

la CeMathèque

dossier thématique

AUTOPARTAGE

Une alternative aussi pour les territoires peu denses

SPW | Éditions

Mobilité

**Les différents types
d'autopartage**

**Quel peut être le rôle
de la Commune dans
le développement de
l'autopartage ?**

**Quelques clés pour
la réussite d'un projet
d'autopartage**



CeMathèque n°53 ■ avril 2022



Wallonie



TABLE DES MATIÈRES

Partie 1. Les différents types d'autopartage	4
1.L'autopartage avec des véhicules de flotte	4
2.L'autopartage de véhicules de particuliers	5
a. L'autopartage « de voisinage »	
b. L'autopartage entre particuliers au prix du marché	
3.L'autopartage des véhicules des collectivités (ou la mutualisation de flottes d'entreprises)	7
4.L'émergence de l'économie collaborative et des coopératives citoyennes	7
Partie 2. Quel peut être le rôle de la Commune dans le développement de l'autopartage ?	10
1.La promotion des services d'autopartage existants sur le territoire	10
a. Communiquer alors que l'autopartage n'est pas encore mis en place sur le territoire...	
b. La promotion des services existants ou à venir	
c. Connaître les freins et les éléments de motivation pour une communication efficace	
2.La mise en place d'incitants à l'utilisation de l'autopartage	15
a. Aménagement de stations de voitures partagées	
b. Carte de stationnement pour voiture partagée	
c. Réservation d'emplacement pour toutes voitures partagées	
3.La mutualisation de la flotte de véhicules communaux	19
4.La commune, facilitatrice de l'autopartage	23
a. Financement par la commune	
b. Intégration dans les projets immobiliers	
Partie 3. Quelques clés pour la réussite d'un projet d'autopartage	32
1.Adapter le type d'autopartage aux réalités de la commune	
2.Connaître les besoins des utilisateurs potentiels	
3.La localisation des stations	
4.Un engagement à long terme	
Perspectives	37
Bibliographie	38

« En 2030, les personnes et les marchandises devront circuler sur le territoire de manière fluide, sécurisée et via un système durable utilisant au mieux chaque mode en regard de sa pertinence économique et écologique », extrait de la vision FAST1 - Vision de la mobilité wallonne en 2030.

Ce processus de transition, passant entre autres par l'évolution des pratiques de mobilité, est en cours depuis un certain temps en milieu urbain grâce à la présence des transports en commun et au développement des mobilités actives (proximité des services, potentiel d'intermodalité, mise à disposition de vélos et/ou de trottinettes en libre-service...).

Dans les territoires péri-urbains ou ruraux, moins denses mais qui abritent une part importante et très motorisée de la population, différentes initiatives voient le jour pour réduire la forte dépendance à la voiture individuelle. L'autopartage fait partie intégrante de ces alternatives, même si ce type de service est encore trop peu développé en dehors des villes.

Le code de la route définit 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 la location-vente. ». Derrière cette définition générique, différentes formes d'autopartage existent et se développent en fonction des spécificités des territoires.

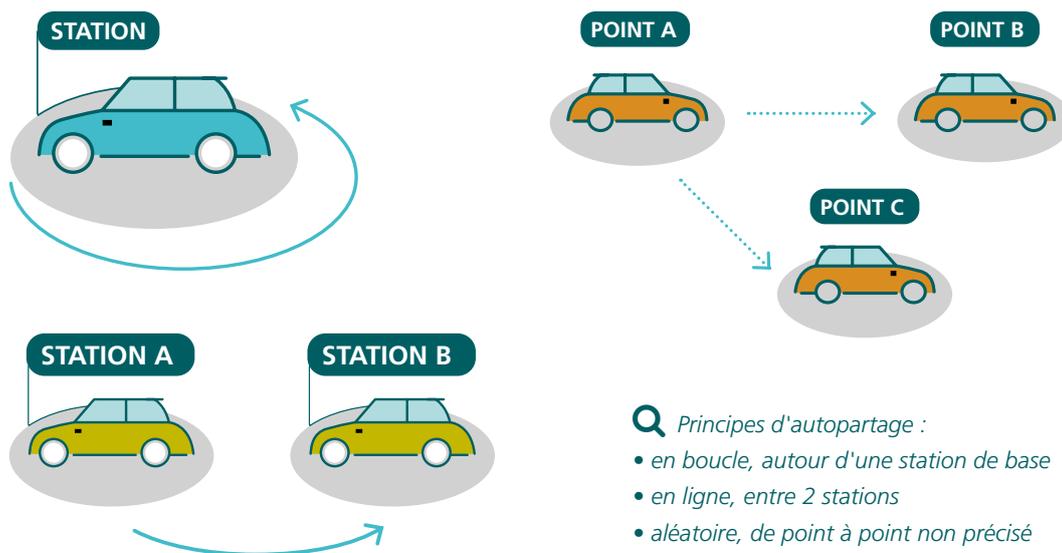
La Stratégie Régionale de Mobilité, adoptée par le Gouvernement Wallon le 9 mai 2019, intègre une volonté très claire de « déployer massivement l'usage de la voiture partagée ». Plusieurs pistes d'actions sont citées pour répondre à cet objectif :

- la mutualisation de flottes publiques des administrations ou autres ;
- l'intervention publique dans le déficit des opérateurs pour accélérer le déploiement de l'offre ;
- le développement d'opérations pilotes d'autopartage entre particuliers dans des zones périurbaines voire rurales ou entre entreprises d'une même zone d'activité ;
- l'extension à l'autopartage des mesures mises en place pour le covoiturage (circulation sur les bandes dédiées...).

La présente Cemathèque dresse le paysage actuel des différentes solutions et opérateurs de voitures partagées. Notons toutefois que ce secteur est en constante évolution et que les possibilités d'autopartage se diversifient et s'améliorent continuellement. Ces dernières années, de nouveaux acteurs sont apparus alors que d'autres se sont retirés du marché belge. Le portrait dressé dans ce document est donc appelé à évoluer. L'option a été prise de parcourir les différentes initiatives et de citer les opérateurs présents en Wallonie à la date de rédaction de la publication afin de faire de ce document un outil le plus opérationnel possible pour les communes intéressées par la démarche.

¹ Fluidité – Accessibilité – Santé et Sécurité – Transfert modal

Les différents types d'autopartage



Principes d'autopartage :

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

« Free-floating », « trace directe », « autopartage entre voisins », « peer-to-peer » font partie des nombreux termes permettant de définir et de qualifier les différents types d'autopartage. La Cemathèque n°44, publiée en 2017, présentait les différents systèmes de voitures partagées existant en les classant selon le type de trajet effectué : du point de départ au point d'arrivée.

Dans le présent chapitre, nous avons fait le choix de classer les systèmes d'autopartage sur base du propriétaire principal de la voiture. Cette classification permet de faire le lien avec la suite du document et avec le rôle que les communes peuvent jouer dans le développement de l'autopartage à l'échelle communale.

1.L'autopartage avec des véhicules de flotte

Il s'agit de la forme la plus connue et la plus courante d'autopartage pour tout public : une société met à la disposition de ses membres une flotte de véhicules en partage. L'utilisateur signe un contrat avec une société d'autopartage et rémunère celle-ci pour l'utilisation de la voiture (habituellement sur base de la durée et/ou du nombre de km parcourus). Les voitures sont accessibles à tout moment, si elles ne sont pas utilisées par un autre membre.

Il existe différents types de système, en fonction de l'endroit où l'on emprunte et redépose le véhicule. Le plus courant en Wallonie est le système « en boucle », basé sur le principe du retour du véhicule à la station d'où il est parti. Selon les chiffres de janvier 2021³, 140 voitures partagées de sociétés de carcharing « en boucle » sont disponibles sur le territoire wallon, pour plus de 5.200 abonnés. Cambio est l'opérateur historique de ce concept depuis 2002 et le plus répandu pour ce type d'autopartage en Wallonie.

² Cemathèque n°44 « La voiture en partage », SPW, avril 2017. Document téléchargeable : [La voiture en partage | \(wallonie.be\)](http://La%20voiture%20en%20partage%20%7B%20wallonie.be%7D).

³ Rapport Carsharing 2020, Autodelen.net, 2021. Document téléchargeable sur le site www.autodelen.net.

D'autres types de fonctionnement sont également possibles mais plus appropriés à des territoires denses :

- l'autopartage en « trace directe » ou « one way » : retour du véhicule dans une autre station que celle de départ ;
- l'autopartage « sans station » ou « free floating » : le véhicule est stationné sur emplacements de stationnement banalisés dans une zone délimitée⁴.

2. L'autopartage de véhicules de particuliers

a. L'autopartage « de voisinage »

Il s'agit d'une forme d'autopartage privé au sein d'un groupe fermé. Une ou plusieurs voitures sont mises à la disposition de voisins ou d'habitants d'un même quartier. Le propriétaire d'une voiture ne fait pas de profit mais est remboursé du coût réel de la voiture par kilomètre parcouru par les auto-partageurs. Dans ce type d'autopartage, les interactions sociales, l'auto-organisation, la définition des règles au sein du groupe sont des éléments importants. La voiture appartient généralement à un membre du groupe ou peut avoir été achetée en copropriété par plusieurs membres du groupe. La gestion peut se faire de manière totalement indépendante ou par l'intermédiaire d'une plateforme facilitant l'organisation.

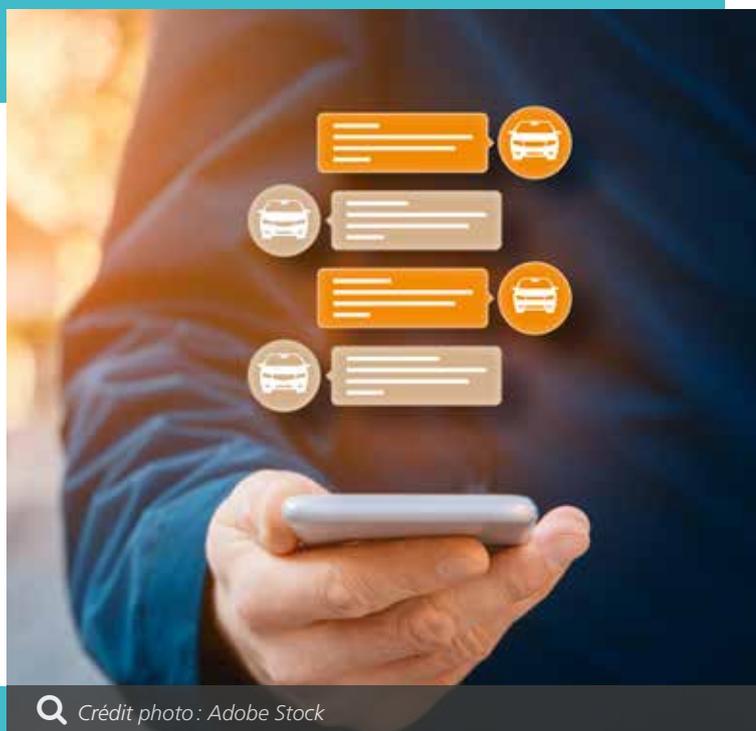
Ce type d'autopartage est difficilement quantifiable puisque ces initiatives ne passent pas automatiquement par une plateforme reconnue. Selon le rapport d'Autodelen.net⁵, le nombre d'utilisateurs recourant à l'autopartage entre particuliers (enregistré sur une plateforme) est d'environ 1.400, avec près de 190 véhicules disponibles au partage.

Q EXEMPLES D'OPÉRATEURS D'AUTOPARTAGE AVEC DES VÉHICULES DE FLOTTE EN WALLONIE

Cambio, Automotorshare (Share Mobility), Wibee

Q EXEMPLES D'AUTRES OPÉRATEURS EN BELGIQUE (FLANDRE OU BRUXELLES)

Zen Car, Poppy, Stapp.in, BattMobility...



