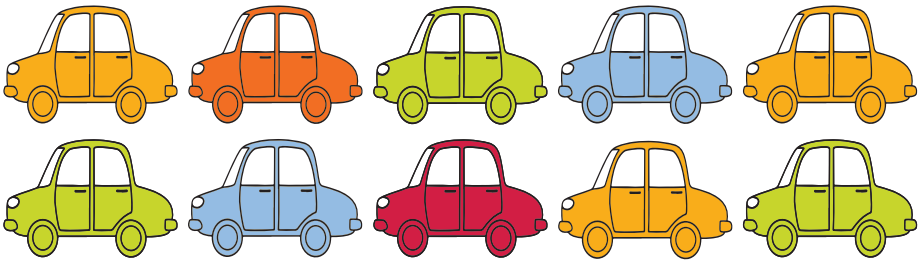
Les modalités d'accès

L'accès est souple car la réservation peut se faire dans des délais courts, voire très courts, via téléphone ou via internet.

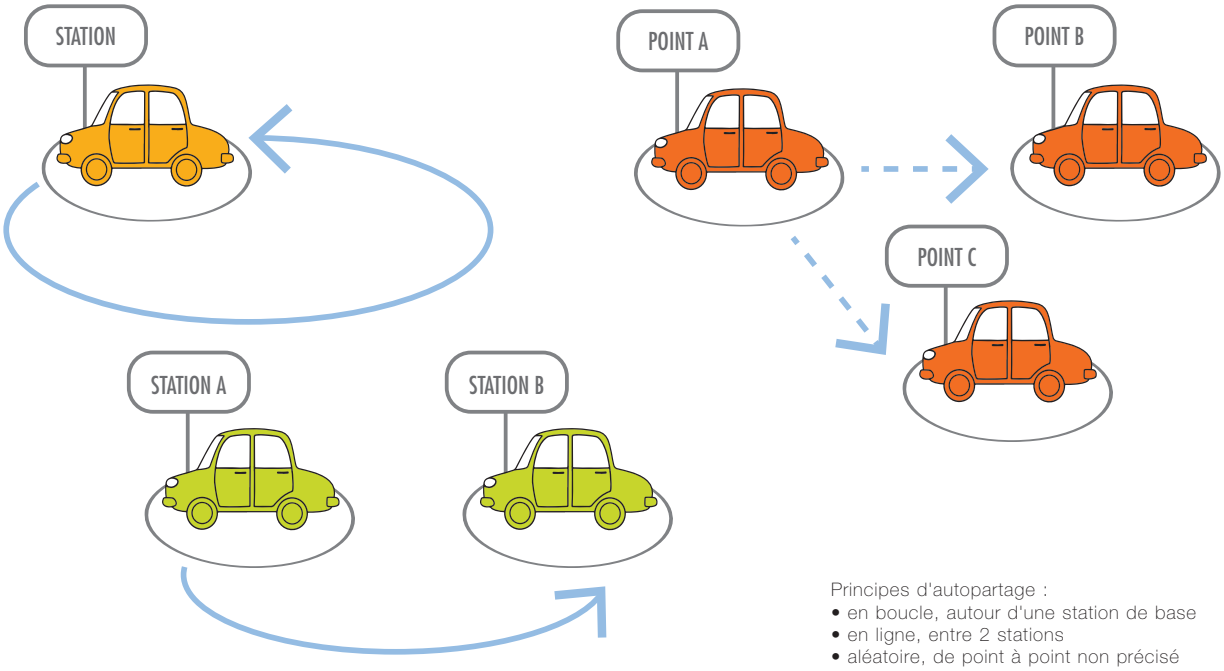
La prise du véhicule se fait de manière autonome. Plusieurs systèmes existent : par exemple, une carte à puce ouvrant le véhicule avant d'introduire un code permettant d'allumer le moteur, voire de débloquer un boîtier à clés, via un smartphone relié à un ordinateur de bord embarqué sur le véhicule…

1 VOITURE PARTAGÉE

4 A 10 VOITURES PRIVÉES



1 Source : Enquête nationale autopartage, 6-T pour le compte de l'ADEME, 2013.



Principes d'autopartage :
- en boucle, autour d'une station de base
- en ligne, entre 2 stations
- aléatoire, de point à point non précisé

Source : ICEDD.

Les formules

On distingue trois types de carsharing. Le système fermé, le système ouvert et le libre-service intégral.

Le système « fermé » ou « en boucle »

Celui-ci implique que le véhicule est pris à une station et restitué au même endroit. Actuellement, ce cas de figure est le plus répandu.

L'utilisateur réserve le véhicule avant utilisation. À cette occasion, il choisit la durée de réservation, le type de véhicule, la station où il en prendra possession. La réservation est effectuée par internet, SMS, smartphone…

La prise de possession du véhicule s'effectue a priori de manière automatique, sans guichet, avec une carte d'accès électronique qui déverrouille les portières ou à partir d'une armoire à clés dans le parking s'ouvrant par mot de passe ou…

Le système « ouvert » ou « trace directe » ou « one way »

Il permet à l'utilisateur de prendre un véhicule dans une station et de le restituer dans une autre station, reprenant ainsi le concept des vélos en libre-service.

Il n'est donc pas possible de réserver plusieurs heures à l'avance, il ne faut pas préciser le temps de la location, ni la station de restitution.

Le « free-floating » ou « libre-service intégral »

C'est le système le plus flexible. Pas besoin de réservation, l'utilisateur prend et restitue un véhicule à l'intérieur d'un périmètre défini, souvent à l'échelle d'une ville entière, là où la signalisation l'autorise à stationner.

Un site internet et/ou une application smartphone permettent d'accéder au véhicule.

Depuis le mois de juin, des entreprises proposent, à Bruxelles, la location de voitures en libre-service. Aux services « en boucle » de Cambio, Zen Car et Ubeeqo, sont venus s'ajouter les entreprises de « free floating » DriveNow, Zipcar et peut-être prochainement Car2go. Ces entreprises offrent la particularité aux conducteurs occasionnels de pouvoir déposer la voiture louée où ils veulent dans un périmètre déterminé de la ville, y compris dans les parkings publics payants.

La mise à disposition de véhicules par des promoteurs dans le cadre de projets immobiliers pourrait constituer une bonne opportunité de développement. Cette option est présente à Nivelles comme charge d'urbanisme pour des projets de grande taille (200 logements minimum). Si ce type d'offre relève a priori d'une offre privée (voir chapitre suivant), des partenariats avec des sociétés qui proposent une offre publique ont tout leur sens. Cela permet de faire une importante économie de places de parking privées. En Suisse, les habitants de certains complexes de logements, grâce à leur abonnement « mobility@home », ont accès à toute la gamme de voitures partagées Mobility.

	Etats-Unis (Martin & Shaheen 2011)	Europe (Loose 2010)	France (6t 2013)	Ulm (ALL) (Firnkorn 2012)
Classe d'âge la plus représentée	30-60 (59%)	26-49	30-49 (54%)	25-44 (50%)
Taille de ménage la plus représentée		1 à 2 personnes	1 à 2 personnes (60%)	
Titulaires d'un diplôme universitaire (équivalent licence ou plus)	80%	60 à 85%	85%	
Actifs employés		52 à 92%	85%	58% (plein temps)
Niveau de vie	"classe moyenne"		"classe moyenne"	
Hommes	44%	53 à 69%	55%	63%

Source : 6t, bureau de recherches, 2014, d'après Martin & Shaheen 2011, Loose 2010, 6t 2013, Firnkorn 2012.

Quelle clientèle ? Quel usage ?

La personne visée effectue moins de 7 000 kilomètres par an en voiture comme chauffeur et dispose d'une offre pertinente en transport en commun, ou peut se déplacer à pied ou à vélo dans de bonnes conditions.

L'offre concerne donc plutôt une clientèle urbaine. La question de la voiture partagée dans des petites villes ou communes reste posée dès lors que la masse critique d'utilisateurs, nécessaire pour que le service soit viable, n'est pas atteinte.

Les statistiques indiquent que les autopartageurs sont principalement des personnes relativement jeunes (25 à 50 ans). Les titulaires d'un diplôme supérieur sont en forte surreprésentation, les actifs employés également. Ils disposent de revenus corrects, voire confortables. En Amérique du nord, les principaux utilisateurs sont des femmes alors qu'en Europe ce sont plus souvent des hommes.

Un maillon de la multimodalité et de l'intermodalité

Adhérer à ce système conduit à réfléchir à deux fois avant de choisir de se déplacer en voiture : en particulier pour les petits trajets qui peuvent être effectués à pied ou en transport en commun. La question se pose donc en ces termes : quel mode de transport est le plus pertinent pour effectuer ce déplacement précis ?

Le carsharing s'inscrit de plus en plus comme un élément d'un panel de services de transport. Des abonnements combinés sont mis en place et couplent un abonnement à un tarif avantageux aux transports en commun avec un abonnement autopartage, au système de vélos en libre-service…

En Belgique, les clients de Cambio et d'Ubeeqo peuvent intégrer leur abonnement à leur carte Mobib. Celle-ci peut être utilisée auprès de tous les opérateurs belges de transport en commun : TEC, STIB, De Lijn et SNCB.

En Allemagne, l'autopartage est utilisé occasionnellement et le transport en commun reste le mode de transport au quotidien. En France, il semble que l'autopartage est parfois en concurrence avec l'utilisation du transport en commun, pour certains trajets.

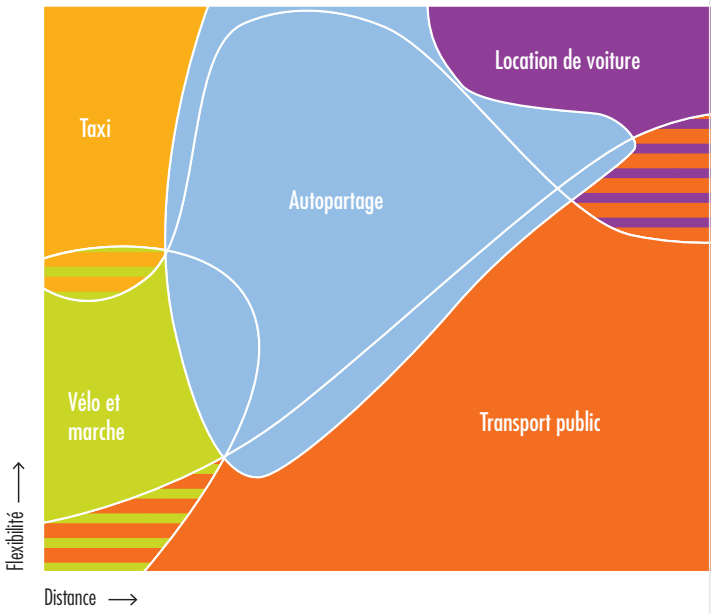
Une enquête en Région parisienne[1] montre que la clientèle et l'usage peuvent varier en fonction du système proposé : en boucle, en trace directe ou en libre-service intégral. Ainsi, les abonnés du système Autolib, en trace directe, utilisent les voitures plus souvent, pour des trajets plus courts (moyenne de 40 minutes pour 9 kilomètres), voire pour se rendre au travail, alors que ceux du système Mobizen, en boucle, ont une utilisation moins fréquente et pour des distances plus longues (moyenne de 5 heures pour 40 kilomètres). On en déduit aisément que les conséquences en termes de transfert modal sont aussi différentes…

Quelle part modale ?

En Belgique l'autopartage est encore peu répandu. Il concerne 0,02 % de la flotte belge de voitures et 0,2 % de la population y adhère (Source : Taxistop – 2016).

Cependant, les villes sont de plus en plus parties prenantes de ces nouveaux comportements de déplacement. Elles inscrivent leur développement dans leurs objectifs en matière de politique de mobilité. Elles sont directement concernées par la localisation des stations et la mise à disposition, selon des modalités particulières, de terrains. Elles vont jusqu'à investir, en contribuant financièrement, à des degrés divers, à leur fonctionnement.

La Ville de Gand a formulé un objectif ambitieux. Elle compte sur 20 000 autopartageurs d'ici 2020, soit environ 8 % des automobilistes gantois. Londres vise un million d'utilisateurs d'ici 2025. Des chiffres encore loin de la réalité d'aujourd'hui.