Q Crédit photo : Adobe Stock

Q EXEMPLES D'OPÉRATEURS D'AUTOPARTAGE DE VOISINAGE EN WALLONIE

Cozywheels, Wibee

Q EXEMPLE D'UN AUTRE OPÉRATEUR EN BELGIQUE (FLANDRE OU BRUXELLES)

Dégage

⁴ Pour plus d'informations sur les différents types de fonctionnement de l'autopartage en milieu urbain via des véhicules de flottes, nous vous renvoyons vers la Cemathèque n°44 précitée.

⁵ Rapport Carsharing 2020, Autodelen.net, 2021. Document téléchargeable sur le site www.autodelen.net.

Q COZYWHEELS – LA VOITURE PARTAGÉE ENTRE VOISINS

En Wallonie, Cozywheels est un facilitateur d'autopartage entre voisins, notamment avec des véhicules de particuliers. Ce système a été développé par l'asbl M'pact (anciennement Taxistop) et est également très présent en Flandre et à Bruxelles.

L'objectif de Cozywheels est d'aider à mettre en place des groupes de partage de véhicules de manière efficace, notamment grâce à la mise en ligne d'une carte localisant les propriétaires de véhicules et les utilisateurs intéressés, à l'organisation de séances d'information, à la création d'outils de communication, etc. Cozywheels ne dispose donc pas de véhicule mais propose différents outils pour aider les groupes d'auto-partageurs et assurer leur bon fonctionnement à long terme. Ces outils sont par exemple, la mise à disposition de contrats et de règlements d'utilisation, l'accompagnement pour adapter ceux-ci à la réalité de chacun des groupes, l'existence d'un calendrier en ligne permettant de

réserver les véhicules, un calculateur permettant de définir le prix juste de location au sein du groupe, un système de facturation mensuelle, etc.

Comment est assuré le véhicule du particulier ?

Dans le cas de Cozywheels, il y a deux possibilités d'assurance :

- chaque propriétaire peut partager son véhicule avec son assurance responsabilité civile, à condition qu'il prévienne son assureur et que les Cozywheelers apparaissent sur la police comme conducteurs additionnels.
- Cozywheels offre à ses membres la possibilité de bénéficier d'une assurance autopartage adaptée (Vivium). Grâce à elle, chaque chauffeur du groupe est vu comme Cozywheeler et les bonus/malus sont individualisés. En cas d'accident causé par un autre membre, le bonus/malus du propriétaire n'est pas impacté.

Comment se fait l'échange des clés du véhicule ?

Chaque groupe de partage est libre de mettre en place le système qui lui convient le mieux. Actuellement Cozywheels ne dispose pas de dispositifs tels que les boîtiers d'ouverture via carte ou smartphone. La manière la plus courante de procéder est l'échange physique des clefs en main propre, ou via une boîte aux lettres ou une boîte à code. Les modalités pratiques de cet échange sont reprises dans le règlement de chaque groupe.

Quel est le coût pour l'utilisateur ?

Chaque utilisateur d'un véhicule doit s'acquitter de frais d'affiliation (10€/an) auprès de Cozywheels pour être membre d'un ou de plusieurs groupe(s) d'autopartage (un même utilisateur peut partager plusieurs véhicules au sein de son quartier). En plus de leur affiliation, les utilisateurs doivent aussi payer un montant pour utiliser le véhicule partagé. Ce montant est calculé en prenant en compte tous les frais réels liés au véhicule : assurance, entretien, amortissement, carburant... Les propriétaires du véhicule doivent également s'affilier à Cozywheels mais ne doivent pas payer en cas d'utilisation. Au contraire, ils reçoivent directement (par facturation mensuelle) les montants des utilisateurs ayant réservé le véhicule.

Plus d'infos sur : <https://www.cozywheels.be/?lang=fr>

Pour des conseils personnalisés pour la mise en route d'un projet d'autopartage au sein de la commune : hello@cozywheels.be



b. L'autopartage entre particuliers au prix du marché

L'autopartage P2P (« peer-to-peer ») est également une forme d'autopartage entre particuliers mais la principale différence avec le cas précédent est le fait que le propriétaire met son véhicule à disposition via une plateforme accessible à tous les membres. Ainsi, chaque personne qui se connecte à cette plateforme en tant qu'utilisateur a accès à l'ensemble des voitures partagées au prix défini par le propriétaire.

Les tarifs diffèrent donc d'une voiture à l'autre. Pour le propriétaire, l'intérêt est de réduire son budget en partageant son véhicule lorsqu'il ne l'utilise pas. Les recettes engendrées par un déplacement sont réparties entre le propriétaire du véhicule et la plateforme d'autopartage qui se charge également de l'assurance et/ou de l'assistance en cas de panne durant la période de location.

On se rapproche dans ce cas-ci d'un service de location de voitures qui comprend moins d'interactions sociales entre les autopartageurs que dans le cas précédent. Cependant ce système permet de multiplier l'offre d'autopartage en tous lieux, y compris dans les territoires moins denses.

Indépendamment des plateformes dédiées à l'autopartage P2P, on voit aussi émerger ce type de partage sur les réseaux sociaux avec le développement de l'économie collaborative et du partage de services et de biens entre particuliers.

3. L'autopartage des véhicules des collectivités (ou la mutualisation de flottes d'entreprises)

Si la commune ou une autre structure publique ou privée, dispose d'une flotte de véhicules à l'intention de ses employés, elle peut également décider de proposer ces véhicules à l'autopartage pour les habitants de la commune. De la même manière, plusieurs entreprises peuvent mutualiser leur flotte en recourant à l'autopartage au sein, par exemple, d'un même parc d'activités économiques.

Dans ce cas, les véhicules n'appartiennent pas à un opérateur d'autopartage mais à la structure ou à l'entreprise qui les met à disposition. Un chapitre est dédié à cette possibilité pour les communes dans la suite du document.

4. L'émergence de l'économie collaborative et des coopératives citoyennes

La consommation collaborative désigne un modèle économique où l'usage prédomine sur la propriété. C'est un mode de consommation qui se base sur une communauté: un ensemble de particuliers s'unit et interagit pour apporter des éléments de réponse à un besoin. Le propriétaire de la

EXEMPLES D'OPÉRATEURS D'AUTOPARTAGE ENTRE PARTICULIERS AU PRIX DU MARCHÉ EN WALLONIE

Getaround (ex-Drivy)

EXEMPLE D'UN AUTRE OPÉRATEUR D'AUTOPARTAGE EN BELGIQUE (FLANDRE OU BRUXELLES):

CarAmigo



Extrait de l'application Getaround

EXEMPLES D'OPÉRATEURS D'AUTOPARTAGE DE VÉHICULES DE COLLECTIVITÉS EN WALLONIE

Cozywheels, Wibee

EXEMPLE D'UN AUTRE OPÉRATEUR D'AUTOPARTAGE EN BELGIQUE (FLANDRE OU BRUXELLES):

Partago

voiture n'est donc ni un particulier, ni une société d'autopartage. La voiture appartient à une coopérative et est financée grâce aux contributions des différents coopérateurs.

De manière générale, une société coopérative a pour but de répondre à un besoin spécifique de ses coopérateurs. Les coopérateurs doivent donc eux-mêmes bénéficier des services rendus.

Chaque coopérative a son propre mode de fonctionnement, ce qui rend difficile une définition précise de cette catégorie d'autopartage. Des exemples ci-dessous illustrent le fonctionnement de certaines d'entre elles, dont Wibee qui dispose déjà de plusieurs voitures en Wallonie.

D'autres initiatives ont vu le jour en Wallonie avec des succès variables en fonction du mode de fonctionnement, du territoire et de la période de mise en route (certaines initiatives ont avorté prématurément, notamment en raison de la période de crise sanitaire). Il s'agit entre autres de coopératives œuvrant au départ dans le secteur des énergies renouvelables.

Q EXEMPLES D'OPÉRATEURS D'AUTOPARTAGE D'ÉCONOMIE COLLABORATIVE OU DE COOPÉRATIVES CITOYENNES EN WALLONIE

Wibee, Hesbénergie, Courant d'air...

Q EXEMPLE D'UN AUTRE OPÉRATEUR EN BELGIQUE (FLANDRE OU BRUXELLES):

Partago, Coopstroom

Q WIBEE – L'AUTOPARTAGE « DE VOISINAGE » AVEC UN VÉHICULE DE LA COOPÉRATIVE

Outre le partage des véhicules (thermiques et électriques) de sa flotte (voir plus haut), la société Wibee propose une formule hybride qui permet l'autopartage entre voisins avec un véhicule appartenant à la coopérative Wishare qui est mis à disposition du groupe d'autopartage sous forme de leasing.

La (co-)location est destinée à une personne ou à un groupe de 2 à 5 personnes prêt à partager le coût du leasing du véhicule et son utilisation. Ces personnes concluent un contrat de location ou de colocation à long terme (minimum 2 ans) avec la coopérative pour amorcer l'autopartage dans le quartier. Elles sont donc liées par un contrat de (co)location avec la coopérative. C'est une forme de leasing partagé. Le coût de la voiture partagée est réparti en proportion de l'utilisation de chaque membre. Si un membre rompt le contrat, les autres membres peuvent poursuivre et reprendre la part du colocataire ou renoncer au contrat. La voiture peut également être accessible à des tiers, dans ce cas le revenu du partage avec les tiers diminue la charge des colocataires.

Dans le système de colocation, la location du véhicule de la coopérative, comprenant l'assurance et la plateforme de partage, est de l'ordre de 450 € par mois. Ce montant est à partager entre le groupe de colocataires, ce qui signifie que plus il y a de personnes dans le groupe, plus le coût est avantageux. Il se répartit dynamiquement entre les membres du groupe, en fonction de leur utilisation réelle du véhicule (par exemple, si le groupe est composé de trois membres utilisant la voiture de manière identique, chaque membre paiera environ 150 €/mois ; par contre si un membre utilise beaucoup plus le véhicule que les deux autres, sa participation sera supérieure à 150 € alors que les deux autres membres verront leur participation diminuer). Il faut ajouter à ce montant fixe un prix par km parcouru (de l'ordre de 13 centimes par km).

Qui fait quoi ?

La particularité du système Wibee réside dans le fait que certains membres du groupe ont un rôle prédéfini : l'ambassadeur est le responsable de la communication au sein du groupe, le sherpa est responsable du suivi du véhicule. Les personnes prêtes à endosser ces rôles bénéficient alors d'avantages sur l'utilisation du véhicule.

Plus d'informations ici : <https://www.wibee.be/>



Q PARTAGO EN FLANDRE – COOPÉRATIVE D'AUTOPARTAGE DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES

En Flandre, la société Partago compte plusieurs dizaines de véhicules électriques répartis sur le territoire.

Chaque utilisateur des véhicules déjà présents sur le territoire doit être coopérateur de Partago (au minimum une part dans la coopérative, soit 250 €). Il achète ensuite du « budget de conduite » à l'avance pour pouvoir utiliser le véhicule (frais d'activation par trajet + frais au km + durée de la location)

En Flandre, pour initier un nouveau groupe et donc demander un véhicule à proximité de chez soi, quatre voisins doivent souscrire à la formule coopérateur. Celle-ci représente un coût annuel de 750 €/an. Dans ce cas, seuls les frais au km sont demandés aux coopérateurs, les frais d'activation et de durée de location sont inclus dans la quote-part annuelle.

Plus d'informations ici: <https://www.partago.be/>



QUEL EST LE COÛT DE L'AUTOPARTAGE PAR RAPPORT À UNE VOITURE PARTICULIÈRE ?

Un des avantages de l'autopartage est de pouvoir utiliser une voiture sans en supporter tous les coûts. Différentes études montrent que les frais pour un véhicule privé (achat, entretien, assurance, taxe, carburant...) peuvent être estimés à environ 5.000 euros par an, soit plus de 400 € par mois. Ces frais varient en fonction du type de véhicule et de son utilisation. Alors, comment savoir si l'autopartage est intéressant en fonction des types de déplacements effectués et comment choisir le type d'autopartage qui convient le mieux à ses besoins ?

Certains opérateurs mentionnent sur leur site, via des exemples ou via un calculateur, les économies réalisées en pratiquant l'autopartage, en fonction du nombre de km parcourus annuellement. En outre, certains opérateurs proposent des tarifs différenciés en fonction de la fréquence d'utilisation du véhicule (par exemple des frais fixes très bas et un tarif plus élevé au km parcouru pour les petits rouleurs).

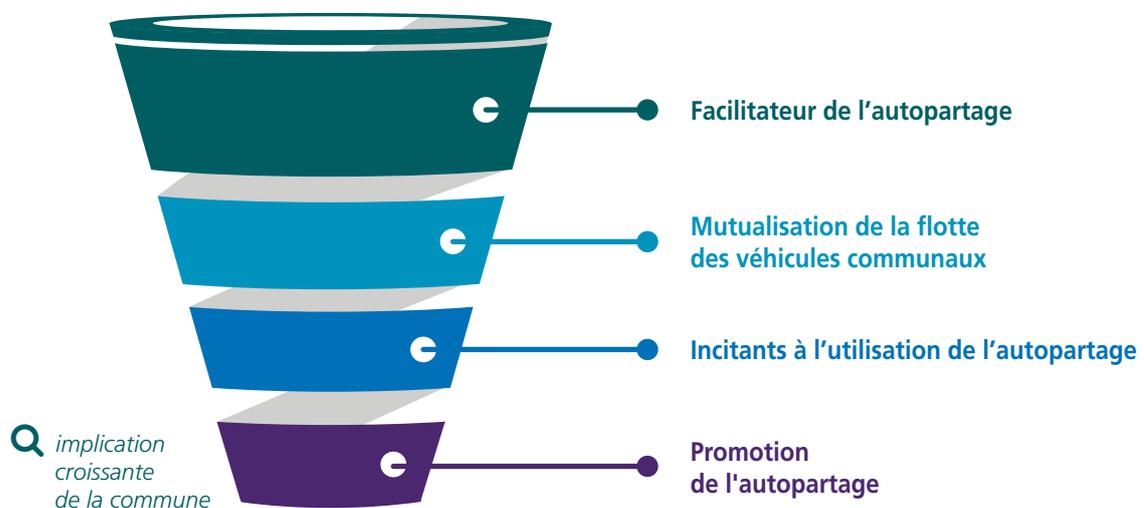
Plus globalement, un nouvel outil a été mis en place par Bruxelles Mobilité, Test Achats et Autodelen.net pour permettre à chacun de calculer l'avantage financier d'une voiture partagée par rapport à une voiture particulière et de comparer les types de voitures partagées avec les formules de prix correspondantes.

<https://www.savewithcarsharing.be>

Cet outil en ligne s'adapte à chaque profil d'utilisateur puisqu'il permet d'encoder les caractéristiques habituelles d'un type de déplacement (nombre de trajets, nombre de km parcourus, moment du déplacement...), le type de voiture que l'on possède ou que l'on envisage d'acquérir... Il permet de sélectionner les opérateurs pour toute la Belgique ou ceux uniquement présents en Wallonie.

★ Opérateur	Total	J'économise	Véhicule				Voyage annuel
			Sortie le soir	Courses	Déposer	Sortie: weekend	
★ Cambio Comfort	3.827 €	+1.627 €	392 €	38 €	328 €	1.613 €	1.456 €
★ Cozywheels	4.189 €	+1.265 €	547 €	21 €	182 €	1.684 €	1.754 €
★ Wiboo W199	4.439 €	+1.015 €	786 €	39 €	336 €	1.668 €	1.630 €
★ Gotaround	5.036 €	+418 €	1.359 €	220 €	1.077 €	1.156 €	1.224 €
★ Propre voiture	5.454 €	-	713 €	27 €	238 €	2.192 €	2.284 €
★ SHARE Mobility	5.592 €	-	1.352 €	72 €	624 €	1.824 €	1.720 €

Quel peut être le rôle de la Commune dans le développement de l'autopartage ?



Les communes peuvent être moteurs du développement de l'autopartage sur leur territoire. L'implication peut se faire à des degrés divers, en fonction des ressources et des moyens financiers disponibles : cela peut aller de la simple promotion de l'autopartage jusqu'à une contribution financière pour la mise en place d'un système d'autopartage.

1. La promotion des services d'autopartage existants sur le territoire

Le premier rôle que la commune peut jouer dans le développement de l'autopartage est la communication et la promotion des systèmes existants et/ou disponibles sur son

territoire. Cette étape est primordiale pour faire connaître les différentes possibilités, sensibiliser le public et, le cas échéant, améliorer la visibilité des systèmes en place.

a. Communiquer alors que l'autopartage n'est pas encore mis en place sur le territoire...

Cette démarche de promotion s'applique à de nombreuses communes puisqu'il n'est pas nécessaire d'avoir déjà mis en place un système d'autopartage pour faire la promotion de services qui ne nécessitent pas d'infrastructure ou de partenariat avec une société, tel que l'autopartage entre voisins. Les communes de Mont-Saint-Guibert, Les-Bons-Villers ou le Gal Pays des 4 Bras, par exemple, relaient sur leur site internet ou leur page Facebook les initiatives des groupes d'autopartage qui se sont créés sur leur territoire.

Pour favoriser la promotion de l'autopartage entre particuliers, certaines communes vont plus loin, en réunissant les habitants susceptibles de partager un véhicule lors d'une rencontre ou d'un apéro, afin de faciliter les appariements de familles et de faire naître des projets collectifs.



Bientôt un groupe d'autopartage dans votre village !

Q Source : Carte postale diffusée par le GAL Pays des 4 Bras dans le village de Marbais suite à une demande d'un citoyen

Q GAL PAYS DES 4 BRAS – PROMOTION DE L'AUTOPARTAGE DE VOISINAGE

Quelles sont les actions menées par le GAL pour promouvoir l'autopartage ?

En juin 2020, une séance d'information en ligne a été organisée, avec la collaboration de Cozywheels, pour expliquer le principe et répondre aux questions des citoyens.

Une campagne de communication dans le village de Marbais (commune de Villers-la-Ville) a été lancée, suite à la demande d'un citoyen, sous forme d'affiches et de cartes postales distribuées en toutes boîtes. En juillet 2021, un apéro de l'autopartage a été organisé, auquel une dizaine de personnes ont participé. Suite à cette réunion, un groupe d'autopartage s'est mis en place de manière informelle et d'autres personnes ont marqué leur intérêt.

Quels sont les conseils en matière de communication ?

Il est plus facile de démarrer l'initiative quand la demande vient d'un ou de plusieurs citoyens déjà intéressés, voire convaincus. Ceux-ci pourront ensuite

en parler autour d'eux et motiver de nouveaux groupes à s'inscrire dans la même démarche.

Dans les communes du GAL, les cibles identifiées sont principalement les ménages qui ont déjà une voiture et qui souhaitent partager leur deuxième voiture, notamment pour diminuer les coûts, ou les ménages qui n'ont qu'une seule voiture et qui envisage d'en acheter une deuxième.

Est-il plus pertinent de mener cette expérience au niveau supra-communal ?

Pour la prise de contact avec l'opérateur, le fait d'être un groupement de communes peut faire gagner du temps car nous sommes le relais entre les communes et l'opérateur. Néanmoins, l'autopartage de voisinage s'organise au niveau très local car il est plus facile de prêter sa voiture à son voisin ou à un ami plutôt qu'à une personne que l'on ne connaît pas.

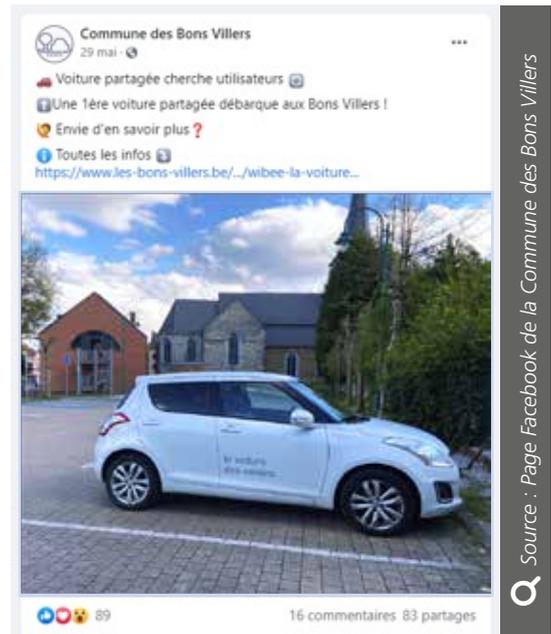
Le territoire rassemble des communes avec des réalités fort différentes. Par exemple, Genappe, commune de 15.632 habitants (173 hab./km²) composée d'un centre plus dense, s'est lancée dans l'autopartage avec un opérateur qui met à disposition deux véhicules électriques. Ce type de système sera plus difficile à mettre en place dans les autres communes couvertes par le GAL.

b. La promotion des services existants ou à venir

Si la commune dispose déjà d'un système d'autopartage ou envisage sa mise en place via un opérateur, la communication est primordiale afin d'assurer la rentabilité du système.

Ces aspects de promotion sont d'ailleurs souvent repris dans les conventions liant les communes aux opérateurs d'autopartage. A titre d'exemple, voici les démarches de communication minimale demandées dans certaines conventions :

- Faire mention de l'autopartage sur le site web de la commune ;
- Publier régulièrement des articles sur l'autopartage dans le bulletin communal ;
- Utiliser régulièrement les réseaux sociaux pour promouvoir l'autopartage ;
- Diffuser régulièrement les supports de communication mis à disposition par l'opérateur (accueil des nouveaux habitants, événements tels que la Semaine de la mobilité, affichage dans les lieux publics et/ou les commerces locaux...).



Source : Page Facebook de la Commune des Bons Villers

Q VILLE DE GAND – 263.700 HABITANTS – 1.671 HAB./KM²

Plan d'autopartage 2025

La Ville de Gand a mis en place une grande campagne de communication afin d'atteindre le chiffre de 25.000 autopartageurs en 2025. Nous vous invitons à visiter la page web dédiée à cette campagne qui regorge d'idées : compteur du nombre de membres de l'autopartage, témoignages de personnes utilisant des voitures partagées, toutes sociétés confondues, vidéos d'explications, accès à des séances d'information, cartes postales et autres goodies...



ENKELE AUTODELERS GETUIGEN

<p>ROBERT Om elektrisch autodelen te steunen, kocht ik een hele tijd terug een aandeel bij Paritag, ook al had ik als projectleider een...</p>	<p>MICHIEL Twee jaar geleden deed ik mijn oude dieselwagen weg in ruil voor de slooppremie van de stad. Daarna stapte ik zover privé...</p>	<p>HENK Tijdens de periode van klimaatbetogingen begon ik nu te denken wat ik kan veranderen. Ik besliste om een elektrische milieuvriendelijke auto te...</p>	<p>ELIEN Woonend in het Centrum van Gent verplaatste ik me al voort met de fiets, maar voor de vele dierenartsbezoeken, boodschappen en familiebezoeken...</p>



Q BRUXELLES MOBILITÉ – CAR SHARING SUMMER EXPÉRIENCE

En 2018, les sociétés d'autopartage présentes à Bruxelles se sont associées à Bruxelles Mobilité pour mettre en place une campagne permettant de tester cette pratique pendant l'été. Durant la campagne, les personnes intéressées pouvaient tester gratuitement ou à prix réduit les différentes formules d'autopartage disponibles dans la capitale.