1 Enquête sur l'autopartage, 6-T pour le compte de l'ADEME

L'autopartage dans le monde en quelques chiffres

- 86 000 véhicules dans le monde
- 33 000 véhicules en Asie
- 31 000 véhicules en Europe
- 15 400 véhicules en Allemagne
- 3 000 véhicules à Berlin
- 5,8 millions d'utilisateurs dans le monde
- 2,1 millions d'utilisateurs en Europe
- 1 million d'utilisateurs en Allemagne
- 35 millions d'utilisateurs : projection à l'horizon 2021
- 650 millions d'euros de chiffre d'affaires

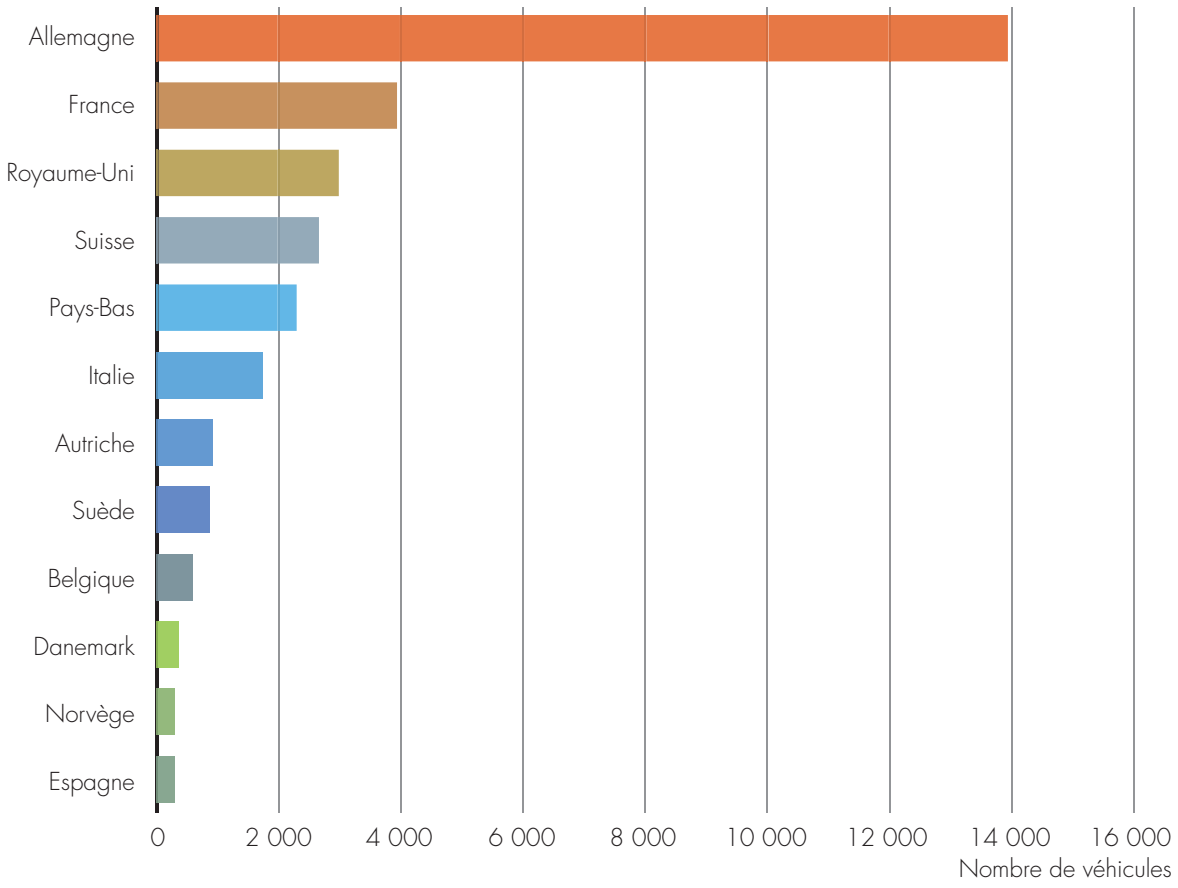
Source : Boston Consulting Group (BCG) – Chiffres 2015.

L'Allemagne à la pointe !

140 sociétés d'autopartage opèrent en Allemagne. Il s'agit d'un des marchés européens les plus dynamiques.

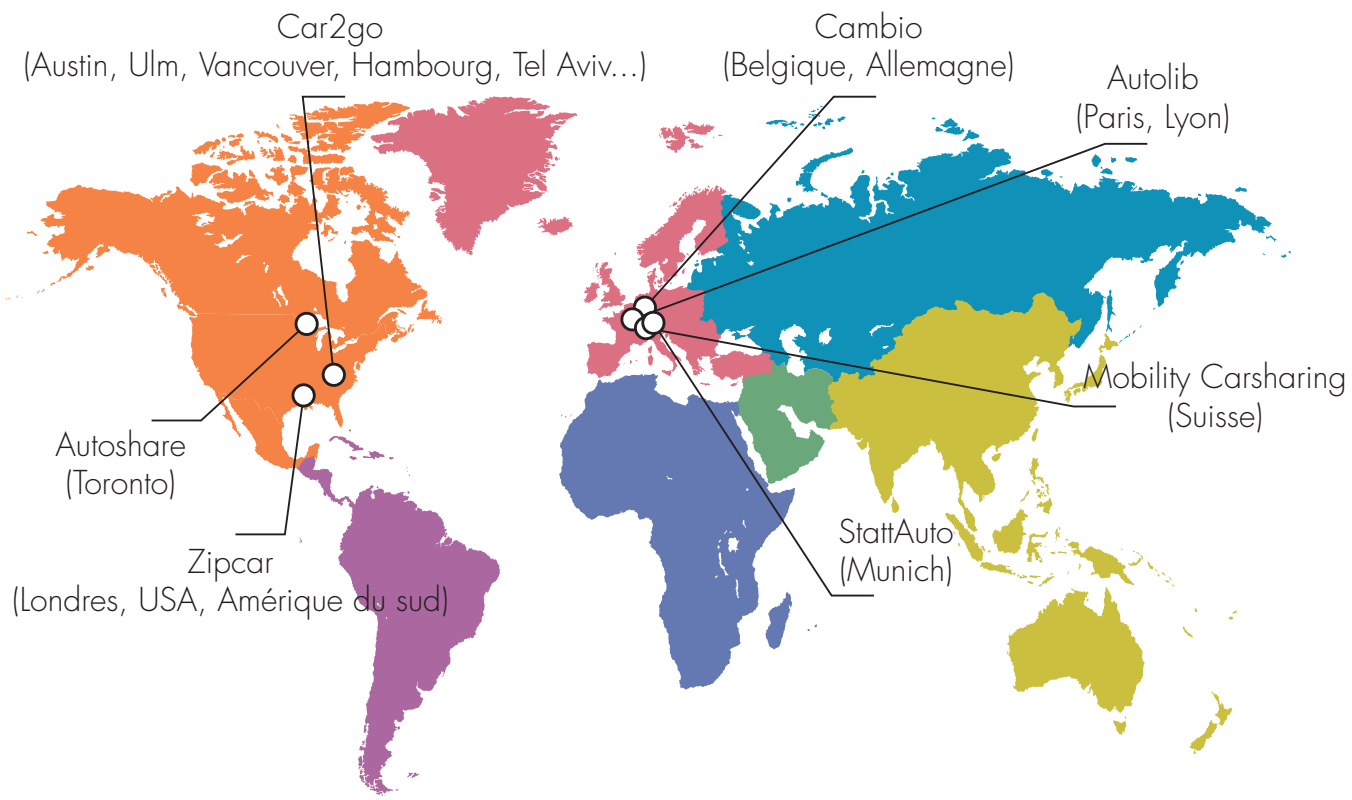
D'un millier de véhicules disponibles en 2001, l'Allemagne dispose aujourd'hui de la moitié de la flotte européenne, avec une nette accélération depuis 2011.

L'autopartage y représente 0,1 % des déplacements. C'est un début…



Nombre de véhicules en autopartage – chiffres 2014. Source : Statista.

Principaux acteurs mondiaux de l'autopartage



Cambio

… première société d'autopartage implantée en Belgique, a été créée à Namur, en 2002. Il s'agit d'une initiative conjointe de Taxistop, TEC, De Lijn, STIB, SNCB et VAB.

L'opérateur propose 926 véhicules, répartis dans 35 villes et communes du pays, et compte quelque 383 stations (chiffres 12/2016). Les véhicules sont pris et ramenés à la même station. Le client s'acquitte d'un droit d'activation unique, paie ensuite un abonnement mensuel et des frais d'utilisation par kilomètre parcouru et par heure, sauf entre 23H et 7H. Les prix comprennent tous les frais.

Certaines villes, dont la masse critique de clientèle semble au départ un peu limitée, ont accepté de prendre en charge les pertes encourues par le système, à concurrence d'un maximum de 700 €/mois.

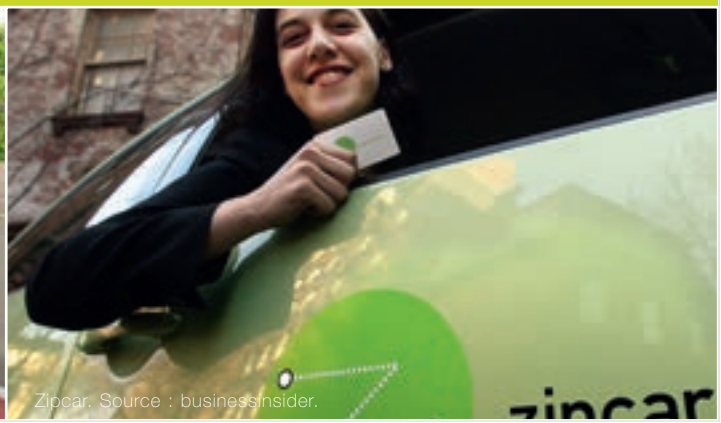
Plus d'infos: www.cambio.be

Zipcar

… est un service de voiture partagée en « free floating » à Bruxelles qui fonctionne sur le même modèle que DriveNow excepté que l'inscription y est gratuite. 250 voitures Peugeot sont mises à disposition dans un périmètre à peu près semblable.

Plus d'infos: www.zipcar.be

Cambio, station à la gare de Gembloux. Source : gembloux.be.



Zipcar. Source : businessinsider.

Car2go, Amsterdam. Source : detelegraaf.

La voiture électrique : voiture partagée de demain ?

Les voitures partagées effectuent, généralement, des trajets courts, en zone urbaine. Des voitures électriques ont donc tout leur sens pour ce type de trajet.

La Ville de Liège va lancer un marché pour une concession de véhicules électriques partagés.

Car2go

Filiale du groupe allemand Daimler, Car2go est le plus grand fournisseur mondial de services d'autopartage. Il est présent dans une quinzaine de grandes villes européennes et devrait arriver prochainement à Bruxelles.

Les véhicules sont utilisés sur base d'une facturation à la minute. Ils sont répartis sur la voirie et l'utilisateur décide librement de l'endroit de retour. L'emprunt du véhicule s'effectue via une application dédiée. Il n'y a pas d'engagement contractuel ni de cotisation de base ou d'abonnement mensuel.

Plus d'infos : www.car2go.com

DriveNow

Le service de voitures partagées de BMW et du loueur de voitures Sixt, est désormais disponible à Bruxelles avec une flotte de 300 voitures, réparties sur une superficie de 59 km².

L'utilisateur paie des frais d'inscription. Ensuite, le tarif est établi sur base du temps, différent lorsque la voiture roule, ou lorsqu'elle est garée. Le prix comprend le carburant, l'assurance, l'entretien et les frais de parking.

Plus d'infos : be.drive-now.com

Zen Car

À Bruxelles, les 60 voitures électriques proposées par Zen Car sont réparties dans 25 stations en voirie, dans 8 parkings du réseau interparking et dans quelques stations Octa+ pour de l'autopartage en boucle. La société regroupe actuellement 2000 adhérents.

L'utilisateur s'inscrit gratuitement et reçoit une carte magnétique. La location est comptabilisée à l'heure, à la journée, à la nuit ou au week-end. La voiture doit être ramenée à la station de départ. Durant l'utilisation, le parking est gratuit. Une carte Interparking est disponible dans le véhicule et des espaces de stationnement sont réservés en rue en zones vertes et en zones bleues, et le kilométrage est illimité.

Plus d'infos : www.zencar.eu

Autolib

En région parisienne, Autolib est un service public d'autopartage de voitures électriques présent depuis 2011. Il est géré par un syndicat mixte intercommunal regroupant des communautés et des organismes publics.

Autolib en chiffres en 2016 :

- 3980 voitures
- 1084 stations
- 5935 bornes de charge en service
- 97 communes
- 250 voitures utilitaires du fait du retrait des sièges arrière, sous le nom « d'Utilib »
- 126 901 abonnés
- 16 582 locations en moyenne par jour, soit quatre locations en moyenne par véhicule.

Source : Tableau de bord Autolib – Autolib métropole. Données arrêtées au 3 juillet 2016.

Drivenow, carsharing. Source : ICEDD.

Autolib, Paris. Source : wikimedia.

Quelle règlementation en Belgique ?