Certaines communes, notamment en Flandre, dans lesquelles l'autopartage est déjà bien installé vont toujours plus loin afin d'agrandir la communauté d'adeptes de la mobilité partagée. Nous évoquons par exemple la Ville de Malines dans le Cemaphore n°155 qui a mis en place une formation destinée à créer une communauté d'ambassadeurs de l'autopartage parmi ses citoyens...

La visibilité des stations dans l'espace public a également un impact important sur le taux de connaissance de l'autopartage. Une enquête réalisée sur le territoire français montre que le fait d'avoir vu une station sur la voirie a poussé environ un quart des futurs abonnés à se renseigner sur le système⁶.

c. Connaître les freins et les éléments de motivation pour une communication efficace

La pratique de l'autopartage nécessite de dépasser les freins liés à l'abandon de la pleine propriété d'un véhicule (ou d'un second véhicule). Partager une voiture, c'est modifier son rapport à l'automobile, qui retrouve un simple statut d'objet utilitaire pour se déplacer d'un point A à un point B, et qui n'est plus le reflet de sa personnalité ou de sa réussite sociale.

Pour un particulier, les principaux obstacles généralement identifiés sont l'attachement à l'objet voiture et la crainte du partage avec des inconnus, la peur de ne pas disposer d'un véhicule en cas de besoin urgent, l'éloignement du véhicule par rapport à son domicile ou son lieu de travail, les questions liées à l'assurance, la contrainte de devoir réserver son véhicule avec une tarification parfois jugée complexe.

A l'inverse, les principaux arguments qui conduisent les utilisateurs à s'inscrire à un service d'autopartage sont, selon plusieurs études en Europe et en Belgique, par ordre d'importance, l'aspect financier, la dimension écologique, la facilité de ne pas devoir entretenir une voiture personnelle et, pour les usagers urbains, la question du stationnement.

Sur base de ces leviers, il est possible de construire une communication efficace en fonction du public-cible et du type d'autopartage que l'on souhaite promouvoir. Voici une synthèse des principaux éléments pouvant être mis en avant lors d'une campagne de communication.



⁶ Enquête nationale sur l'autopartage – Edition 2019, 6t-bureau de recherche et ADEME

ARGUMENTS	TERRITOIRE		CIBLE	
	Habitat dense	Milieu rural	Autopartage de voisinage	Autopartage de véhicules de flottes
<p>AVANTAGE ÉCONOMIQUE</p> <p>Pour des personnes effectuant moins de 10 à 12.000 km/an, la possession d'un véhicule privé (achat, assurance, entretien, carburant, parking...) est plus onéreuse que la solution de l'autopartage⁷. Plusieurs calculateurs⁸ permettent de comparer l'économie réalisée par la pratique de l'autopartage en fonction des habitudes de déplacement et du type d'autopartage souhaité.</p>	X	X	X	◇ X
<p>IMPACT ENVIRONNEMENTAL</p> <p>Les études montrent que les personnes ayant recours à l'autopartage effectuent globalement moins de km. Le fait de ne pas avoir de véhicules devant chez soi conduit à réfléchir de manière plus consciente au choix de son mode de déplacement (à pied, à vélo, en transport en commun...)</p> <p>En outre, l'empreinte carbone d'un véhicule ne se limite pas à la conduite mais comprend également sa fabrication. Moins de véhicules, utilisés plus efficacement, c'est une réduction de l'impact environnemental des déplacements.</p>	X	X	X	X
<p>GESTION QUOTIDIENNE SIMPLIFIÉE</p> <p>Dans la plupart des cas, l'entretien, le nettoyage, les réparations... sont soit pris en charge par l'opérateur ou le propriétaire du véhicule, soit répartis entre le groupe d'autopartageurs, ce qui engendre peu ou pas de contraintes à ce niveau.</p>	X	X	X	X
<p>STATIONNEMENT FACILITÉ</p> <p>Dans l'autopartage en boucle (avec stations), les voitures ont un emplacement réservé. En outre, dans plusieurs communes, il est possible de bénéficier d'une carte de stationnement pour les véhicules en autopartage.</p>	X		(X)	X
<p>AMÉLIORATION DU CADRE DE VIE</p> <p>L'autopartage peut être à l'origine d'une réduction du parc automobile et permet de réduire l'espace dévolu à la voiture au profit d'autres modes de déplacement ou de plus de convivialité. Les études montrent qu'un véhicule d'autopartage peut remplacer 8 à 12 voitures personnelles.</p>	X	X	X	X
<p>ASSURANCE ADAPTÉE</p> <p>Il existe aujourd'hui plusieurs solutions pour assurer un véhicule en autopartage, soit via une assurance spécifique, ou en mentionnant tous les conducteurs sur l'assurance responsabilité civile du propriétaire.</p>			X	
<p>CONVIVIALITÉ</p> <p>L'autopartage entre voisins permet de créer du lien entre voisins ou au sein d'un quartier et d'encourager l'économie du partage.</p>			X	

⁷ Une famille moyenne dépense environ 5000 € par an pour une voiture particulière (achat, carburant, assurance, entretien, taxes, ...)

⁸ Voir encart page 9

2. La mise en place d'incitants à l'utilisation de l'autopartage

Afin d'encourager l'utilisation et le développement de l'autopartage sur leur territoire, certaines villes et communes ont mis en place différents incitants pour booster l'utilisation de l'autopartage.

Par exemple, les Villes de Malines et de Gand interviennent ponctuellement dans les frais d'inscription à une plateforme d'autopartage. A Gand toujours, la ville octroie une prime aux ménages décidant de se séparer de leur voiture ou qui s'engagent dans le partage de leur véhicule électrique.

Dans les villes de taille moyenne ou dans les noyaux urbains, là où le stationnement est contraint, l'incitant le plus facile et le moins onéreux à mettre en place est d'octroyer des facilités de stationnement aux véhicules en autopartage. Ce chapitre détaille trois outils à la disposition des communes :

- l'aménagement de stations de voitures partagées pour un opérateur sur le domaine public ;
- la gratuité (ou avantage) du stationnement pour les voitures partagées dans les zones réglementées ;
- la réservation de places de stationnement pour toutes les voitures partagées.

a. Aménagement de stations de voitures partagées

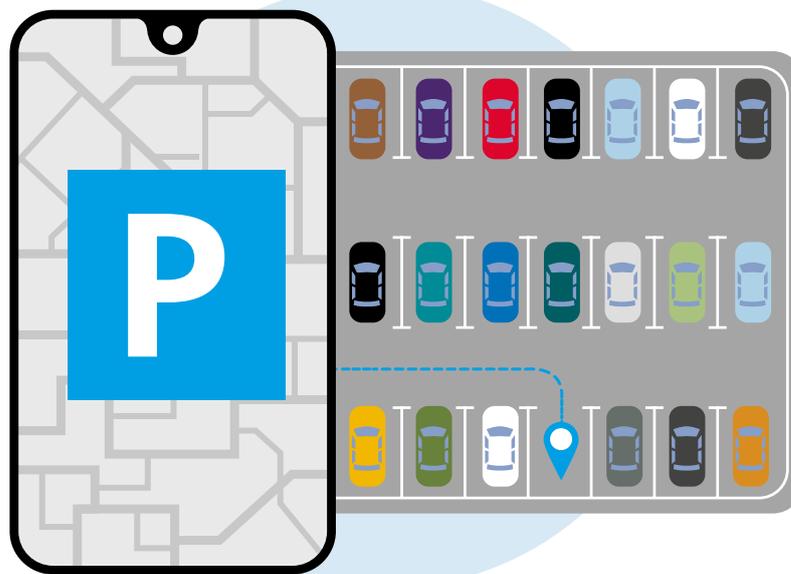
Pour la mise en place d'un système d'autopartage en boucle, l'aménagement d'une ou de plusieurs station(s) est une condition indispensable, qui fait d'ailleurs partie des conventions de collaboration entre l'opérateur et la commune. Dans la plupart des cas, afin que la station soit visible et facilement accessible en permanence, la station est aménagée en voirie ou sur une place publique.

La réservation de stationnement sur le domaine public, de manière permanente, nécessite l'adoption d'un règlement complémentaire de circulation routière. Celui-ci mentionnera au minimum les informations de localisation, le nombre d'emplacements réservés et la matérialisation de la mesure par le placement des signaux E9 avec additionnels « voitures partagées ».

En plus de la signalisation officielle, l'opérateur peut demander le placement d'un panneau d'information, de marquage, de potelets ou de barrières de stationnement afin d'éviter que les emplacements soient occupés par des véhicules non autorisés.



Station Cambio Reyckmans à Namur – Source : Icedd



b. Carte de stationnement pour voiture partagée

Les véhicules partagés permettent de diminuer la pression sur le stationnement puisqu'une voiture partagée remplace plusieurs voitures personnelles. Dans les centres urbains, là où le stationnement est réglementé par une zone bleue ou une zone de stationnement payant, la commune peut faire le choix d'attribuer des facilités de stationnement pour les voitures partagées, à l'instar de la carte « riverains » pour les riverains habitant dans un périmètre défini.

En effet, l'arrêté ministériel du 9 janvier 2007⁹ élargit la notion de « carte riverain » à celle de « carte de stationnement ». Les communes peuvent donc délivrer des cartes de stationnement pour certains groupes cibles (par exemple pour les prestataires de soins à domicile) suivant des modalités qu'elles-mêmes déterminent dans un règlement. Grâce à ces cartes de stationnement, les communes peuvent prévoir de dispenser du paiement ou de l'utilisation du disque les détenteurs de la carte¹⁰.

L'article 2 § 3 de ce même arrêté ministériel prévoit une catégorie spécifique de carte de stationnement pour les voitures partagées avec la création d'une « carte de stationnement pour voitures partagées ». Celle-ci est soumise à des dispositions spécifiques puisque l'association de partage de voiture doit être agréée par l'administration communale.

Les conditions complémentaires d'agrément et la procédure sont définies par le Conseil communal au travers de l'adoption d'un règlement.

La plupart des grands villes belges, dans lesquelles l'auto-partage est implanté depuis plusieurs années, ont rédigé les conditions d'agrément pour pouvoir délivrer cette « carte de stationnement pour voitures partagées » aux opérateurs présents. Le tableau ci-dessous présente trois exemples et compare les conditions à remplir par les sociétés d'auto-partage souhaitant obtenir l'agrément (et donc pouvoir bénéficier de conditions de stationnement particulières). Pour Bruxelles, l'agrément vise l'ensemble de la Région de Bruxelles Capitale¹¹ pour les véhicules de sociétés d'auto-partage. Un agrément complémentaire a vu le jour en 2017 pour les systèmes de partage de voitures entre particuliers (voir ci-après).

Au regard du tableau comparatif de la page 18, la solution proposée par la ville de Gand semble beaucoup plus souple et permet dès lors d'agréer aussi bien des véhicules appartenant à un opérateur d'autopartage que des véhicules privés partagés. Dans ce dernier cas, pour obtenir la carte de

⁹ Arrêté ministériel concernant la carte communal de stationnement du 09 janvier 2007, publié au moniteur belge le 24 janvier 2007.

¹⁰ Les règlements redevances ou taxes sur le stationnement doivent également être adaptés de façon à tenir compte des règles qui concernent les différents types de cartes de stationnement: par exemple le prix de la carte, l'exonération éventuelle d'utilisation du disque de stationnement, les conditions particulières en zone horodateur (gratuité partout ou dans certaines zones, ou tarif préférentiel...).