Le code de la route belge définit à l'article 2.50 « la voiture partagée comme l'utilisation systématique et à tour de rôle par des personnes préalablement déterminées d'une ou de plusieurs voitures contre paiement par le biais d'une association de voitures partagées, à l'exception de l'utilisation de véhicules destinés à la simple location ou location-vente. »

Les articles 2.53 et 70.2.1.3° prévoient la possibilité de délivrer des cartes de stationnement afin de faciliter leur stationnement sur la voie publique : « Carte de stationnement pour voitures partagées : une carte communale de stationnement destinée spécifiquement au système de voitures partagées. »

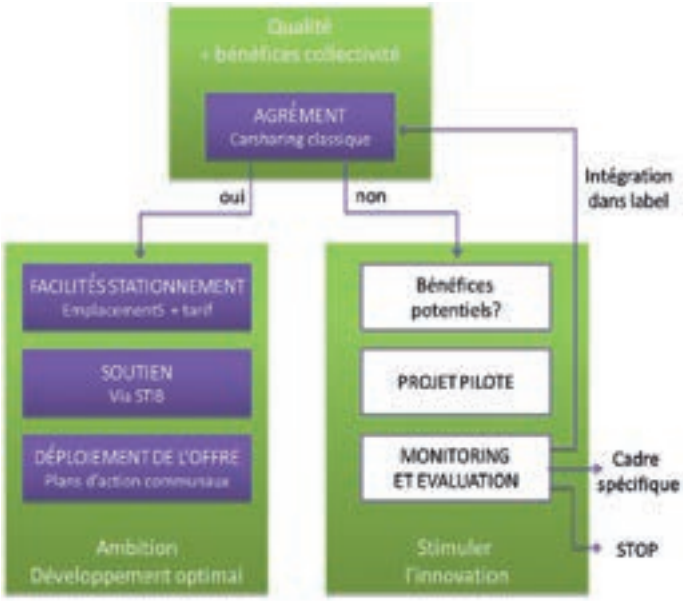
Une signalisation spécifique a également été créée : « un panneau additionnel avec la mention « carte de stationnement », « riverains » ou « voitures partagées » indique que le stationnement est réservé aux véhicules sur lesquels est apposée respectivement la carte communale de stationnement, la carte de riverain ou la carte de stationnement pour les voitures partagées à l'intérieur du pare-brise, ou, s'il n'y a pas de pare-brise, sur la partie avant du véhicule. Cette mention peut être complétée par l'indication de la période pendant laquelle le stationnement est réservé. »

Des règlements régionaux et communaux

Un agrément des opérateurs en Région de Bruxelles-Capitale

La Région de Bruxelles-Capitale impose à tout nouvel opérateur l'obtention d'un agrément. Celui-ci est octroyé pour une durée de cinq ans. Tout opérateur doit remettre chaque année des données d'exploitation et des données statistiques concernant les caractéristiques des trajets effectués (distance, durée), le type de client (fréquence et durée d'utilisation, distance parcourue), et l'utilisation des véhicules à moteur partagés (nombre d'utilisations, distance et durée d'utilisation par jour) afin de permettre un monitoring du service.

Les exploitants de véhicules à moteur affectés au système de véhicules partagés et agréés par la Région peuvent demander à l'Agence du stationnement une carte de dérogation « voiture partagée » qui est mise à la disposition des clients lorsqu'ils utilisent le véhicule, qui ainsi ne sont pas soumis aux règles du stationnement à durée limitée (zones grises, vertes, bleues et évènement) sur la voie publique. Cette carte est dorénavant délivrée au prix de 25 €/an.



Le carsharing en Région de Bruxelles-Capitale, Vers une nouvelle stratégie. Complément d'étude élaboration du cadre règlementaire. Source : Timenco 2012, pour le compte de Bruxelles Mobilité.

Un plan de développement

Un arrêté du Gouvernement bruxellois[1] impose aux dix-neuf communes qui composent la Région l'élaboration d'un « Plan d'action carsharing à l'horizon 2020 » (PAC) conformément à l'objectif régional de croissance du carsharing. Celui-ci fixe sur une carte la localisation des stations sur les voiries régionales et sur les voiries communales, le nombre de places de stationnement réservées par station ainsi que le calendrier des mises en service des stations prévues. Quinze d'entre elles ont déjà élaboré leur PAC.

L'arrêté fixe des scores pour les stations de carsharing en fonction des zones d'accessibilité en transport en commun du Règlement régional d'urbanisme (RRU) : zone 1 (faible) - zone 2 (moyen) - zone 3 (bon). Une station de carsharing en zone 1 équivaut à un score de 1, en zone 2 équivaut à un score de 2, en zone 3 équivaut à un score de 3.

1 Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 mars 2013 modifié par l'arrêté du 28 avril 2016, fixant les modalités d'utilisation des places de stationnement par les opérateurs de véhicules à moteur partagés (Moniteur belge du 16 septembre 2013).

Car2go, carsharing Bruxelles. Source : xpats.

Et un règlement communal

Plusieurs communes bruxelloises ont ainsi adopté un « Règlement relatif à l'installation et à la gestion des stations de carsharing » s'inspirant directement de l'arrêté régional.

En Région de Bruxelles-Capitale, pour être autorisés à s'implanter sur le domaine public, les opérateurs d'autopartage doivent répondre aux exigences suivantes :

- Mise à disposition de véhicules aux usagers 24h/24h, 7j/7 ;
- Service disposant d'une centrale de réservation ou d'un site internet enregistrant les demandes et informant les usagers de l'ouverture, des fermetures temporaires et définitives des stations et des modifications tarifaires ou de services ;
- Service simple et efficace pour l'usager (accès direct au véhicule, possibilité de réserver moins de 15 minutes avant l'utilisation ;
- Carte « essence » ou alimentation électrique comprise, tarifs d'utilisation calculés proportionnellement au temps de réservation et/ou au kilométrage parcouru en prenant en compte tous les coûts de fonctionnement, assurance, carburant, nettoyage, les entretiens, le dépannage ;
- Toute publicité est interdite à l'extérieur des véhicules ainsi qu'aux stations d'autopartage. Seules les mentions relatives aux voitures partagées, au nom de l'opérateur et du/des sponsor(s) de l'opérateur sont autorisés sur les véhicules. Les mentions relatives au(x) sponsor(s) devront respecter la mesure de 1500 cm^2 maximum par véhicule ;
- Véhicules facilement reconnaissables de l'extérieur via un sigle distinctif sur leur carrosserie ;
- Egalité d'accès au service à toute personne physique ou morale préalablement identifiée ;
- Garantie de disponibilité du service : l'opérateur doit garantir que 90 % des réservations faites 24h à l'avance seront satisfaites ;
- Transparence financière : l'opérateur devra fournir à la commune, une fois par an, un rapport d'activités reprenant, pour la commune ou la région, son bilan comptable et son compte d'exploitation, l'évolution des tarifs, ainsi que tous les éléments d'informations financières complémentaires que la commune jugerait utiles ;
- Transparence fonctionnelle : l'opérateur devra fournir, une fois par an, le bilan reprenant au moins le taux d'occupation moyen par station et par véhicule, le kilométrage moyen par utilisation, la durée moyenne des réservations, la dépense moyenne annuelle par usager (non nominative), le taux de réponse positive et négative aux demandes de réservation, ainsi que toute information fonctionnelle complémentaire que la commune jugerait utile.

Un label

La Ville de Paris a créé son propre label dès 2007 : « autopartage, label Paris ». Celui-ci définit les critères, inscrits dans une charte, qui encadrent le service en garantissant un certain niveau de qualité et d'accessibilité. Le label est délivré pour une période de dix-huit mois. Il permet aux opérateurs de mettre des voitures en autopartage sur des places sur voirie réservées et gardées par des arceaux.

Il apporte aussi des avantages aux opérateurs répondant à ses critères d'attribution : réduction de tarif dans les parkings publics, réservation d'espaces pour des stations sur voirie, communication institutionnelle par la Ville sur les atouts de l'autopartage.

Les véhicules doivent respecter un seuil d'émission de dioxyde de carbone fixé à 110 grammes par kilomètre. Par dérogation, ce plafond est porté à 120 grammes par kilomètre pour les véhicules de cinq places et plus, à condition que ceux-ci ne représentent pas plus du quart de la flotte labellisée. Les véhicules thermiques doivent par ailleurs être conformes à la dernière norme Euro en vigueur.

À ce jour, la Ville de Paris l'a attribué à six acteurs : Caisse-Commune et Mobizen (devenus Communauto), Ubeeqo ; Connect by Hertz ; KeyLib ; et Avis On Demand.

Un décret de 2012 a défini l'autopartage en France et fixé les conditions de l'obtention du label autopartage.

Paris, label auto-partage. Source : flickr.

Cambio en entreprise

Belfius met à la disposition des travailleurs une flotte de voitures pour certains déplacements professionnels. Elle a décidé de remplacer 10 véhicules, sur ses 40 véhicules de service, par des abonnements à Cambio. Avec sa collaboration (Dexia à l'époque), trois nouvelles stations Cambio ont été aménagées devant ses principaux bâtiments à Bruxelles. Les employés peuvent ainsi effectuer leurs déplacements professionnels en voitures partagées.

La délivrance des abonnements permet en outre aux employés d'utiliser des voitures Cambio dans d'autres villes pour des déplacements professionnels, lorsqu'une station Cambio est présente et permet l'intermodalité transports en commun - voiture partagée.

L'initiative incite ainsi à employer davantage les transports en commun pour ce type de déplacements longs.

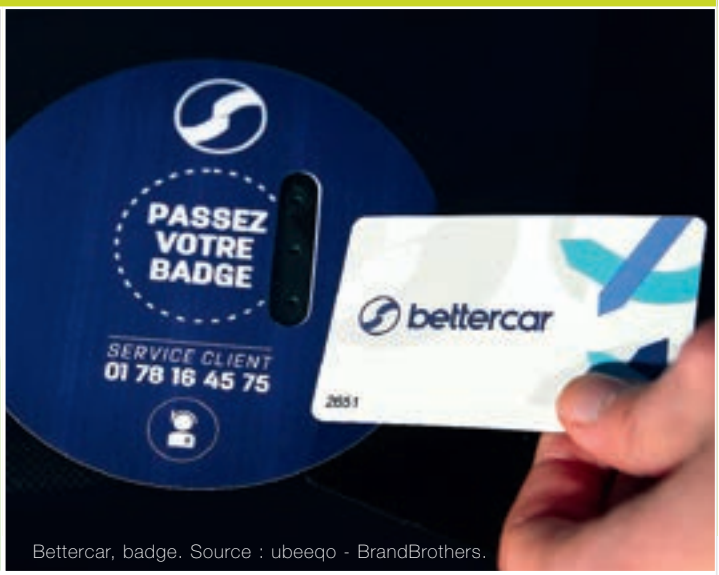
Zen Car Business

… propose des véhicules exclusivement dédiés à l'entreprise avec tout le management y relatif : plateforme de réservation, entretiens, placement de la borne de chargement, etc…

Ubeeqo

Les voitures en autopartage sont disponibles sur le lieu de travail et sont accessibles à l'aide d'un badge, pour les déplacements professionnels. Elles peuvent être louées le soir et le week-end pour un usage privé. Ce service d'autopartage est rendu possible grâce à une technologie embarquée dans la voiture.

Zencar. Source : scoopnest.com.



Bettercar, badge. Source : ubeeqo - BrandBrothers.

Quelle stratégie pour les entreprises ?

Les services de carsharing peuvent-ils se développer avec une clientèle exclusivement professionnelle ? Pour assurer sa viabilité, le système requiert une optimalisation du taux d'utilisation des véhicules. D'où l'importance de la localisation des stations. Celles-ci doivent idéalement toucher à la fois la clientèle entreprise et privée. Car leurs besoins sont en grande partie complémentaires, avec une utilisation des véhicules respectivement les jours ouvrables en journée et en soirée, et le week-end.

Quelle stratégie pour les communes ?

La mise en place de stations de voitures partagées constitue une mesure « mobilité » de la politique communale en la matière. Dans certains cas, elle apparait comme l'une des recommandations du Plan communal de mobilité.

Il y a lieu d'examiner ensuite sa faisabilité compte tenu des seuils critiques de rentabilité, et de réfléchir à une localisation adéquate des stations. La démarche commence en général avec l'installation d'une station et un nombre réduit de véhicules. De proche en proche, en fonction du succès du service, de nouvelles stations et de nouveaux véhicules sont ajoutés.

La commune joue un rôle essentiel comme moteur de ces initiatives. Elle met à disposition l'espace nécessaire au stationnement de ces véhicules, favorise la visibilité du système en le mettant en valeur via ses canaux d'information, dont ses médias. Elle offre un service à la population et contribue aussi à la création d'une image progressiste de la mobilité communale.

Elle doit gérer l'accès des différents opérateurs, notamment lorsqu'ils nécessitent des stations en voirie, sachant que pour être pleinement attractif et permettre de se passer d'une voiture, ces services doivent proposer suffisamment de véhicules en station avec un maillage important (tous les 400 mètres) ou répartis librement.

> L'autopartage entre particuliers

Les structures d'autopartage dit « public », proposant des flottes de voiture appartenant à une société, à une association… et dont la location est accessible à tous, se développent. Cependant, elles ne sont pas présentes sur tout le territoire et ne le deviendront pas, pour des questions de masse critique et de rentabilité. Elles se concentrent d'abord dans les milieux urbains et ne rencontrent pas tous les besoins.