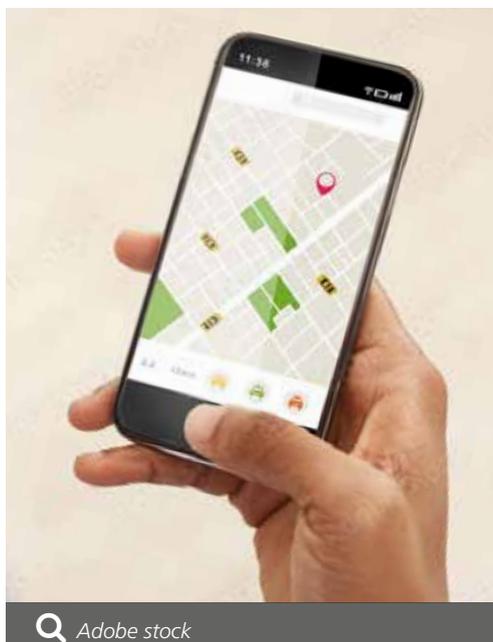
¹¹ Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-capitale du 21 mars 2013 fixant les modalités d'utilisation des places de stationnement par les opérateurs de véhicules à moteurs partagés modifié par l'arrêté du 28 avril 2016 permettant l'intégration des véhicules en flotte libre

stationnement pour voitures partagées, le propriétaire du véhicule doit fournir à la commune la preuve d'adhésion à une association d'autopartage, ainsi que les certificats d'assurance et d'immatriculation du véhicule.

A Bruxelles, la Région a eu recours à la carte communale de stationnement de type « riverains » pour permettre aux voitures partagées entre voisins de stationner dans les zones réglementées. Si l'opérateur d'autopartage a été agréé selon certaines conditions décrites dans l'arrêté du 13 juillet 2017¹², il peut délivrer des certificats de partage de voiture aux groupes d'autopartageurs respectant certaines conditions (minimum 3 membres, assurance adéquate...). Ce certificat donne droit à une carte de riverains dont les tarifs et modalités de délivrance dépendent des procédures propres à chaque commune bruxelloise. Actuellement, seul CozyWheels a obtenu l'agrément de partage de voiture entre particuliers.

c. Réservation d'emplacement pour toutes voitures partagées

Selon l'article 27ter du Code de la route, les places de stationnement, signalées¹³ avec la lettre "P" accompagnées



des mots "carte de stationnement", "riverain" ou "voitures partagées", sont réservées aux véhicules sur lesquels est apposée respectivement la carte communale de stationnement, la carte de riverain ou la carte de stationnement pour voitures partagées, de manière visible et lisible. Cette mention peut être complétée par l'indication de la période pendant laquelle le stationnement est réservé.

Actuellement, la plupart des places de stationnement réservées pour les voitures partagées (avec cette signalisation) sont les emplacements qui correspondent aux stations d'autopartage de chaque opérateur. Ce qui signifie qu'une voiture de l'opérateur X ne peut stationner sur l'emplacement qui a été dédié à l'opérateur Y.

Au regard de la réglementation, il est possible de réserver des places sur l'espace public pour toutes les voitures disposant de la « carte de stationnement voitures partagées », indépendamment de l'opérateur. Ces places de stationnement sont alors disponibles pour toutes les voitures qui disposent de la carte, à l'instar par exemple des places pour les personnes handicapées, et sont complémentaires aux stations réservées pour chaque opérateur (puisque'il est nécessaire de garder la possibilité de stationner le véhicule au retour à la station).

Cette facilité de stationnement peut être offerte à proximité des pôles de services ou de commerces. Elle constitue un incitant supplémentaire à l'utilisation des voitures partagées. Gand envisage de mettre en place ce type de places d'autopartage à usage général.

¹² Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-capitale du 13 juillet 2017 (publié le 28 juillet 2017) portant un règlement d'agrément des systèmes de voitures pour les particuliers.

¹³ Conformément à l'article 70.2.1.3°d)

	BRUXELLES – RBC	NAMUR	GAND ¹⁴
Conditions tarifaires du service d'autopartage pour les utilisateurs	Proportionnel à la distance et à la durée d'utilisation Inclut l'ensemble des coûts du service: carburant, entretien, réparation, assurance	Proportionnel à la distance et/ ou à la durée d'utilisation Inclut l'ensemble des coûts du service: carburant, entretien, réparation, assurance Service proposant plusieurs formules tarifaires adaptées à plusieurs types d'utilisation	Pas de conditions spécifiques mais exige une tarification transparente
Usagers	Ouvert à tous dans le respect du principe d'égalité d'accès (exception pour les détenteurs d'un permis de conduire de moins de 2 ans)	Egalité d'accès au service	Accessible à tous sans discrimination
Stations	Stations fixes ou véhicules en « flotte libre » sur places de stationnement public	Stations fixes	/
Nombre minimum de véhicules	30 stations et 75 véhicules (dans les 5 années suivant l'agrément) avec des conditions de répartition géographique ou 75 véhicules en flotte libre	5 stations et 5 véhicules	50 membres et 5 véhicules
Type de véhicules	Ecoscore de 69 (64 pour les véhicules utilitaires)	Véhicules remplacés au minimum tous les 5 à 6 ans	Au maximum des véhicules respectueux de l'environnement
Accès aux véhicules par les utilisateurs	Accès de manière autonome	Accès via un service simple et efficace pour le client	/
Système de réservation et disponibilité	Système de réservation facilement accessible ou pas d'obligation de réservation	Système de réservation obligatoire (site internet, téléphone...), simple et efficace	/
	Système accessible 24h/24 et 7J/7	Système accessible 24h/24 et 7J/7	
	L'opérateur doit garantir que 90 % des réservations faites 24h à l'avance seront satisfaites (excepté pour les véhicules en flotte libre sans réservation)	L'opérateur doit garantir que 90 % des réservations faites 24h à l'avance seront satisfaites	
Durée de l'agrément	5 ans, renouvelable	4 ans, renouvelable	Durée indéterminée mais d'abord une reconnaissance provisoire d'un an renouvelable une fois
Prix de la carte de stationnement voitures partagées	25 €/an/véhicule	10 €/an/véhicule	Gratuit
Zone de validité de la carte de stationnement	Toutes zones (bleue et payante)	Uniquement en zone horodateur (pas la zone bleue)	Toutes zones, y compris zones riverains, excepté le stationnement 15 minutes et rues commerçantes

Autres conditions	Publicité interdite, excepté le nom de l'opérateur Promotion d'une offre combinée autopartage + STIB en partenariat avec les autorités Obligation de fournir un rapport annuel d'exploitation et d'utilisation du système aux autorités	Véhicules facilement identifiables via un sigle distinctif Obligation de fournir un rapport annuel d'exploitation et d'utilisation du système aux autorités	S'assurer que les véhicules soient suffisamment partagés : max 80% des km parcourus par un même utilisateur, minimum 4 membres par véhicule et partagés au minimum 10 fois par an Obligation de dresser un bilan annuel et de réaliser une enquête auprès de ses membres tous les 3 ans
Organisme reconnu	Cambio ZenCar Poppy + agrément spécifique pour les systèmes de partage de voitures pour les particuliers (voir ci-dessous)	Cambio	Cambio Cozywheels Partago Dégage BattMobiel GreenMobility Valckenier Share

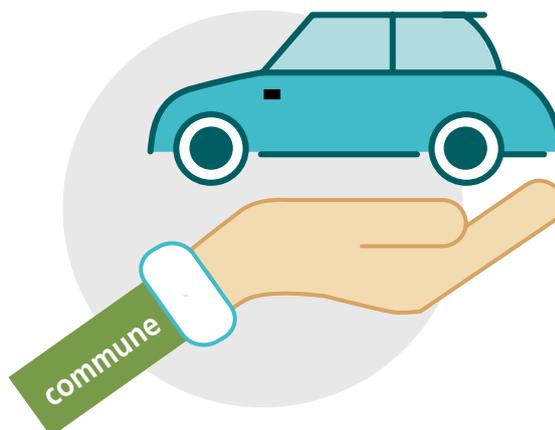
3. La mutualisation de la flotte de véhicules communaux

Les communes peuvent aller plus loin en se positionnant comme organisatrices et utilisatrices de l'autopartage à l'échelle de la commune.

Deux possibilités existent pour permettre à l'administration communale de rentrer concrètement dans une démarche d'autopartage :

- Soit la commune, ou une autre collectivité, peut montrer l'exemple en mutualisant les flottes des différentes structures publiques de son territoire (administration communale, office du tourisme, CPAS...) et ainsi susciter un effet d'entraînement. Ces véhicules sont alors mis à la disposition des citoyens de la commune et/ou des employés communaux, pour l'utilisation privée en soirée et le weekend quand ils ne sont pas utilisés pour les déplacements professionnels ;
- Soit la commune n'est pas propriétaire de ses véhicules (ou d'une partie de ceux-ci) mais a recours à une société d'autopartage pour certains trajets professionnels de l'administration. Lorsqu'un opérateur d'autopartage est déjà présent sur le territoire, la collectivité peut s'inscrire

Le remplacement d'un ou de plusieurs véhicules du parc automobile de l'administration peut être une bonne opportunité pour se poser la question de l'autopartage. Il est alors important d'identifier clairement les besoins de mobilité du personnel et de voir quelles sont les possibilités de partage



(par exemple : combien de temps les véhicules sont-ils utilisés effectivement par le personnel, existe-t-il déjà un système de réservation des véhicules en interne, les véhicules sont-ils utilisés lors de certains jours fixes, en soirée, le véhicule doit-il être disponible pour certains besoins de dernière minute...).

Un bon diagnostic permettra d'identifier les plages horaires pendant lesquelles le(s) véhicule(s) peu(ven)t être mis à disposition de l'extérieur, de voir s'il est nécessaire de bloquer certaines plages fixes pour le personnel ou si les membres du personnel réservent le véhicule au même titre que les citoyens.

¹⁴ Plus d'informations sur le site de la ville de Gand www.stad.gent, rubrique « Mobiliteit en openbare werken »

Les deux types de solutions d'autopartage au sein de l'administration présentent des avantages et des spécificités qui sont comparées dans le tableau ci-dessous.

De nombreuses communes en Flandre partagent déjà leurs véhicules communaux et cela fonctionne relativement bien.

Ces initiatives commencent à voir le jour en Wallonie et plusieurs communes réfléchissent à sa mise en œuvre. A titre d'exemple, nous épinglons ci-contre l'exemple de la commune de Walhain.

	METTRE EN AUTOPARTAGE DES VÉHICULES COMMUNAUX	FACILITER LE DÉPLOIEMENT D'UN VÉHICULE PARTAGÉ ENTRE ADMINISTRATION ET CITOYENS
Propriétaire du véhicule	La commune (ou une autre collectivité)	Opérateur d'autopartage
Plage horaire	La commune peut faire le choix des horaires de mise à disposition, soit en dehors des heures de travail soit en continu (avec réservation nécessaire pour le personnel communal). Un bon diagnostic en amont permet de mieux connaître les besoins de l'administration et de rentabiliser au mieux l'utilisation.	Deux possibilités : -Le personnel réserve le véhicule à l'avance en fonction des besoins -Certains opérateurs permettent la réservation d'une plage fixe pour les déplacements professionnels (à définir en fonction de la fréquence d'utilisation)
Gestion du partage (réservation, facturation...)	La collectivité peut mettre en place sa propre solution mais la plupart des communes passent par un opérateur d'autopartage (comme pour l'autopartage de voisinage)	Gestion par l'opérateur Facturation vers l'administration en fonction de l'utilisation par le personnel
Gestion des clés	Soit échange physique des clés (ou via une boîte à clés avec code) à solution la moins chère Soit installation d'un boîtier au sein du véhicule permettant une ouverture sans contact (carte ou smartphone)	En fonction de la solution de l'opérateur (ouverture par carte ou smartphone)
Assurance	A charge de la commune ou via la plateforme organisant le partage Assurance spécifique permettant l'autopartage	Prise en charge par la société d'autopartage
Entretien et nettoyage	A charge de la commune	A charge de la société d'autopartage ou de la commune selon les conditions du contrat
Coût pour la commune	oût habituel pour un véhicule (achat, entretien, assurance, nettoyage, carburant...) + coût éventuel d'affiliation à une plateforme d'autopartage : entre 20 et 150 €/mois. Les recettes du partage reviennent à la commune, ce qui permet de mieux rentabiliser le(s) véhicule(s), voire de générer des revenus.	La mise à disposition d'un véhicule par un opérateur varie entre 250 et 800 €/mois (fonction du type de véhicule : thermique/ électrique, des services fournis, de la durée du contrat, de la plage horaire réservée et des tarifs mis en place pour le personnel, du taux d'utilisation...) Un système de cashback peut être mis en place permettant de diminuer les frais pour la collectivité, plus le véhicule est utilisé.
Exemple d'opérateurs en Wallonie	CozyWheels, Wibee (partage des coûts) Getaround (prix du marché)	Cambio, Wibee, Automotorshare (ShareMobility), Hesbenergie...