C'est ici qu'intervient l'autopartage dans la sphère privée, qui lui a du sens sur tous les types de territoires. Il vise l'utilisation d'un véhicule, soit dans une communauté fermée : des amis, des voisins ou des proches, soit totalement ouverte et accessible à tous. Ce concept fonctionne aussi entre des personnes morales : associations, entreprises…

L'autopartage entre particuliers permet aux propriétaires de rentabiliser leur voiture et aux locataires de disposer d'un véhicule qui répond à leur besoin du moment.

Les initiatives de location de voitures entre particuliers se sont multipliées en 3 ans, avec l'apparition de Drivy, Unevoiturealouer, Livop, Deways, Cityzencar, sur le modèle de l'Américain Zipcar, pionnier en la matière…

Notons l'initiative de la Ville de Nivelles, qui a décidé d'inclure les voitures partagées dans les charges d'urbanisme imposées aux promoteurs pour des constructions de plus de 200 appartements.

Quel fonctionnement ?

Un groupe d'utilisateurs s'associe en vue de l'achat et/ou du partage d'un véhicule. Ou bien, autre cas de figure, via une plateforme, un propriétaire propose de partager son véhicule avec d'autres personnes, selon ses conditions.

Le coût pour l'usager est fonction du temps d'utilisation et des kilomètres parcourus. La prise de possession du véhicule peut se faire par un échange de clés ou via un boitier électronique qui s'ouvre avec une carte magnétique, ou encore via un système de clé électronique avec son smartphone. La restitution du véhicule dépend de l'accord conclu entre le propriétaire et le locataire. Elle peut aussi se faire via une application smartphone si la voiture est équipée du boitier ad hoc.

Le rôle des plateformes

Celles-ci proposent, outre la mise en relation entre propriétaires et locataires, un ensemble de services, un encadrement, des conseils, voire des modèles de documents, pour mener à bien diverses tâches comme la rédaction du contrat de location, les clauses spécifiques de l'assurance du véhicule, le planning d'utilisation de la voiture…

S'il s'adresse à une communauté fermée, l'autopartage entre particuliers peut s'effectuer sans recourir à une plateforme, néanmoins certains des services proposés peuvent être très utiles.

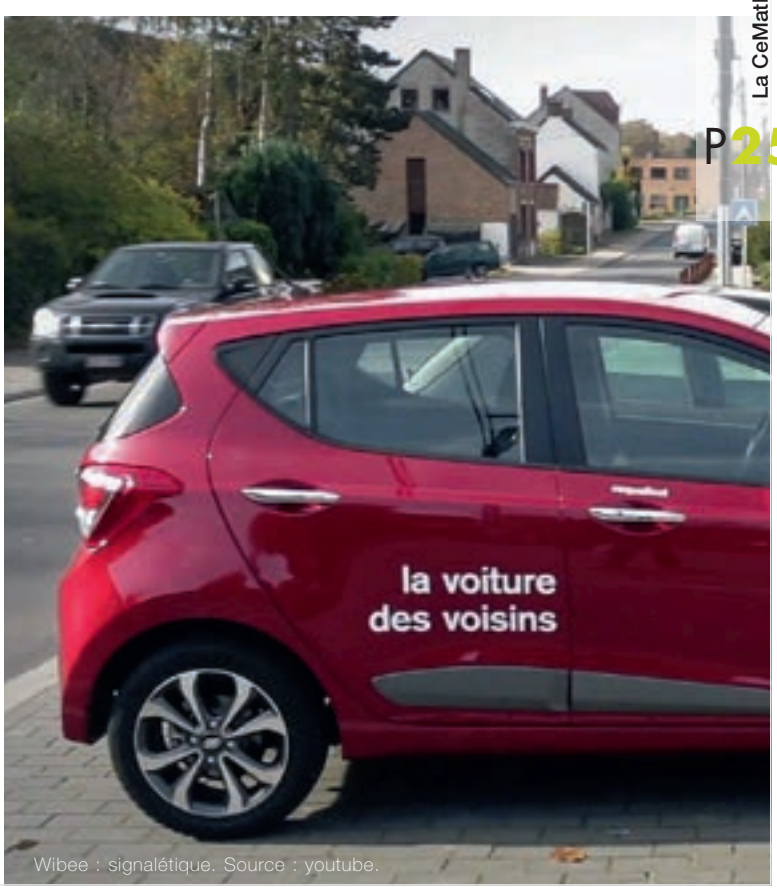
Les formules d'adhésion à ces plateformes varient : frais unique d'inscription, abonnement, rétribution via une commission ou un pourcentage des frais d'utilisation du véhicule…

En Belgique, à l'heure actuelle les principaux opérateurs en la matière sont : Cozycar, CarAmigo, Drivy.be et Wibee.

Le contrat d'assurance

Certains opérateurs proposent un contrat d'assurance tous risques qui se substitue à celui du propriétaire durant la durée de la location. En cas de panne ou d'accident, l'éventuel dépannage, les réparations ainsi que l'indemnisation des tiers de dommages corporels sont couverts par celui-ci. En particulier, le bonus/malus du propriétaire est préservé en cas d'accident dont la responsabilité incombe à un autre conducteur. Ces assurances peuvent répondre, au moins partiellement, aux besoins des groupes faisant de l'autopartage entre particuliers.

Il est aussi possible pour le propriétaire de souscrire directement auprès de certaines compagnies d'assurances un contrat adapté à l'autopartage.



Wibee : signalétique. Source : youtube.

Cozycar

… est le service d'autopartage entre particuliers mis en place par Taxistop pour Bruxelles et la Région wallonne. En Flandre, Cozycar est géré par l'asbl Autodelen.net. Il fonctionne sur le principe de la constitution de groupes qui partagent l'utilisation d'un même véhicule.

Un package complet d'outils est proposé afin de faciliter la création d'un groupe de partage de véhicule : règlement de fonctionnement, calendrier en ligne, feuille de comptes, ainsi qu'une assurance spécifique. Des séances d'information, un helpdesk accessible durant les heures de bureau et un service de médiation sont également à la disposition des membres. L'affiliation coûte 10 €/an par personne ou par ménage et aucune commission n'est retenue sur les trajets effectués.

www.cozycar.be

CarAmigo

… a créé une plateforme d'offre et de demande de véhicules privés qui ne s'inscrivent pas dans des groupes fermés. Il vérifie le profil de chaque conducteur lors de son inscription.

L'assurance de CarAmigo prend le relais de celle du propriétaire du véhicule pendant la durée de l'autopartage. Le véhicule est alors couvert par une assurance omnium, une RC et une aide juridique. Le véhicule bénéficie d'une assistance dépannage 24 h/24.

Le paiement a lieu au moment de la réservation et transite par l'opérateur qui transmet au propriétaire un montant minoré d'environ 30 % afin de couvrir les frais d'assurance du conducteur, l'assistance routière, le paiement électronique et les coûts de fonctionnement de l'opérateur.

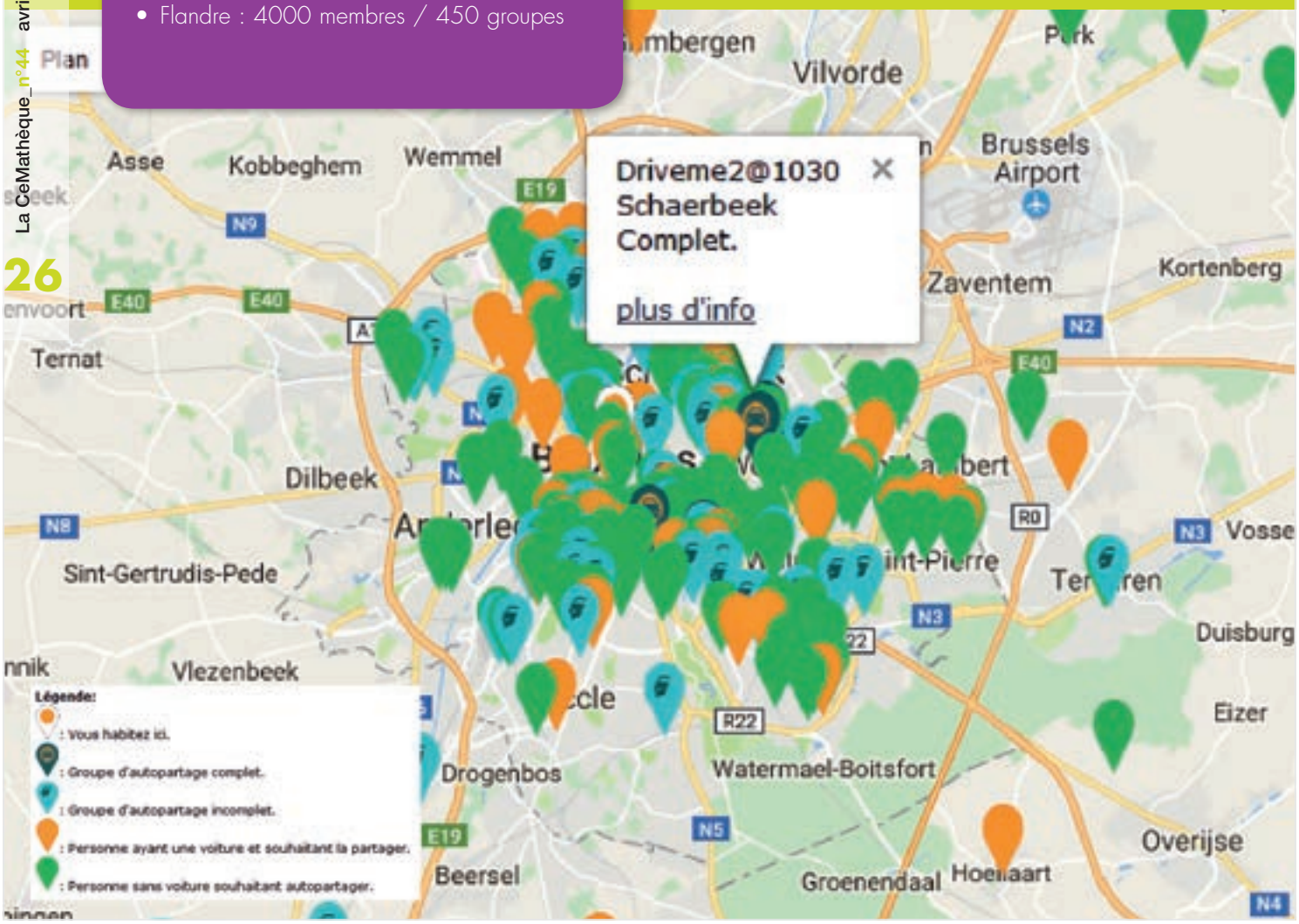
Pour éviter les conducteurs malveillants, le propriétaire est obligé de noter ceux-ci avec un système d'étoiles, sinon il n'est pas payé par l'opérateur.

www.caramigo.be

Affiliés Cozycar (2016) :

- Wallonie : 450 membres / 40 groupes
- Bruxelles : 900 membres / 80 groupes
- Flandre : 4000 membres / 450 groupes

Données cartographiques. Source : Google 2017.



Un contrat qui régit toutes les modalités d'usage

Le service doit faire l'objet d'un contrat qui établit les droits et les devoirs de chaque partie et précise un ensemble de points relatifs :

- au véhicule
- aux conducteurs
- à l'entretien
- aux modalités de réservation
- au lieu de stationnement
- au carnet de bord à tenir par les utilisateurs
- aux clés du véhicule et aux papiers
- au carburant
- au calcul des frais de location
- à la garantie versée par les utilisateurs
- aux infractions
- aux accidents / incidents susceptibles de se produire
- aux conditions de fin de contrat
- à la part de chaque partie si le véhicule est acheté en copropriété
- …

Des modèles de contrats, de calcul des frais d'exploitation sont disponibles sur plusieurs sites Internet.

Une voiture coûte en moyenne à 0,34 €/km, tous frais inclus (achat du véhicule, entretien, assurance, carburant, usure…)[1]. Ce montant varie en fonction du modèle de véhicule, de son âge, du carburant utilisé et du kilométrage annuel. Pour une petite voiture, le barème peut être plus faible.

Les points forts de cette formule sont sa simplicité et son équité d'une année sur l'autre. Cela évite en particulier qu'une grosse réparation ne soit payée que par les autopartageurs de l'année, alors qu'elle profitera aussi aux futurs utilisateurs de la voiture. À l'inverse, s'agissant d'une moyenne, cette formule peut s'avérer en léger décalage pour le véhicule considéré.

1 Cette valeur correspond à l'indemnité kilométrique officielle d'application au sein des services publics et autres organismes d'intérêt public, pour le remboursement de frais de déplacement. Elle est revue chaque année. Cfr. la circulaire du 10 juin 2016. — n° 654 - Adaptation du montant de l'indemnité kilométrique 2016 (MB du 29 juin 2016).

Wibee : la voiture des voisins

Wibee est une société facilitatrice dans le partage de véhicules personnels, via des utilisateurs principaux qui sont les « ambassadeurs » de leur propre véhicule, et les voisins de cet ambassadeur en sont les utilisateurs tiers.

Ainsi, des particuliers peuvent mettre à disposition de leurs voisins leur propre véhicule s'il est équipé de l'option de partage Wibee. Le boitier électronique ajouté permet de gérer le planning, la géolocalisation et l'ouverture du véhicule avec son smartphone. Il ne faut donc pas de clés pour prendre possession et démarrer la Wibee.

Wibee s'occupe du volet assurance, de la facturation des utilisations des tiers et rétribue ensuite le propriétaire du véhicule. Cela permet de mutualiser en proportion exacte et en toute transparence les frais liés à l'utilisation de la voiture.

Pour assurer la mise à disposition de véhicules sous la responsabilité d'ambassadeurs, Wibee se tourne actuellement vers la création d'une coopérative - Wibee Share - qui financera les voitures équipées de l'option Wibee sous la forme d'un leasing privé, dont le coût pour l'ambassadeur sera allégé en fonction du partage de sa voiture avec d'autres utilisateurs. Ce modèle pourrait intéresser tant des acteurs publics que privés.

Communication. Source : wibee.

Avira: l'autopartage adapté

Faire adapter un véhicule pour le transport de personnes à mobilité réduite est complexe et coûteux. Beaucoup de personnes abandonnent le projet pour ces raisons, et ceux qui ont fait le choix de l'adaptation de leur véhicule ont investi une somme importante alors que celui-ci est à l'arrêt une bonne partie du temps. De ces constats est né le projet AVIRA. L'objectif est de partager des voitures adaptées pour qu'elles soient à la disposition d'un plus grand nombre de personnes.

Le véhicule peut appartenir à un centre de soins, à un service résidentiel, à la commune, ou à un particulier. Il est partagé, que ce soit parce qu'il est adapté, ou tout simplement pour le besoin d'un véhicule motorisé. Le système fonctionne avec des volontaires ou les chauffeurs des associations.

Ce projet est porté par trois partenaires : Autodelen.net, Pegode et Taxistop mais a beaucoup de mal à décoller. En 2016, trois véhicules étaient proposés à Bruxelles et un en Wallonie. Une dizaine d'associations se montrent intéressées.

www.autopartage.be/avira_fr

AVIRA, autopartage PMR. Source : en marche.

AVIRA
AUTOPARTAGE
MOBILITÉ SOLIDAIRE

Fiscalité

CarAmigo indique sur son site (www.caramigo.be) que l'administration belge considère le produit de l'autopartage comme un revenu mobilier taxable à 27 %, moyennant le respect de trois critères : un véhicule par propriétaire, la limitation de la location à une période cumulée de 60 jours par an au plus, un maximum de 2.400 € de revenus générés par an.

L'accord précise que les utilisateurs peuvent déduire 15 % de ces revenus comme frais forfaitaires ou appliquer les frais réels qu'ils sont libres de calculer. Ainsi, le propriétaire qui met sa voiture en location et reçoit 100 € de celle-ci va déclarer 85 € dans sa déclaration fiscale. L'impôt enrôlé sera de 22,95 €, soit un prélèvement de 23 % du montant total.

Toutefois, ceci est valable lorsque les propriétaires font des profits. Pour ce qui concerne les groupes affiliés à Cozycar par exemple, le principe est le suivant. La loi indique que tout revenu est taxable mais un contribuable peut déduire les frais afférents au véhicule. Les revenus étant inférieurs aux frais, il n'y a pas de profit et le propriétaire du véhicule n'est pas taxé sur les indemnités qu'il touche.

Le rôle des communes

Le partage de véhicules de la flotte communale avec un groupe d'utilisateurs peut aussi être envisagé. Une enquête menée par Autodelen.net indique que les véhicules de service de deux tiers des communes flamandes effectuent seulement entre 5 000 et 10 000 kilomètres par an et qu'un pourcentage élevé de véhicules de la flotte communale ne roulent qu'en semaine[1]. En les mettant à la disposition des citoyens, la commune propose un service tout en réduisant ses coûts. C'est ainsi que les communes de Deinze, Schelle et Edegem ont décidé d'autopartager un véhicule communal entre 17h et 7h et durant le week-end.

1 « Autopia zoekt autodelende gemeentebesturen », 24 janvier 2014, www.mobimix.be/inhoud/2014/1/24/4337.

Ottignies-Louvain-la-Neuve partage sa Wibee

La Ville s'est engagée comme utilisateur à 50 % d'une voiture Wibee et paie une contribution mensuelle de +/-250 € ce qui correspond à son usage. Le véhicule est réservé au Service Travaux, qui en est l'utilisateur, de 8h à 18h, du lundi au vendredi. En dehors de ces plages horaires, le véhicule est à la disposition des voisins intéressés, qui le réservent via la plate-orme. La voiture est équipée de l'option Wibee (dispositif qui permet sa géolocalisation, sa réservation, son ouverture et son utilisation via smartphone).

> Le covoiturage

Le covoiturage est le mécanisme par lequel deux ou plusieurs personnes voyageant dans la même direction ou se rendant au même endroit partagent leurs trajets dans un même véhicule particulier.

La principale caractéristique du covoiturage est l'augmentation du taux d'occupation des véhicules, ce qui en permet une utilisation plus efficace.

En termes de maîtrise de la mobilité et des dépenses générées par les déplacements, et plus largement de contribution à la protection de l'environnement et à la préservation du cadre de vie, le développement du covoiturage constitue un levier très intéressant des politiques de transport.

On distingue le covoiturage programmé, lorsque le covoiteur et le covoituré sont mis en relation via une entité intermédiaire, et le covoiturage spontané, dans les autres cas.

Des différents usages du covoiturage

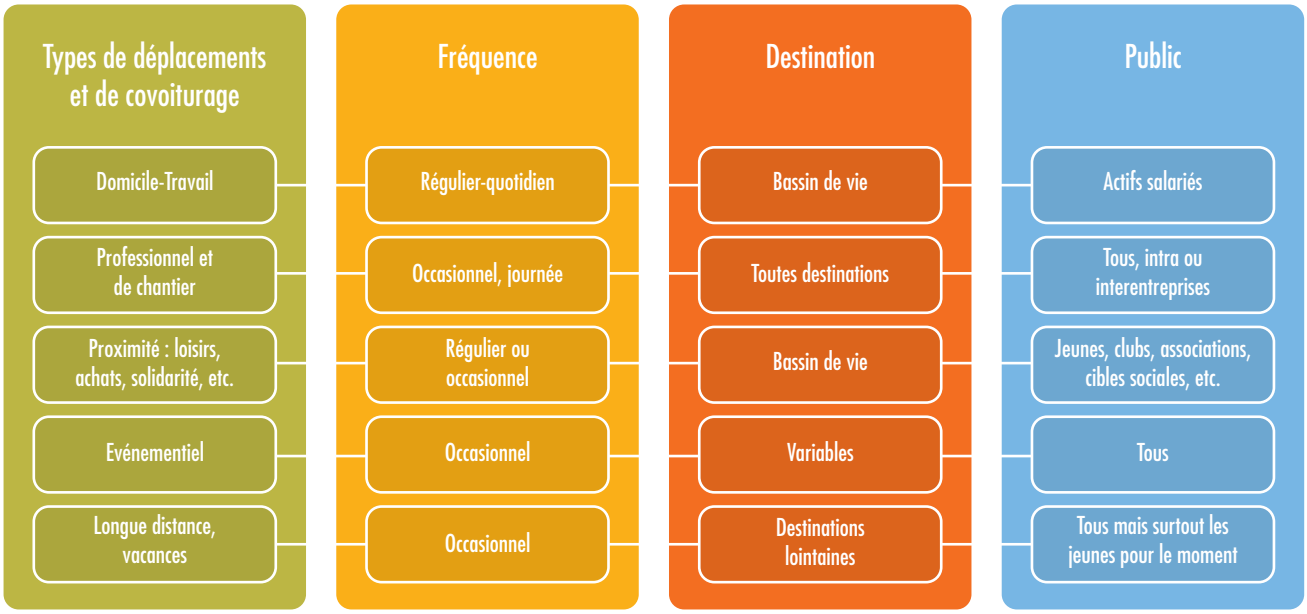
Le covoiturage existe de longue date. Il a d'abord été pratiqué, plus ou moins spontanément, entre des personnes qui se connaissent et découvrent qu'elles peuvent faire un bout de chemin ensemble pour aller à l'école, au travail, au club de sports… avec, selon les cas, une alternance dans les véhicules utilisés et donc les chauffeurs, et dans d'autres cas, un seul chauffeur qui partage son véhicule avec un ou plusieurs passagers.

Cette pratique s'inscrit aujourd'hui aussi dans d'autres contextes.

En effet, la formule est large puisqu'elle est susceptible de couvrir de nombreux types de déplacements, tant quotidiens qu'occasionnels, mais également des trajets exceptionnels : à l'étranger par exemple. Dans ce cas, une plateforme d'échange est indispensable pour que l'offre de places disponibles puisse rencontrer la demande.

Le covoiturage de courte distance peine encore à trouver sa place. En France par exemple, il fonctionne surtout de façon informelle et par l'intermédiaire de sites de mise en relation développés à l'initiative de collectivités locales, de centrales de mobilité, de zones d'activités, d'associations, etc. De nombreux opérateurs se positionnent, créent des plateformes, mais ce marché progresse lentement. Il est éclaté entre plusieurs prestataires sur un modèle économique dans lequel l'opérateur se finance essentiellement par le biais d'une contribution annuelle. Des plateformes proposent donc un service payant. Des alternatives gratuites existent. En Belgique, la situation est un peu différente, il y a peu d'opérateurs locaux.

On constate aussi que le covoiturage est peu attractif sur des trajets courts (20 à 30 kilomètres), là où l'offre ferroviaire ou de bus est attractive. Le train est moins cher (surtout par le biais des abonnements domicile-travail), plus confortable, plus individuel. En cas de grève ou de problème sur une ligne, le réflexe de certains usagers est de covoiturer pour aller travailler. Lorsque la situation redevient normale, ils reviennent en général au train. D'une manière générale, les enquêtes montrent que les nouveaux covoitureurs sont très majoritairement d'anciens autosolistes. La concurrence avec les réseaux de transport collectif interurbain semble donc marginale.



Les différentes sortes de covoiturage. Source : Inddigo.

Source : blablapapimageune.

Des obstacles et des freins

Au-delà d'un covoiturage spontané entre voisins, collègues de travail… quand et comment donner une impulsion à cette pratique ? Et comment lever certains obstacles plus « personnels » quant aux inconvénients du covoiturage : nécessité d'entretenir la conversation sans en avoir l'envie, contraintes d'horaires, donc diminution de la liberté individuelle… ?

Quelques pistes pour favoriser le covoiturage :

- Communiquer les avis des usagers : du conducteur et des passagers ;
- Garantir un niveau de confort : maximum 2 personnes à l'arrière ;
- Proposer des couvertures d'assurances complémentaires ;
- Géolocaliser les conducteurs et les passagers potentiels en temps réel.

BlaBlaCar

… est l'opérateur qui occupe une position dominante dans le covoiturage longue distance. Il existe depuis 2004, d'abord sous l'appellation covoiturage.fr. Les conducteurs publient leurs places disponibles et les passagers les achètent en ligne. La distance moyenne des trajets effectués est de 330 kilomètres.

Le conducteur et le passager fixent leur prix. Le service est payant. BlaBlaCar facture au passager 1,60 € par trajet lorsque le coût du trajet est inférieur ou égal à 8 €, 20 % pour les trajets entre 8 € et 20,8 €. Le tarif est dégressif ensuite (Chiffres 2016). Les passagers bénéficient d'une assurance qui garantit l'arrivée à destination en cas de panne. Si le conducteur cède le volant à l'un des passagers et qu'un sinistre se produit, BlaBlaCar prévoit le remboursement de la sur-franchise prêt de volant au conducteur.

Le tarif moyen constaté est de l'ordre de 0,07 €/km pour l'usager, ce qui fait du covoiturage le mode de déplacement le plus économique en longue distance (avion, TGV, etc.) pour les passagers, autocar excepté.