Q Voiture partagée de la commune de Walhain (sources : SiteWeb de la commune de Walhain)



Q **COMMUNE DE WALHAIN – 7.500 HABITANTS – 194 HAB./KM²**

Début 2021, la commune a acquis un véhicule électrique d'occasion récent et a fait le choix de le partager entre le personnel communal et les habitants de Walhain.

Propriétaire du véhicule : la commune de Walhain

Plateforme d'autopartage : Wibee

Type de véhicule : Renault Kangoo Maxi Z.E. électrique

Ouverture du véhicule : via l'application Wibee

Assurance et entretien : à charge de la commune

Retour d'expérience :

Quels étaient les critères de la commune pour le choix de la plateforme de gestion ?

« Nous avons comparé plusieurs plateformes permettant de partager notre véhicule et étions attentifs à ce que celle-ci puisse prendre en charge les éléments suivants :

- **la gestion des affiliations (nouvelles et exclusions) ;**
- **les accès à la plateforme et au site de réservation du véhicule (via smartphone a minima) ;**
- **l'accès au véhicule et la gestion du véhicule (ouverture, fermeture et démarrage en autonomie, badge d'accès à la borne de recharge, gestion des amendes de circulation...)**
- **la gestion de la facturation aux utilisateurs extérieurs à l'administration communale et la rémunération/facturation de l'administration communale... ».**

Plus d'infos sur le site de la commune www.walhain.be, rubrique « Environnement – Mobilité »



Q EXEMPLE: COMMUNE DE LA PANNE – 11.230 HABITANTS – 419 HAB./KM²

Depuis 2015, la commune de la Panne partage un véhicule communal, lorsqu'il n'est pas utilisé pour les déplacements professionnels du personnel. Le partage est ouvert à tous les résidents de la commune ainsi qu'aux détenteurs d'une résidence secondaire sur le territoire (depuis 2018).

Propriétaire du véhicule : la commune de La Panne

Type de véhicule : Renault Clio

Plateforme d'autopartage : aucune – gestion par la commune

Ouverture du véhicule : retrait des clés à la Maison communale

Assurance et entretien : à charge de la commune

Retour d'expérience :

Comment fonctionne l'autopartage ?

Le véhicule peut être réservé à tout moment de la semaine, sauf s'il est déjà réservé pour les besoins de l'administration ou pour un autre utilisateur. La réservation s'effectue par téléphone ou en se rendant à l'administration communale. A l'heure actuelle, il y a 19 abonnés dont la fréquence d'utilisation est très variable: certains l'utilisent très sporadiquement et d'autres beaucoup plus fréquemment. Par exemple, durant le second trimestre 2021, 54 trajets ont été effectués par 5 abonnés, pour un total de 1.550 km et environ 230 heures d'utilisation.

Quel est l'investissement pour la commune en termes de gestion du partage ?

Le partage du véhicule communal nécessite un investissement important de la part de la commune et notamment pour la rédaction des contrats et du règlement d'ordre intérieur (réalisés sur base des exemples fournis par Autodelen), les affiliations et la gestion des cautions et ensuite la gestion des réservations, de la remise des clés, de la facturation (et le remboursement des pleins d'essence), du nettoyage et des entretiens.

Plus d'infos sur le site de la commune www.depanne.be, rubrique «autodelen »

4. La commune, facilitatrice de l'autopartage

La dernière étape de ce grand chapitre sur le rôle que peut jouer une commune pour offrir un système d'autopartage à ses citoyens, évoque les outils permettant de faciliter l'implantation d'un opérateur d'autopartage sur son territoire.

En milieu moins dense, rural ou non, le service d'autopartage recourant à des véhicules de flottes pourra difficilement se développer sans une aide financière de la commune ou d'autres structures publiques locales (ou régionales). Cette implication financière peut prendre différentes formes dont la plus courante est une contribution pour atteindre l'équilibre d'exploitation du service¹⁵. Lors du développement d'un nouveau projet immobilier, cette participation financière peut être partagée ou prise en charge par d'autres parties prenantes, telles que les promoteurs immobiliers.

¹⁵ On pourrait également imaginer que la commune garantisse un nombre minimum de locations du véhicule pour ses employés communaux (ou d'autres structures du territoire) afin d'assurer un certain seuil de rentabilité de base. Ce nombre de locations payantes peut être inscrit dans un contrat entre la commune et l'opérateur.

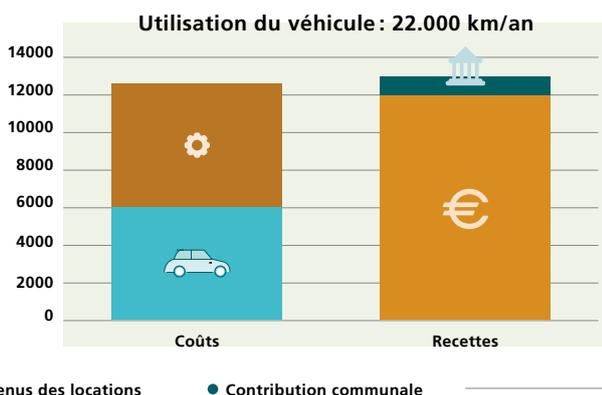
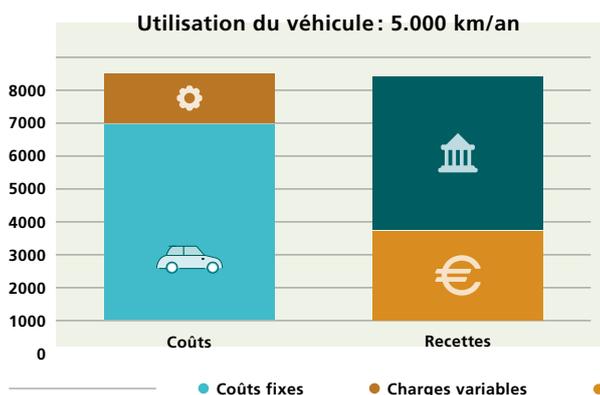
a. Financement par la commune

La participation financière, demandée à la commune par les sociétés d'autopartage, permet de couvrir les risques d'une croissance d'utilisation plus lente que dans des centres urbains, où la masse critique d'utilisateurs sera plus rapidement atteinte. Pour ce faire, la plupart des sociétés d'autopartage fonctionnent avec un système de « cash-back », ce qui signifie que, plus la voiture roule, plus l'apport financier demandé à la collectivité diminue. Si le seuil de rentabilité du véhicule est atteint, plus aucun apport financier n'est demandé, pour autant que la commune puisse aider à maintenir ce seuil par des actions de promotion et de communication.

Le seuil de rentabilité d'un véhicule partagé, c'est le volume de locations nécessaires pour couvrir les coûts du véhicule (et des services liés). Il est donc variable en fonction du type de véhicule, des services inclus dans le contrat de la société et du tarif demandé à l'utilisateur.

L'exemple ci-dessous vise à montrer comment peut être calculé le seuil de rentabilité d'un véhicule en autopartage, en fonction du nombre de km parcourus. Les chiffres évoqués sont approximatifs et globalisés en fonction des données de différents opérateurs et de la littérature existante sur le sujet.

COÛT		RECETTES	
	Coûts fixes pour une citadine récente avec un moteur thermique (véhicule, assurances, taxes de circulation...) ainsi que les coûts fixes liés au service d'autopartage (équipement du véhicule, plateforme informatique, gestion et frais de personnel...).		Revenus engendrés par km parcouru par les utilisateurs du véhicule partagé sur base d'un tarif moyen (incluant les frais par km, les frais horaires et les frais d'abonnement)
	Charges variables incluant les frais de carburants, les entretiens, le nettoyage, la gestion des clients... qui augmentent si la voiture roule plus.		Apport financier annuel de la commune permettant d'atteindre le seuil de rentabilité du véhicule (montant approximatif dépendant des opérateurs et services inclus)



Comme on le voit dans l'exemple ci-dessus, le seuil de rentabilité d'un véhicule (type citadine) se situe autour de 20 à 24.000 km/an, ce qui représente par exemple un volume d'abonnés de 15 à 20 utilisateurs effectuant chacun plus de 1.000 km/an (soit plus ou moins 100 km/mois/abonné).

Le budget communal à prévoir pour la mise en place de l'autopartage se situe donc aux environs de 6.000 à 8.000 € par an au début du projet. Ce montant diminue en fonction du succès de l'opération. Ici, comme dans les chapitres

précédents, la communication et la promotion de l'autopartage jouent donc un rôle prépondérant !

Le coût de l'opération n'est évidemment pas le seul critère à prendre en compte dans le choix de l'opérateur car les services proposés (nettoyage, type d'assurance...), les termes du contrat (durée, obligation de la commune...) et les conditions d'implantation (nombre minimum de véhicules, d'abonnés...) sont variables d'un opérateur à l'autre.



L'autopartage et le Budget Mobilité

En Belgique, la voiture de société, proposée à de nombreux travailleurs, est certainement un des freins au développement de l'autopartage.

Le Budget Mobilité ouvre certaines perspectives puisqu'il permet d'échanger sa voiture de société pour des solutions de mobilité alternatives. Le Budget Mobilité repose sur trois piliers :

- *le pilier 1 : une voiture de société respectueuse de l'environnement ;*
- *le pilier 2 : des moyens de transport durables et certains frais de logement pour les travailleurs qui habitent à proximité de leur lieu de travail ;*
- *le pilier 3 : le budget restant après les dépenses liées au piliers 1 et 2.*

Le travailleur est libre de répartir son budget mobilité sur ces trois piliers.

L'autopartage fait partie du deuxième pilier et peut donc tout à fait être pris en compte dans le Budget Mobilité. Il s'agit cependant de l'abonnement à un service d'autopartage via un opérateur officiel, ce qui ne prend pas en compte les frais d'autopartage entre particuliers. Le partage d'une voiture de société est également rendu impossible par les modalités d'utilisation reprises dans la car-policy qui limite souvent le nombre de conducteurs au détenteur de la voiture (parfois étendu aux membres du ménage).

Le Budget Mobilité est cependant uniquement applicable aux travailleurs qui, dans le cadre du système salarial de leur employeur, disposent d'une voiture de société ou qui y sont éligibles. Le secteur public est donc peu concerné par ces nouvelles mesures.



🔍 Voiture partagée de la ville de Ciney (sources : site web de la ville de Ciney)



🔍 **EXEMPLE: COMMUNE DE CINEY – 18.800 HABITANTS – 113 HAB./KM²**

En 2010, la Ville de Ciney a décidé de se lancer dans l'autopartage avec la société Cambio. Il s'agissait d'une première initiative en dehors des grandes villes wallonnes.

Propriétaire du véhicule: Cambio

Type de véhicule: Citadine (thermique)

Plateforme d'autopartage: Cambio

Retour d'expérience:

Est-ce que l'autopartage engendre toujours des frais pour la commune aujourd'hui ?

La Ville n'intervient plus dans le financement des véhicules Cambio. Les coûts encore présents pour la commune sont l'entretien des stations et quelques actions de promotion du système.

Est-ce que le seuil de rentabilité du véhicule a été facilement atteint ?