BlaBlaCar est présent dans une vingtaine de pays au monde. Le nom BlaBlaCar vient de ce que les covoiturreurs se définissent comme étant plutôt Bla, BlaBla, ou BlaBlaBla… selon leur tendance au bavardage.

www.blablacar.be

Les déplacements domicile-travail

Lorsqu'une entreprise est implantée loin d'une desserte attractive en transport en commun, dispose d'une offre insuffisante de stationnement, ou tout simplement souhaite s'inscrire dans la perspective d'une mobilité durable et contribuer à limiter l'usage de la voiture en solo, des initiatives sont prises par l'employeur pour encourager le covoiturage sous des formes diverses : accompagnement à la recherche d'appariements pertinents, parking réservé sur le site de l'entreprise, garantie de retour à domicile en cas de défaillance du conducteur…

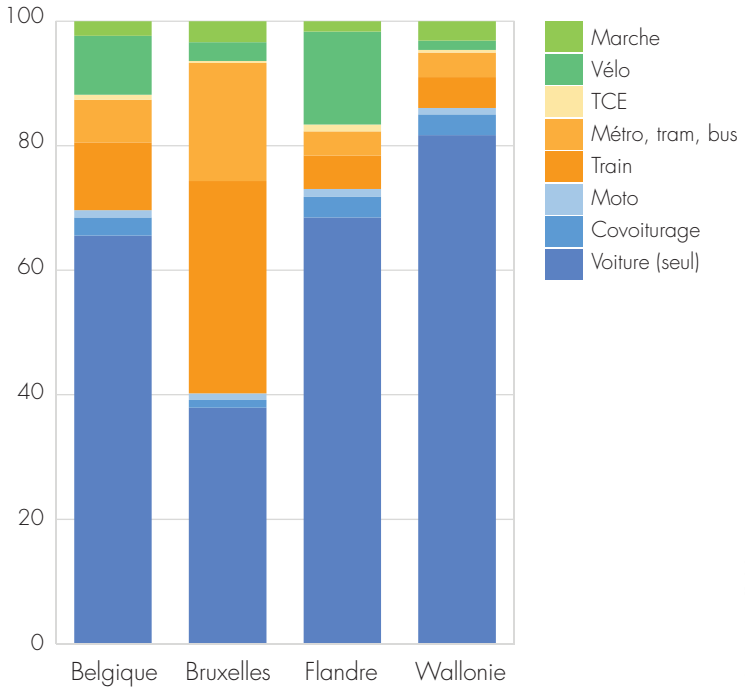
Si quelques entreprises performent en matière de covoiturage, l'enquête fédérale trisannuelle sur les déplacements domicile-travail indique une moyenne de 2,9 % de covoiteureurs[1].

Ce chiffre est en baisse par rapport aux diagnostics de 2008 et 2005. La diminution de la proportion de voitures individuelles n'est que de 1,8 % et la Wallonie voit même cette proportion augmenter depuis 2005. À contrario, la part du covoiturage diminue d'au moins un tiers dans toutes les Régions. Ce constat est interpellant et peut sans doute s'expliquer en partie par les changements qui touchent l'organisation du travail dans les entreprises : l'augmentation du télétravail, les horaires plus flexibles mais également la diminution du prix du carburant depuis la crise de 2008.

Le retour garanti permet de combattre un des premiers freins du covoiturage qui est la perte d'indépendance. Si l'employé sait que son employeur est là en cas de défaillance du chauffeur, il se lance plus facilement dans le covoiturage.

1 Diagnostic des déplacements domicile-travail au 30 juin 2011, rapport trisannuel, SPF Mobilité et Transports.

Par la suite, il apparait que ce genre de défaillance survient peu fréquemment. Le retour garanti est donc surtout un incitant psychologique. Une enquête réalisée en Flandre par Taxistop dans des entreprises qui ont un taux élevé de covoiteureurs, montre que le retour garanti, en cas de défaillance du conducteur, ne revient pas très cher à l'entreprise, est très peu utilisé, voire pas du tout, par les employés.



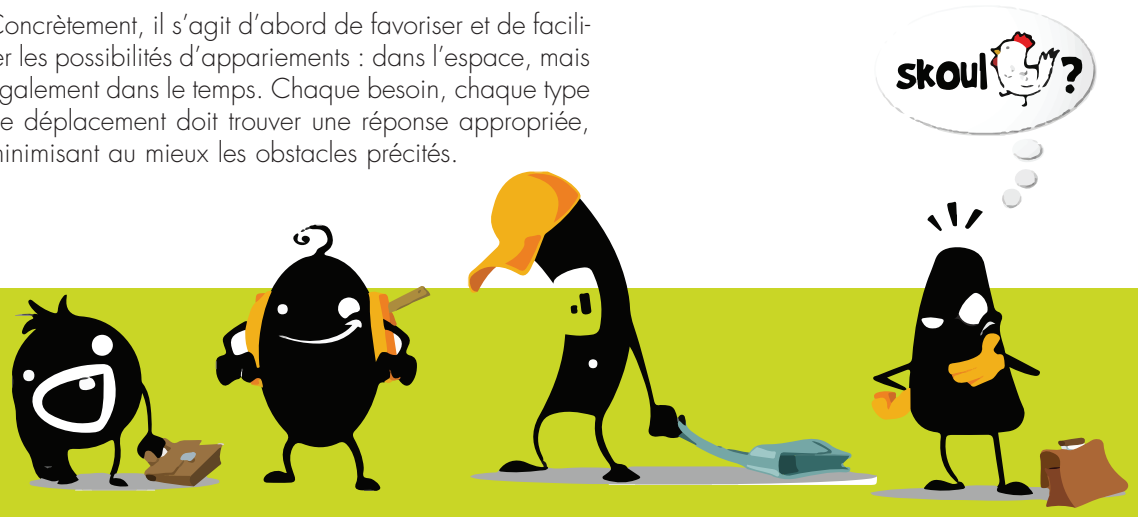
Moyen de transport utilisé dans le cadre des déplacements domicile-travail selon le lieu de travail. Source : Service public Mobilité et Transports. Diagnostic fédéral des déplacements domicile-travail 2014.

NOM ENTREPRISE	TRAVAILLEURS	COVOITUREURS	%	RETOUR GARANTI	COÛT	REMARQUES
SCania Parts center	400	70	17,50	non		trouvent eux-mêmes une solution
Aleris aluminium	1533	120	7,83	1 mois	50 €	la plupart du temps: en taxi
Bond Moyson O-Vl	450	40	8,89	1x sur 3ans	négligeable	contact avec le coordinateur en mobilité, les covoiteureurs trouvent eux-mêmes une solution
Punch Powertrain	214	76	35,51	rarement	Coût du diesel	solutions avec les collègues, les voitures de société ou de service ou le taxi
Colruyt	1700	340	20,00	qqs fois/an	aucun	demandent à d'autres collègues
Provincie Limburg	1150	70	6,09	jamais et pourtant offert		cherchent eux-mêmes une solution mais l'entreprise est prête à proposer des alternatives

Enquête sur le « retour garanti » en Flandre. Source : Taxistop

Des services et des outils

Concrètement, il s'agit d'abord de favoriser et de faciliter les possibilités d'appariements : dans l'espace, mais également dans le temps. Chaque besoin, chaque type de déplacement doit trouver une réponse appropriée, minimisant au mieux les obstacles précités.



Carpool.be

… est la plus importante base de données de covoiturage en Belgique. Il s'agit d'une émanation de l'asbl Taxistop. Créée pour permettre de répondre à tout type de trajet régulier sur le territoire belge, elle s'adresse aux particuliers, aux entreprises et aux communes.

Carpool regroupe près de 4 000 offres quotidiennes et compte quelque 137 000 membres. Elle offre aussi ses services aux entreprises : mise en place d'un planning de communication à destination des employés, création d'incitants (avantage fiscal, places de parking réservées, retour garanti…) et les accompagne en proposant des séances d'information et un helpdesk.

Une affiliation gratuite est proposée aux communes afin de réaliser une carte des covoitureurs sur leur territoire. Il s'agit d'une manière simple de montrer qu'il existe des citoyens sensibles à une mobilité plus durable et d'encourager cette pratique.

www.carpool.be

Schoolpool.be

… est une plate-forme de covoiturage vers l'école développée par Taxistop. Elle est spécifiquement créée pour permettre aux parents d'élèves d'entrer en contact. Outre la mise à disposition du logiciel d'appariement, Taxistop aide les écoles à établir une stratégie de communication adéquate vers les enseignants, les élèves et leurs parents.

www.schoolpool.be

EVENTPOOL

Eventpool.be

… est un service de covoiturage également organisé par Taxistop à destination des évènements. Il est présent dans de nombreux festivals : les Ardentes, les Francofolies, etc.

www.eventpool.be

Commuty : pour améliorer l'accessibilité et le parking des entreprises

Commuty propose une série d'applications pour tout type d'entreprises et d'organisations qui font face à des problématiques d'accessibilité et de parking. Au travers de ses applications Commuty Carpool, Commuty Vélo, Commuty Parking et Commuty Gamification, Commuty permet à l'entreprise de revoir la gestion de son parking et de stimuler les transports alternatifs auprès de ses employés.

Commuty intègre également des éléments de jeu pour induire le changement dans les habitudes de mobilité des employés.

Le principe de Commuty est d'offrir aux entreprises un panel d'outils et de services complémentaires attractifs afin de motiver les travailleurs à tester et à adopter des modes de transport alternatifs et d'améliorer son accessibilité et la gestion de son parking.

www.commuty.be

Sans oublier la communication…

Une stratégie de communication accompagne toute politique de développement du covoiturage. La création de divers supports est nécessaire, sans oublier les médias, le web et les réseaux sociaux bien entendu. Quelques exemples :

- des flyers et des affiches, renvoyant à la communication web ;
- des sets de table dans les restaurants d'entreprise, voire en d'autres lieux pertinents ;
- un petit fascicule sympa décodant toutes les facettes et les freins à la démarche ;
- des autocollants ;
- …

covoiturage GRANDLYON

ComOn

… est la plateforme créée par la Région wallonne et Taxistop pour faciliter le covoiturage en temps réel.

En plus du portail en ligne, comon.wallonie.be, une application mobile est proposée. Celle-ci est reliée à carpool.be, la plus importante banque de données de covoiturage en Belgique. Elle a été développée afin de permettre une communication plus locale, plus ciblée et plus pertinente, vers les automobilistes wallons. Le sentiment d'appartenance à une communauté plus restreinte devrait favoriser la confiance entre utilisateurs et stimuler la pratique.

Outre le covoiturage organisé à l'avance, il est désormais possible de faire une recherche d'un chauffeur ou d'un passager en dernière minute. L'application ComOn géolocalise la position du demandeur et propose des covoiteurs proches. Il suffit alors de valider une des propositions, l'application informe directement le covoiteur et le trajet commun est calculé. À la fin de celui-ci, les covoiteurs peuvent s'évaluer, ce qui renforce ainsi la confiance entre utilisateurs et dans le système.

www.comon.be

Le covoiturage dynamique

Le covoiturage dynamique s'appuie sur l'utilisation des smartphones. Il est en plein développement. Des initiatives de covoiturage avec une synchronisation de l'offre et de la demande en temps réel, entièrement portées par le numérique, sont aujourd'hui parfaitement opérationnelles.

Ce concept associe plusieurs technologies : la géolocalisation par GPS et les connexions 3G, 4G. Il peut également prendre en charge la gestion des frais. L'enjeu est aussi celui de la mobilité dynamique, combinant et optimisant l'information des voyageurs des transports en commun et celle des covoiteurs.

Quelle assurance pour le covoiteur ?

L'assurance responsabilité civile du conducteur couvre les passagers covoiteurs. Dans le cadre des déplacements domicile-travail, l'assurance accidents de travail de l'entreprise couvre également le chemin du travail.

Au-delà de cette assurance de base, certaines plateformes proposent une couverture additionnelle qui peut concerner la garantie d'arrivée à destination, les objets oubliés dans le véhicule, la possibilité de céder le volant au passager…

Une fiscalité favorable dans le cadre des déplacements domicile-travail

L'incitant fiscal vise la part des déplacements domicile-travail effectués en covoiturage avec des collègues de l'entreprise ou non[1]. L'avantage prend la forme d'une exonération (partielle ou complète selon les cas) de l'intervention domicile-travail versée par l'employeur. Pour bénéficier de cet avantage, il faut donc, au préalable, que cette intervention soit versée.

Pour que les covoitureurs puissent bénéficier d'un incitant fiscal, mais également des avantages du retour garanti et des places de parking réservées, l'employeur doit :

- faire signer une déclaration sur l'honneur à chaque covoitureur ;
- rédiger un règlement de la pratique du covoiturage vers l'entreprise, prévoyant, entre autres, les modalités de contrôle et de renouvellement des déclarations sur l'honneur ;
- adapter l'édition des fiches de paie et donc de la fiche fiscale annuelle. Les montants liés à l'avantage fiscal du covoiturage apparaîtront dans la rubrique « Transport collectif organisé ».

De leur côté, les covoitureurs vont :

- soit opter pour la preuve des frais professionnels. Le chauffeur et le(s) passager(s) peuvent exonérer jusqu'à 0,15 €/km. Le passager est limité à un maximum de 200 km aller-retour, contrairement au chauffeur ;
- soit opter pour l'intervention forfaitaire. Il s'agit du montant plafonné au prix d'un abonnement de train mensuel en première classe pour la distance équivalente au trajet simple (domicile-travail) effectué en covoiturage, à multiplier par le nombre de mois complets de covoiturage effectués sur l'année. Il est aussi possible d'introduire un montant plafonné à 380 € pour la période durant laquelle il n'y a pas eu de covoiturage.