L'objectif était d'atteindre 20 abonnés sur la première année (2011). Ce chiffre a été rapidement atteint et après moins de deux ans la commune ne contribuait déjà plus financièrement: le seuil de rentabilité du véhicule était atteint. La demande a continué à croître et d'autres véhicules ont été mis à disposition. Aujourd'hui, 3 voitures, réparties dans 2 stations, sont disponibles pour les Cinaciens ou d'autres abonnés, arrivant notamment en train à la gare de Ciney.

Les véhicules sont-ils utilisés aussi par les agents communaux ?

La Ville envisageait de concrétiser cette possibilité en mars 2020 mais, étant donné la crise sanitaire, les déplacements professionnels ont été fortement réduits. Ce projet sera prochainement relancé. L'utilisation des voitures partagées pour les déplacements professionnels permettra de réduire l'utilisation des véhicules personnels dans le cadre du travail.



b. Intégration dans les projets immobiliers

Le logement, point de départ de la plupart des déplacements, constitue un endroit idéal pour la mutualisation de véhicules entre voisins. En outre, déménagement rime souvent avec réorganisation de ses déplacements. Dès lors, intégrer dès le départ une réflexion sur l'autopartage dans les projets immobiliers de taille significative peut être un bon point de départ pour lancer la dynamique sur le territoire d'une commune.

Pour les promoteurs immobiliers, l'intégration de l'autopartage dans les projets va permettre de réduire le nombre de places de stationnement et donc représenter un gain de surface. Ce gain peut également être répercuté sur le prix du logement pour les acquéreurs. En milieu rural ou peu dense, l'objectif premier sera de limiter le recours à un second véhicule personnel et ainsi de réduire le quota de places de parking par logement. Ces initiatives sont à promouvoir notamment dans les projets d'écoquartiers pour lesquels une démarche de développement durable est déjà initiée.

L'autopartage « résidentiel » est encore fort peu pratiqué en Wallonie, mais plusieurs exemples fonctionnent à l'étranger. La Ville de Nivelles a lancé une première démarche dans ce sens, en novembre 2019, dans un nouveau quartier situé à proximité de la gare (voir ci-après), en partenariat avec le promoteur Thomas&Piron.

L'autopartage résidentiel : pour quel type de projet ?

Le choix de la localisation a évidemment toute son importance. En effet, comme déjà dit précédemment, le recours à l'autopartage est facilité si l'utilisateur n'a pas besoin de son véhicule pour les trajets domicile-travail. Le développement

de projets immobiliers à proximité d'une gare, d'un arrêt de bus structurant ou de pôles d'emplois accessibles via les modes actifs permet d'envisager l'intégration de l'autopartage. En outre, l'offre de stationnement prévue dans le projet va également favoriser ou non le recours à l'autopartage pour les futurs habitants.

Des expériences à l'étranger montrent que les résidences sociales ou les résidences pour étudiants/jeunes travailleurs semblent également être des endroits pertinents pour envisager la mise à disposition de véhicules partagés. En effet, les personnes ne disposant pas de voiture y sont souvent plus nombreuses que sur d'autres sites.

En Wallonie, il n'existe pas encore de normes sur le nombre de places requises pour l'autopartage dans les projets immobiliers. On peut citer l'exemple de San Francisco qui a intégré cet élément dans son « Code de l'Urbanisme ». Toute nouvelle promotion de 50 logements et plus doit comporter une place de stationnement dédiée à l'autopartage. Ces places peuvent être mises à disposition sur place ou dans une construction voisine située à moins de 240 mètres.

Quels outils pour sa mise en place ?

Le meilleur moment pour intégrer l'autopartage dans un projet se situe au moment de la demande de permis, stade auquel la commune a un rôle à jouer.

A Nivelles, par exemple, une des actions du Programme stratégique transversal (PST) 2019-2024 est d'imposer la mise en place de véhicules partagés en charge d'urbanisme pour les projets de moyenne et large envergure.

Les charges peuvent être imposées dans les permis d'urbanisme, les permis d'urbanisme de constructions groupées,



les permis uniques, les permis d'urbanisation et les permis socio-économiques intégrés. Elles concernent donc la plupart des actes d'aménagement.

Les charges d'urbanisme apparaissent dans le livre IV du Code de Développement Territorial (CoDT). Elles consistent en des « actes ou travaux imposés au demandeur, à l'exclusion de toute contribution numéraire, en vue de compenser l'impact que le projet fait peser sur la collectivité communale ». Les charges sont différentes des conditions qui peuvent être imposées dans les permis et qui sont nécessaires au projet.

Une des difficultés, cependant, est que le paiement d'un prestataire extérieur, par exemple pour la mise à disposition de voitures partagées ou l'exploitation d'une ligne de bus, est considérée comme une contribution numéraire, contrairement à la Région bruxelloise. Ceci n'empêche pas d'intégrer la mise en place d'une station de voiture(s) partagée(s) au sein du projet mais elle doit alors faire l'objet d'une négociation avec le promoteur. Si l'autopartage permet la réduction du nombre de places de stationnement, il est de l'intérêt du promoteur de le prévoir. On est donc plus directement dans une charge, mais cela devient inhérent au projet lui-même. A Nivelles, c'est au travers d'une convention tripartite entre la Ville, le promoteur Thomas&Piron et la société Cambio que le projet a pu voir le jour.

Il est donc primordial que ces aspects soient discutés avec le service en charge de l'instruction du dossier au stade de l'avant-projet. A Namur, une note d'orientation relative aux charges d'urbanisme a été rédigée et validée par le Collège communal. Elle a pour objectif de préciser la manière dont la Ville applique la possibilité d'imposer des charges d'urbanisme lors de la délivrance de permis. La charge d'urbanisme doit en effet respecter le principe de proportionnalité¹⁷. Le coût d'exploitation de la voiture partagée, durant les

premières années de lancement, peut être comptabilisé dans le montant des charges en respect de ce principe de proportionnalité. A ce titre, c'est au promoteur d'encourir les risques et dans son intérêt de relayer et de promouvoir l'autopartage.

Une des difficultés, cependant, est que le paiement d'un prestataire extérieur, par exemple pour la mise à disposition de voitures partagées ou l'exploitation d'une ligne de bus, est considérée comme une contribution numéraire, contrairement à la Région bruxelloise. Ceci n'empêche pas d'intégrer la mise en place d'une station de voiture(s) partagée(s) au sein du projet mais elle doit alors faire l'objet d'une négociation avec le promoteur. Si l'autopartage permet la réduction du nombre de places de stationnement, il est de l'intérêt du promoteur de le prévoir. On est donc plus directement dans une charge, mais cela devient inhérent au projet lui-même. A Nivelles, c'est au travers d'une convention tripartite entre la Ville, le promoteur Thomas&Piron et la société Cambio que le projet a pu voir le jour.

Il est donc primordial que ces aspects soient discutés avec le service en charge de l'instruction du dossier au stade de l'avant-projet. A Namur, une note d'orientation relative aux charges d'urbanisme a été rédigée et validée par le Collège communal. Elle a pour objectif de préciser la manière dont la Ville applique la possibilité d'imposer des charges d'urbanisme lors de la délivrance de permis. La charge d'urbanisme doit en effet respecter le principe de proportionnalité¹⁷. Le coût d'exploitation de la voiture partagée, durant les premières années de lancement, peut être comptabilisé dans le montant des charges en respect de ce principe de proportionnalité. A ce titre, c'est au promoteur d'encourir les risques et dans son intérêt de relayer et de promouvoir l'autopartage.

Q EXEMPLE: COMMUNE DE GENAPPE – 15.600 HABITANTS – 172 HAB./KM²



En 2020, la Ville de Genappe a lancé un marché public de services pour la mise à disposition partagée de deux véhicules électriques. Le développement de l'autopartage faisait partie intégrante des objectifs du Plan stratégique transversal (PST) de la commune ainsi que du Plan Climat.

Afin de confirmer l'intérêt des citoyens pour ce type de mobilité, la commune de Genappe a préalablement lancé une enquête auprès des habitants. Deux voitures sont aujourd'hui disponibles à la rue de la Station à Genappe.

Propriétaire du véhicule: Automotorshare (groupe Valckenier)

Type de véhicule: Renault Zoé (électrique)

Plateforme d'autopartage: ShareMobility

Ouverture du véhicule: via l'application ShareMobility

Assurance et entretien: Automotorshare

Retour d'expérience:

Comment le partenaire d'autopartage a-t-il été sélectionné ?

La Ville de Genappe a lancé un marché public de services pour la mise à disposition de deux véhicules électriques partagés. Les principaux critères d'attribution étaient les suivants :

- la politique tarifaire, à savoir le coût pour l'utilisateur et le coût pour la Ville ;
- la qualité du système: la facilité de réservation, la possibilité d'étendre le réseau en cas de succès, la fréquence de nettoyage, le modèle du véhicule et la valorisation des heures d'utilisation ;
- la politique environnementale ;
- l'autonomie du véhicule.

Quel est le modèle de financement ?

Il est basé sur le principe du cash-back, c'est-à-dire que plus la voiture roule, plus la participation financière de la Ville diminue. La participation financière de base est de 550 € HTVA par véhicule et par mois. L'idée est d'arriver à un point d'équilibre où plus aucun apport de la Ville ne sera nécessaire. Aujourd'hui, cet apport financier est en partie valorisé par des heures d'utilisation à disposition de l'administration.

Quels sont les premiers retours de l'expérience ?

Malgré la pandémie qui peut constituer un frein à l'utilisation des voitures partagées, l'analyse des données réalisées mensuellement permet de constater une hausse du nombre d'abonnés. Le nombre de kilomètres parcourus cumulés pour les deux voitures partagés était de 1530 km en septembre 2021 et de 1780 km en octobre 2021.

La Ville envisage de déplacer une des deux voitures sur la Grand 'Place, après l'installation d'une borne de recharge, pour élargir la zone desservie et ainsi répondre aux demandes des habitants révélées lors de l'enquête préalable.

Plus d'infos sur le site de la commune www.genappe.be, rubrique « Station de voitures électriques partagées à Genappe »



Q EXEMPLE : VILLE DE NIVELLES – 29.032 HABITANTS – 475 HAB./KM²

A Nivelles le programme stratégique transversal a repris comme action d'« imposer la mise en place de véhicules partagés en charge d'urbanisme pour les projets de moyenne et large envergure ». Deux projets ont déjà vu le jour, l'un avec la société Cambio et l'autre avec Wibee.

Quel est le rôle de la commune ?

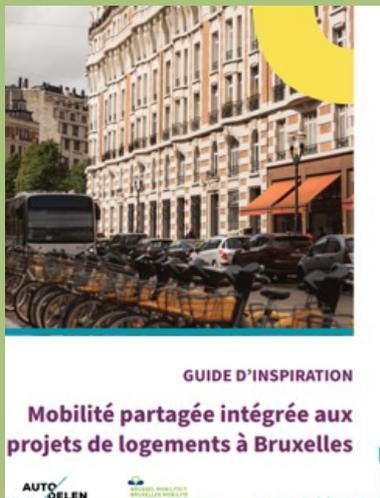
Pour Cambio, la commune est partenaire de la convention tripartite entre le promoteur du projet immobilier, la Commune et Cambio. Mais les coûts sont entièrement pris en charge par le promoteur. La commune n'intervient pas financièrement dans le projet. Cette convention a une durée de 4 ans, durant laquelle l'objectif est d'atteindre le seuil de rentabilité pour ces véhicules.

Quel est le coût pour le promoteur ?

Selon Wibee, le modèle d'intégration de l'autopartage dans les projets immobiliers présente un potentiel important. Un promoteur immobilier peut intégrer une voiture partagée en intégrant la charge d'un leasing sur 4 ans pour cette voiture au sein de son projet. Il peut justifier d'une emprise parking moindre pour son projet et faire des économies sur le poste parking. Il faut compter environ 25.000 € pour une voiture thermique et environ 35.000 € pour une voiture électrique mise à disposition pendant 4 ans. A titre de comparaison, la construction d'une place de parking en ouvrage (souterrain) est de l'ordre de 25 à 35.000 € et à l'extérieur, d'environ 5.000 € à 8.000 €.