1 Cfr. Taxistop, Le guide fiscal du covoiturage, www.carpool.be.

Source : Daily services.

Des infrastructures de stationnement réservées ?

Des comportements spontanés de stationnement de covoitureurs sont observés, en particulier le long d'axes de circulation stratégiques. Constituer un réseau d'aires de covoiturage est utile à plusieurs égards. Cela permet d'encadrer la pratique, d'éviter du stationnement dangereux et la présence de voitures gênantes. Cela participe aussi à la promotion du covoiturage en lui donnant une place dans le paysage de l'automobiliste, avec sa signalétique propre.

Sur la voie publique

Sur l'espace public, le code de la route est d'application. La carte communale de stationnement peut être délivrée à des catégories de personnes déterminées par la commune. La question de savoir si une catégorie « covoitureur » peut être créée dans ce cas est délicate dans la mesure où il sera impossible à la commune d'être objective par rapport à la distribution des cartes. On pourrait se heurter à un problème d'égalité entre les citoyens. Donc, a priori, la réponse est non.

Des parkings de covoiturage

Au droit d'échangeurs autoroutiers en particulier, de nombreux véhicules sont en stationnement car il s'agit de lieux de rendez-vous de covoitureurs. D'autres sites font aussi l'objet de comportements semblables. La question de la création de parkings de covoiturage, aux abords de lieux stratégiques d'échange, se pose.

Faut-il créer de véritables parkings de covoiturage sécurisés, mieux adaptés, plus confortables ? Il faut aussi s'interroger sur le rôle plus large à conférer à ces parkings en créant des pôles intermodaux desservis par les transports en commun, reliés au réseau structurant de mobilité douce de la commune. Ce type d'infrastructure présente toutefois un coût non négligeable (environ 5 000 € par emplacement en surface).

La réservation d'emplacements de stationnement pour les covoitureurs sur les parkings privés de moyennes et de grandes surfaces, bien situés, présente également de nombreux avantages. Les investissements nécessaires se limitent essentiellement à la pose de la signalisation appropriée.

Il s'agit de partenariats public-privé, dont chacun, a priori, ressort gagnant. La solution est économique pour les pouvoirs publics et limite l'occupation de l'espace public, des retombées commerciales sont possibles pour le magasin concerné.

Des partenariats pour faciliter l'embarquement-débarquement des covoiturs

À la demande de la Région wallonne, une étude s'est penchée sur la faisabilité de la réservation d'emplacements de stationnement pour les covoitureurs sur les parkings privés de moyennes et de grandes surfaces, bien situés.

En effet, ces parkings sont généralement dimensionnés pour être capables d'accueillir le pic de clientèle du samedi. Par ailleurs, les emplacements qui intéressent les clients sont prioritairement ceux qui sont proches de l'entrée des commerces, alors que les covoitureurs sont davantage intéressés par ceux situés à proximité des voiries d'accès. Il n'y a donc pas de concurrence d'usage entre ces deux publics.

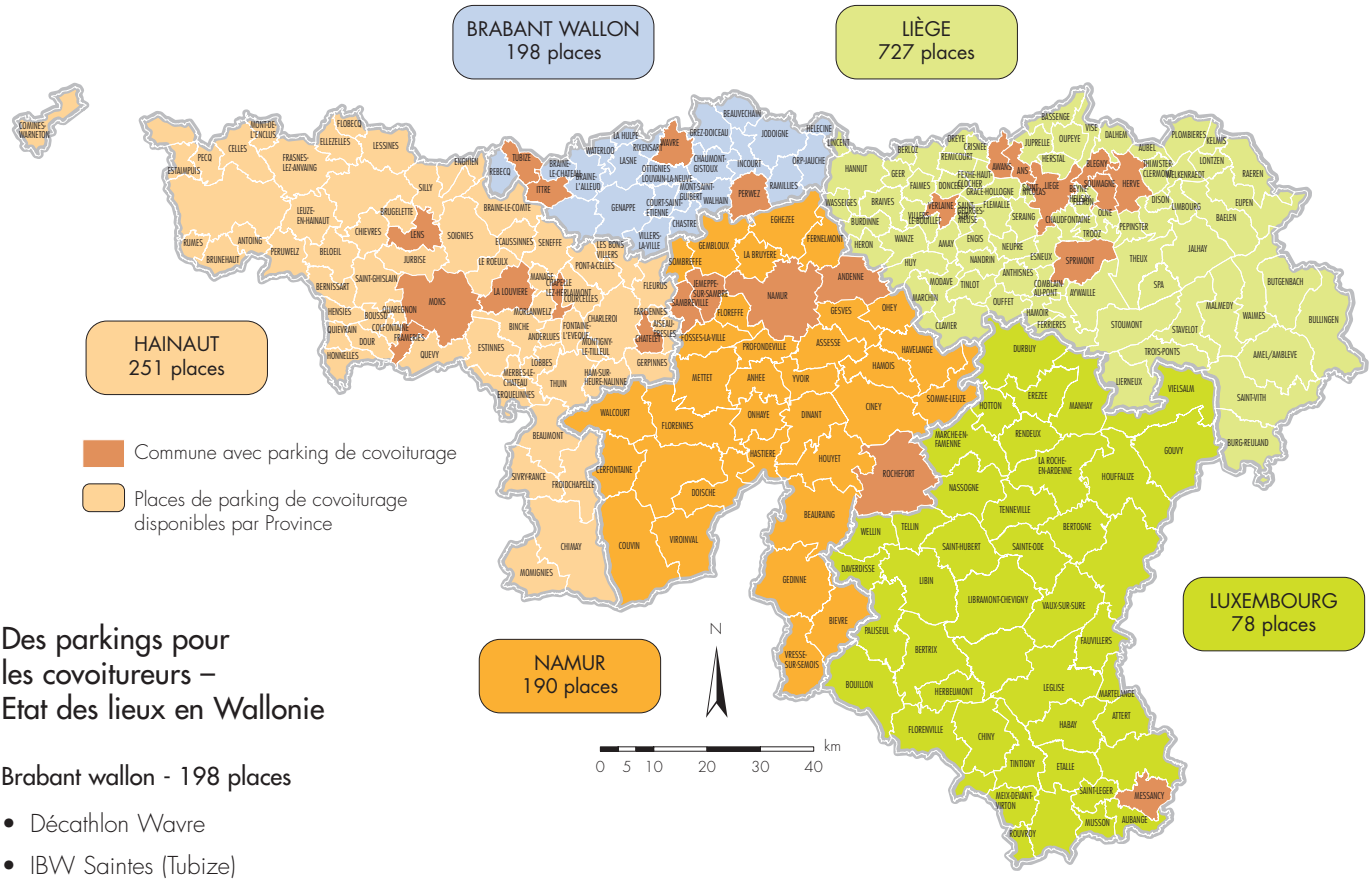
Les investissements nécessaires se limitent essentiellement à la pose de la signalisation appropriée.

Les premières initiatives de mutualisation d'espaces de stationnement, favorisant une meilleure utilisation de l'espace par une complémentarité de leur usage dans le temps, sont opérationnelles en Wallonie. Des emplacements sont désormais réservés aux covoitureurs sur plusieurs sites. Actuellement il s'agit par exemple de parkings de Decathlon, Cora, Equilis, Ikéa…

Les communes invitées à proposer des sites de parkings de covoiturage

En janvier 2016, une deuxième phase de déploiement a été lancée par la Région sous la forme d'un appel aux communes wallonnes les invitant à rejoindre le réseau wallon de covoiturage existant.Ce nouveau type de convention a déjà été validé pour 14 communes, représentant 148 places de parking. D'autres sont en cours de finalisation.

Thorembais : parking de covoiturage. Source : ICEDD.



Des parkings pour les covoiteurs – Etat des lieux en Wallonie

Brabant wallon - 198 places

- Décathlon Wavre
- IBW Saintes (Tubize)
- SPW Haut-Ittre (Ittre)
- SPW Thorembais-Saint-Trond (Perwez)

Hainaut – 251 places

- Décathlon Cuesmes (Mons)
- Décathlon La Louvière
- Equilis Maisières (Mons)
- Pass Frameries
- TEC Charleroi (Jumet)
- SPW - Aire de Thieu
- SPW - Chapelle-lez-Herlaimont
- SPW - Blanche Borne à Châtelet
- SPW - Soldats à Châtelet
- Lens - Rue Vallaville

Luxembourg – 78 places

- Shopping Cora Messancy
- Ikea Arlon

Liège – 727 places

- Shopping Cora Rocourt (Liège)
- Décathlon Alleur (Ans)
- Ikea Hognoul (Awans)
- Kinépolis Liège
- SPW - Aire de Tignée (Blegny)
- SPW - Soumagne
- SPW - Battice (Herve)
- SPW - Sprimont
- SPW - Verlaine

Namur – 190 places

- Décathlon Loyers (Namur)
- Equilis Spy (Jemeppe-sur-Sambre)
- SPW - Sambreville
- SPW - Andenne
- Rochefort - Parking communal dit du Hableau

Source : SPW - Données 2016.

Pour en savoir plus : www.carpool.be/wallonie/particuliers/parkings/

Source : ICEDD.

Les places de parking réservées à destination: un puissant incitant

Favoriser le covoiturage dans une entreprise passe par la réservation d'emplacements réservés aux covoiteurs lorsque l'offre est limitée. On sera attentif à ce qu'ils soient bien situés par rapport aux accès des bâtiments.

Il s'agit d'une mesure peu coûteuse, facile à mettre en œuvre, qui doit s'accompagner d'une bonne communication et bien entendu d'un minimum de contrôle.

Une vision globale pour le développement de parkings de covoiturage

Il s'agirait d'avoir une vision à l'échelle communale, voire supracommunale, des sites privilégiés à dédier, en tout ou en partie, à des parkings de covoiturage. Si un parking de covoiturage sert rarement à améliorer la mobilité sur le territoire où il est implanté puisque que le covoiturage se pratique surtout sur des distances supérieures à 20 kilomètres, il s'inscrit toutefois dans une politique globale de complémentarité et constitue un maillon important pour la croissance de cette pratique.

Un screen du territoire communal conduira à repérer en particulier les points de convergence de grands axes de transport et à les confronter avec une offre potentielle à développer. Travailler dans une optique de « schéma » permet de disposer d'un cadre de référence et d'une méthode de travail, et de se fixer des objectifs, des priorités, un programme d'actions et un planning.

Alors, un « schéma » de plus ? Une étude de ce type peut être réalisée rapidement, avec des moyens limités. Elle pourrait aussi s'inscrire dans le PCM. L'enjeu est de mettre au clair les besoins d'une part, le potentiel d'autre part, pour disposer d'une vision globale.

La mise en œuvre nécessite davantage d'énergie car il s'agit de négocier des partenariats avec des acteurs publics et privés pour la réservation de quelques emplacements pour des covoitureurs, de confortabiliser et de sécuriser des sites intéressants et, en dernier recours, d'aménager et des nouveaux parkings.

Un suivi de l'occupation des aires est aussi indispensable pour évaluer la pertinence des mesures prises (parking non occupé, parking trop petit…), la propreté, la sécurité, le bon état des lieux, le jalonnement.

Si la commune constitue un acteur central de par sa connaissance du terrain et des acteurs, la réflexion portera aussi sur un périmètre à déterminer en fonction de sa pertinence. À cet égard, signalons quelques initiatives françaises en la matière. Des schémas portent sur le covoiturage au sens large, voire sont dédiés spécifiquement à la problématique du stationnement et portent la plupart du temps sur des périmètres départementaux.

Une harmonisation des pratiques en matière de parkings de covoiturage est indispensable à l'échelle de la Région : au minimum au niveau de leur signalisation (identification visuelle) et de leur référencement. Une bonne communication à cet égard est indispensable pour un développement coordonné et le renforcement d'une image positive.

Le rôle de la commune

Favoriser le covoiturage constitue une mesure que la commune est invitée à inscrire à son programme d'action en faveur d'une politique de mobilité au sein de l'administration communale, qu'elle se trouve ou non impliquée dans un Plan de déplacement d'entreprise. Elle peut être proposée, ou mise en valeur, dans le cadre de la Semaine de la Mobilité par exemple.

La question du covoiturage s'inscrit aussi plus globalement dans la politique communale de mobilité. En termes de promotion de cette pratique, la commune est invitée à adhérer à une plateforme où les citoyens peuvent se faire connaître.

La problématique des infrastructures de stationnement ou pôles d'échange entre covoitureurs, voire de pôles d'échange intermodaux, pourra utilement faire partie de son PCM, si cette question ressort de son diagnostic et de ses objectifs, ou être développée via une démarche spécifique, avec la mise en place de parkings dédiés ou de partenariats visant une mutualisation d'emplacements.

8 questions à se poser :

- Constate-t-on du parking sauvage (de covoiturage) à proximité du site envisagé ?
- Le taux d'occupation du site permet-il d'accueillir de nouveaux utilisateurs de longue durée ?
- Le site est-il localisé à proximité d'un accès autoroutier ?
- Le site est-il facile d'accès et bien visible, si possible depuis une route fréquentée ?
- L'accès présente-t-il une sécurité routière suffisante ?
- Un contrôle social du site est-il possible durant la journée ?
- Le site est-il correctement équipé (éclairage public, revêtement en bon état, places tracées, poubelles…) ?
- Le site est-il connecté à autres modes de transport (piste cyclable, Ravel, parkings vélo, arrêt(s) de transport en commun) ?

Dhuy, parking de covoiturage. Source : ICEDD.

Voiture autonome. Sources : Branchez-vous, DJC/UK

La voiture autonome : voiture partagée de demain ?

Trois choses à savoir sur les voitures sans conducteur :

- elles sont déjà là
- elles conduisent mieux que nous
- elles vont tout changer[1]

Le véhicule autonome, à l'origine un véhicule standard, est équipé de capteurs numériques dont les données sont traitées par des logiciels qui reconstituent l'environnement routier en trois dimensions et identifient les éléments qui le constituent par reconnaissance de formes (marquages, véhicules, piétons, panneaux…). Sur base d'algorithmes, il décide quelle action effectuer : changement de trajectoire, freinage, accélération…

Développée à grande échelle, avec la voiture sans chauffeur, la notion de propriété pourra sans doute être remise en question au profit de la notion d'emprunt d'un véhicule, à la manière d'un taxi, plus souple et complémentaire aux transports en commun pour certaines utilisations. Piloté, donc pas sujet à la fatigue ni à la distraction, le véhicule permet une conduite sûre, autorise une distance réduite entre véhicules, ce qui augmente la capacité des infrastructures routières. Il demande moins d'espace de stationnement qu'un véhicule classique. Il limite également la consommation de carburants. Les avantages semblent donc nombreux.

Le véhicule autonome est en expérimentation depuis les années septante mais son développement a vraiment décollé depuis 2010. De nombreux acteurs travaillent sur ce concept : une dizaine de grands constructeurs automobiles, dont Tesla, des sociétés qui produisent des équipements automobiles, de même que les acteurs du numérique tels que Google et plus récemment Apple.

Si des expérimentations sont menées sur des véhicules classiques, Google a par ailleurs développé un petit véhicule électrique, à 2 places, d'une autonomie de 130 kilomètres et qui atteint la vitesse de 40 km/h. Pas de conducteur, pas de volant, d'accélérateur, de frein… La commercialisation de la Google car est envisagée dès 2017. En six ans d'activités, et avec 3 millions de kilomètres parcourus, 17 accidents mineurs ont été enregistrés.

La technologie est en avance sur les lois, les contrats d'assurance (responsabilités…)… Mais début 2016, la Commission économique pour l'Europe des Nations unies a annoncé la révision de la Convention de Vienne sur la circulation routière, afin d'autoriser à terme, explicitement, les systèmes de conduite sans chauffeur. Actuellement, tout conducteur doit conserver ses mains sur le volant et rester les yeux fixés sur la route…

Plusieurs états américains autorisent les véhicules autonomes sur leur territoire. Depuis 2015, des tests sont également autorisés dans certaines régions de France, en Allemagne, en Grande-Bretagne et en Suède. Des constructeurs annoncent la commercialisation de véhicules autonomes à l'horizon 2020. Uber travaille aussi sur un projet de ce type.

Des véhicules autonomes de plus grande capacité sont aussi en phase de test aux Pays-Bas. Aux Etats-Unis, Olli, un mini-bus de 12 places est autonome et fonctionne à l'électricité, animé par l'intelligence artificielle d'IBM. Il est en test sur les routes de Washington DC.

1 Source : Time, édition du 7 mars 2016.

> Conclusion

Mobilité partagée. Mobilité de demain ? Quelles conséquences sur l'évolution du parc de véhicules, sur les kilomètres parcourus, sur les émissions de CO_2 et sur le transfert modal ? Entre bénéfices écologiques induits par ces nouvelles mobilités et leur impact sur le business dans le monde du transport en général et de l'automobile en particulier… à quoi devons-nous nous attendre ?

Les nouvelles mobilités qui découlent d'une utilisation partagée de la voiture devraient idéalement rencontrer deux objectifs : diminuer la place de la voiture en ville et compléter l'offre de transport, en particulier dans les zones peu denses où les contraintes sont importantes et dépendent largement de la voiture. Force est de constater qu'aujourd'hui du chemin reste à parcourir.

L'autopartage est surtout concentré dans les grandes agglomérations et constitue un mode de transport qui s'ajoute aux modes classiques : train, bus, métro, vélo, marche. Les usages du covoiturage sont plus diversifiés et mieux répartis dans l'espace, mais peinent encore à décoller, alors que la marge de progression, en particulier pour les déplacements domicile-travail, est élevée.

En outre, il existe une grande hétérogénéité des contextes et des politiques locales liés aux nouveaux usages automobiles.

Si, en Allemagne, le développement de l'autopartage est significatif et, à certains égards, exemplaire, il est principalement le résultat de la conjonction entre la volonté de constructeurs nationaux prospères et prêts à investir lourdement, des gestionnaires de parking et des transporteurs publics. Désireux d'étendre leur influence à de nouvelles clientèles (notamment les jeunes de moins de 30 ans) et de composer avec des politiques publiques cherchant à limiter la place de l'automobile, les constructeurs préparent leur avenir en Allemagne et ailleurs en développant – avec des loueurs de courte durée – leur offre de véhicules en partage.

La prudence et l'attentisme restent d'actualité. Les acteurs ne se précipitent pas et se donnent le temps d'évaluer si le potentiel de ces solutions de mobilité existe vraiment, même si les réponses proposées par certains acteurs semblent gagner en importance et en capitalisation.

Dans ce système, les sociétés d'assurance ont aussi un rôle à jouer afin de lever certains freins.

Les habitants des territoires ruraux et périurbains, qui effectuent pourtant l'essentiel des déplacements quotidiens, sont sous-représentés dans le panel des clients et peu concernés par les offres et stratégies des entreprises d'autopartage et de covoiturage.

Des modèles se dessinent qui posent de nombreuses questions, quant à identifier le public réellement concerné, et si ces systèmes vont conduire à se déplacer plus, ou moins, qu'aujourd'hui ? Des études se penchent sur ces problématiques, confrontées de toute manière à des entreprises qui n'attendent pas ces réponses pour poursuivre leurs projets.

> Bibliographie

Enquête Nationale sur l'Autopartage - Edition 2016. Recommandations aux collectivités pour le développement des services d'autopartage en boucle, 6t pour le compte de l'ADEME, avril 2017.

Synthèse technique relative au développement du covoiturage régulier de courte et moyenne distance, Inddigo pour le compte de l'ADEME, septembre 2016.

La mobilité ça se partage. L'autopartage en Région bruxelloise, in Le Moniteur de la mobilité et de la sécurité routière, n°45, été 2016, pp8-17.

Usages novateurs de la voiture et nouvelles mobilités, Rapport final, Tech2Market et Gerpisa pour le compte de Pipame, DGE et CGDD, Paris, janvier 2016.

Étude nationale sur le covoiturage de courte distance. Enquêtes auprès des utilisateurs des aires de covoiturage, Inddigo pour le compte de l'ADEME, septembre 2015.

Étude nationale sur le covoiturage de courte distance. Leviers d'actions, benchmark et exploitation de l'enquête nationale Transports et déplacements, Inddigo pour le compte de l'ADEME, septembre 2015.

Françoise Bradfer et Tom De Schutter, Mobilité partagée : cela concerne aussi les communes, in Mouvement communal n°894, janvier 2015, pp.36-41.

Shared mobility. How new businesses are rewriting the rules of the private transportation game, Roland Berger, juillet 2014.

L'autopartage en trace directe : Quelle alternative à la voiture particulière ? 6-T pour le compte de l'ADEME, mai 2014.

Enquête nationale sur l'autopartage. L'autopartage comme déclencheur d'une mobilité alternative à la voiture particulière, 6-T Bureau pour le compte de l'ADEME et du Predit, janvier 2013.

Guide pratique de l'autopartage entre particuliers. Une solution économique, écologique, souple et conviviale, Adetec pour le compte du MEEDDM, 2013.

Mise en place d'un réseau de parkings de covoiturage en Wallonie sur des espaces privés accessibles au public, Espaces-Mobilités pour le compte du SPW, 2012.

L'autopartage entre particuliers, Adetec pour le compte de l'ADEME et du MEEDDM, octobre 2009.

L'autopartage en France et en Europe en 2008 – Etat des lieux et perspectives, Certu, Lyon, 2008.

Autopartage. Guide pour l'organisation d'un partage de voiture privé en Suisse, VCS, ATE, ATA, Berne, 2004.

Réalisation

Dossier préparé et mis en forme par
ICEDD asbl
Boulevard Frère Orban 4, B-5000 Namur

Rédaction

Françoise BRADFER – ICEDD asbl

Comité de lecture

Brigitte ERNON, SPW-DGO2
Bernadette GANY, SPW-DGO2
Xavier GEORGES, SPW-DGO2
Pierre TACHERON, Transitec
Xavier TACKOEN, Espaces-Mobilités
Chantal ROLAND, Bruxelles-Mobilité
Sandrine VOKAER, Taxistop

Éditeur responsable

Ir Yvon LOYAERTS
SPW – Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques
Boulevard du Nord 8, B-5000 Namur

Réseau des CeM

Bernadette GANY – Coordinatrice
SPW – Direction de la Planification de la Mobilité
Boulevard du Nord 8, B-5000 NAMUR
Tél. : 081 77 30 99 – Fax : 081 77 38 22
reseau-cem@spw.wallonie.be
cem.mobilite.wallonie.be

Centre de documentation et de diffusion en mobilité

Brigitte ERNON – Gestionnaire
SPW – Direction de la Planification de la Mobilité
Boulevard du Nord 8, B-5000 NAMUR
Tél. : 081 77 31 32 – Fax : 081 77 38 22
centre-doc-mobilite@spw.wallonie.be
documentation.mobilité.wallonie.be

Photo de couverture : svlumagraphica.

Sources : Wikimedia, geB2B, Espaces-Mobilités.

DÉJÀ PARUS DANS CETTE COLLECTION

1. Le conseiller en mobilité : contexte, rôle et outils
2. Les pièges de la mise en œuvre des plans communaux de mobilité
3. La gestion de la demande de mobilité
4. La mobilité et l'aménagement du territoire
5. Mobilité, consommation d'énergie et pollution de l'air : quels enjeux pour demain ?
6. Tous en piste pour le vélo !
7. Une réunion ? Et si on en parlait …
8. La signalisation, aussi une question de bon sens …
9. Les CeM à la découverte de La Rochelle
10. Le charroi agricole
11. Le stationnement : encore et toujours au coeur de la mobilité – 1. Problématique générale
12. Le stationnement : encore et toujours au coeur de la mobilité – 2. Applications et effets
13. Mobilité scolaire
14. Mobilité en zone rurale
15. L'ntermodalité dans le transport des personnes
16. Mobilité en Suisse romande
17. Le transport en commun
18. Nouvelles implantations commerciales et mobilité
19. Zone 30, zone résidentielle et zone de rencontre
20. L'aménagement du territoire et l'urbanisme face à la mobilité
21. Le stationnement – 3. Besoins spécifiques
22. Mobilité douce et déplacements quotidiens
23. Des comptages. Pourquoi ? Comment ?
24. Mobilité et environnement
25. Le Plan Escargot. Un soutien financier aux communes pour favoriser les modes alternatifs de déplacement
26. Les systèmes de transport collectif structurants
27. Le Plan communal de mobilité : un état des lieux
28. Conseiller en mobilité : une formation, une fonction, un métier
29. Mobilité et déplacements domicile-travail
30. Le stationnement dépénalisé
31. Jeunes et mobilité
32. Déplacements en milieu rural. Quelles alternatives ?
33. Collaborations TEC – gestionnaires de voiries
34. Territoires, mobilité et aménagements en zone rurale.
35. Un règlement complémentaire de circulation routière. Quand ? Comment ?
36. Des Crédits d'impulsion pour la mise en oeuvre des Plans communaux de mobilité
37. Elaborer un Plan Commune cyclable : comment ?
38. Des indicateurs pour évaluer la mobilité communale
39. La marche, au coeur de la mobilité
40. Grandes villes wallonnes : quelle mobilité aujourd'hui et demain ?
41. Stationnement 4 – Besoins de stationnement de voitures et projets immobiliers : quelle stratégie ?
42. Une circulation apaisée dans les villes et les villages. Quelle stratégie ? Quels outils ?
43. Mobilité des seniors
44. La voiture en partage

SPW | Éditions

SPW
Service public de Wallonie

DIRECTION GÉNÉRALE OPÉRATIONNELLE
DE LA MOBILITÉ ET DES VOIES HYDRAULIQUES
Boulevard du Nord 8, B-5000 Namur
www.wallonie.be • N° Vert : 1718 – informations générales | 1719 – Allgemeine auskünfte
DGO 2