Quel est le premier bilan de ces expériences ?

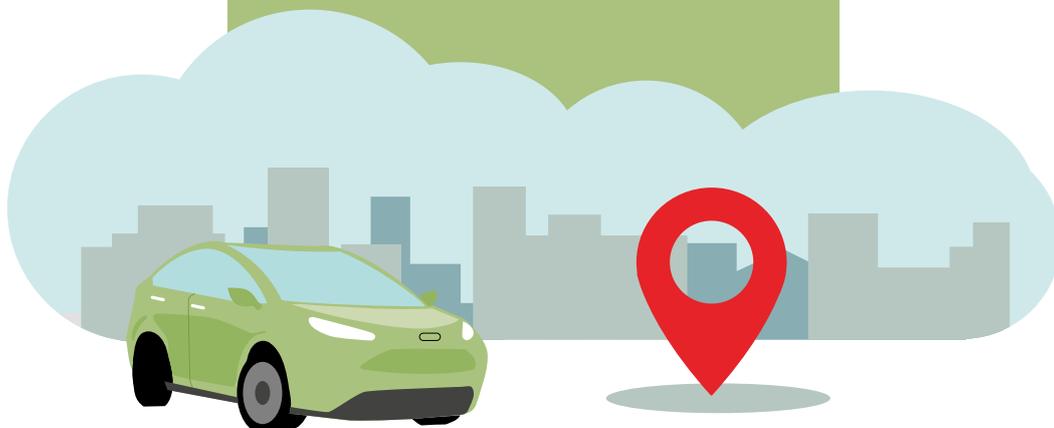
L'objectif de ces projets était d'éviter à un ménage d'avoir deux voitures, sachant qu'il peut utiliser ponctuellement un véhicule sans en être propriétaire. Pour le projet immobilier de Thomas&Piron en partenariat avec Cambio, le taux d'occupation moyen des deux voitures a été de 36% pour l'année 2020, ce qui correspond à une utilisation quotidienne de 7 à 8 heures par jour, entre les 35 ménages de Nivelles qui se sont abonnés, alors que l'utilisation moyenne d'une voiture à usage privé est estimée en moyenne à une heure par jour.

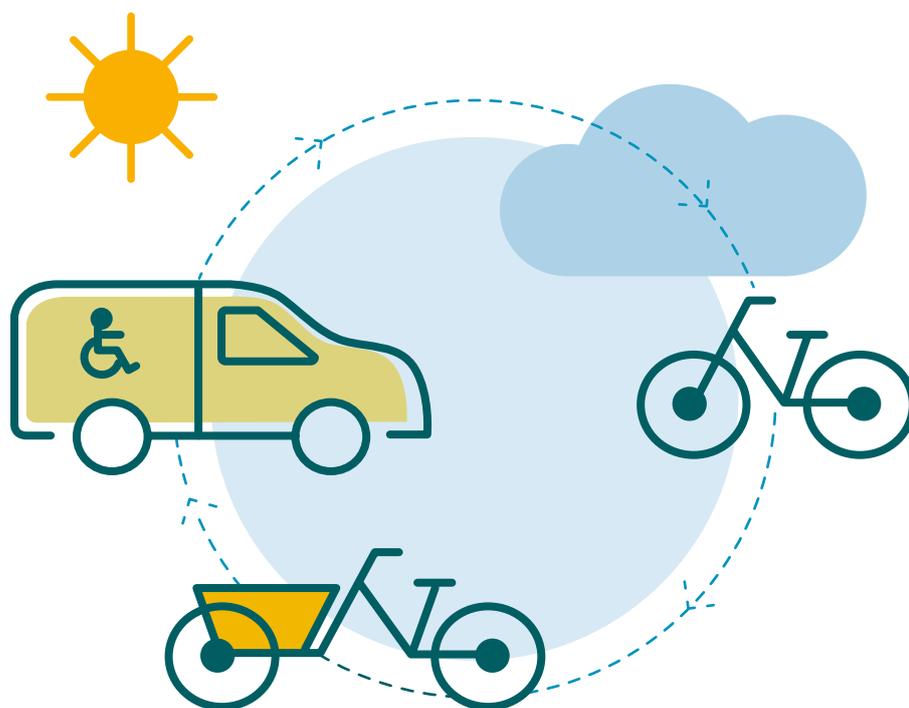


Un nouveau guide d'inspiration sur la mobilité partagée dans les projets de logements vient de paraître au moment où nous clôturons cette Cemathèque.

Ce guide, publié par Autodelen.net avec le soutien de Bruxelles Mobilité, donne des pistes concrètes pour intégrer la mobilité partagée dans les projets de développement urbanistique. Même s'il est axé sur la Région de Bruxelles-capitale, il évoque plusieurs cas pratiques à Bruxelles, en Flandre ou ailleurs pouvant servir d'exemple et d'inspiration pour de nouveaux projets en Région wallonne.

Le guide d'inspiration : Mobilité partagée intégrée aux projets de logements Bruxelles, Bruxelles Mobilité 2021, est accessible sur le site www.autodelen.net





Le partage d'autres types de véhicules

Cette Cemathèque fait un focus sur le partage de voitures. Le développement de différentes plateformes et l'essor de l'économie du partage ouvrent le champ des possibles dans la sphère des services. Il est donc aujourd'hui envisageable de partager différents objets du quotidien dans tous les domaines, et la mobilité ne fait pas exception.

Outre le partage de voitures entre particuliers, il est aujourd'hui possible de partager son vélo électrique, son vélo-cargo, son véhicule adapté PMR, son véhicule utilitaire... L'achat d'un vélo-cargo ou l'adaptation d'un véhicule pour le transport de personnes à mobilité réduite est une démarche qui coûte cher par rapport à un vélo ou à un véhicule classique. Mettre son véhicule en partage ou emprunter celui de son voisin permet de disposer du véhicule adapté à ses besoins ponctuels tout en diminuant les coûts, autant pour le propriétaire que pour l'utilisateur.

En Wallonie, deux opérateurs proposent déjà ce type de service :

- *Cozywheels permet le partage de vélo électrique, de vélo-cargo (utilitaire et/ou familial), de véhicule adapté aux PMR et de véhicule utilitaire ;*
- *Wibee propose également le partage de vélo électrique entre voisins ou l'acquisition d'un vélo-cargo en colocation via la coopérative Wishare, sur le même principe que la colocation d'une voiture (voir page 8).*

Quelques clés pour la réussite d'un projet d'autopartage



Suite à toutes les expériences présentées dans les chapitres précédents et sur base de la littérature existante, ce chapitre synthétise différents éléments-clés pour un développement optimal de l'autopartage sur un territoire.

Notons néanmoins que le secteur, les acteurs et les mentalités sont en constante évolution. Les éléments ci-dessous seront peut-être amenés à être revus rapidement en fonction de l'évolution de l'autopartage en Wallonie.

1. Adapter le type d'autopartage aux réalités de la commune

Les exemples mentionnés précédemment montrent que les territoires ne sont pas prêts à recevoir tous les types d'autopartage et qu'il faut donc adapter ces objectifs en fonction de la réalité communale. L'autopartage entre particulier est sans doute le plus adaptable à tous les types de territoires.

Pour mettre en place un autopartage plus organisé, via des véhicules de flottes ou de collectivités, il est intéressant de tenir compte de certains critères qui favoriseront le succès de l'opération:



a. Les trajets domicile-travail

Comme le montrent les enquêtes, l'autopartage¹⁸ est une solution utilisée ponctuellement pour des trajets occasionnels (rendre visite à la famille ou aux amis, les loisirs le soir et le week-end ou des achats ponctuels), à des fréquences variables (en moyenne 2 à 3 fois par mois). L'utilisateur potentiel d'un service d'autopartage doit donc pouvoir se passer d'une voiture personnelle et recourir à des modes alternatifs à celle-ci pour des trajets qu'on peut qualifier de déterminants : ceux réalisés de manière quotidienne entre le domicile et le lieu de travail. Une enquête menée en France en 2013 et 2016¹⁹ montre qu'environ la moitié des usagers actifs vit à moins de 5 km de son lieu de travail, que plus de 40 % des usagers de l'autopartage en France ont recours aux transports en commun de façon quotidienne et qu'ils sont aussi particulièrement enclins à marcher ou à faire du vélo de manière quotidienne, puisqu'un tiers des usagers de l'autopartage a recours à un de ces modes actifs tous les jours ou presque. L'augmentation du télétravail suite à la crise du covid pourrait également faire évoluer le public potentiel de l'autopartage.

b. Le réseau de transports publics

Complémentaire à ce premier point, la présence de services de transport public sur le territoire renforce également l'accès aux véhicules mis à disposition en autopartage. Par exemple, le choix d'implantation à proximité de la gare, comme à Ciney, permet une meilleure visibilité/lisibilité auprès des utilisateurs locaux et accroît le potentiel d'intermodalité train + autopartage pour les utilisateurs venant de l'extérieur.

Puisqu'il est démontré que le recours aux transports publics est très important pour les usagers de l'autopartage, certains pays ou villes européennes ont mis en place des partenariats entre les acteurs du transport public et les services d'autopartage. En Wallonie, il n'y a pour l'instant pas d'avantage tarifaire longue durée sur les transports en commun pour les usagers de l'autopartage mais certaines campagnes ponctuelles ont été menées entre le TEC et Cambio, proposant notamment des réductions sur les frais d'activation ou sur la première facture Cambio aux abonnés du TEC.

c. Les moyens que les collectivités sont prêtes à mobiliser

Comme évoqué dans les chapitres précédents, dans les zones peu denses, le déploiement d'un service d'autopartage pourra difficilement se faire sans une aide financière de la collectivité. Cette aide peut être supportée directement par la commune ou bien reportée sur d'autres acteurs du territoire (comme dans le développement d'un projet immobilier) ou partagée avec les citoyens et/ou les opérateurs d'autopartage (risque partagé, économie collaborative...).

d. Les contraintes induites par la gestion de l'espace public

Parmi les raisons régulièrement évoquées qui ont conduit à l'adhésion à un service d'autopartage, on retrouve l'affranchissement des contraintes de stationnement. Certaines enquêtes montrent en effet que près d'un tiers des utilisateurs utilisent fréquemment les transports en commun pour des raisons de congestion, de contraintes de stationnement au lieu de destination, de coûts économiques... Le développement de l'autopartage va donc de pair avec une restriction de l'usage de la voiture particulière.

¹⁸ Notons que les différents types d'autopartage répondent à des besoins différents, nous parlons ici principalement de l'autopartage en boucle (retour à la station de départ) que ce soit via un opérateur ou entre particuliers.

¹⁹ 6t-bureau de recherche, 2013 et 2016

La redistribution de l'espace public en faveur des modes alternatifs à la voiture ainsi que la mise en place d'une politique de stationnement volontariste peuvent contribuer favorablement au développement d'un service d'autopartage.

e. La complémentarité avec l'usage professionnel

La présence d'entreprises, d'administrations ou de professions libérales peut également contribuer au succès de l'autopartage, pour autant que ces cibles puissent être atteintes. Aujourd'hui, la grande majorité des abonnés à l'autopartage le sont à titre particulier uniquement et peu de déplacements professionnels sont couverts par ce type de service.

Or, l'usage professionnel est complémentaire à l'usage privé et peut contribuer à une meilleure rentabilité du service.

En effet, les professionnels concentrent leurs déplacements durant les jours ouvrables alors que le privé a tendance à utiliser la voiture partagée le soir et le weekend.

Inciter et faire connaître l'autopartage (ainsi que les formules tarifaires professionnelles proposées par certains opérateurs) auprès de ces publics-cibles peut améliorer la rentabilité du système avec une plus grande utilisation horaire du véhicule. Intégrer ces acteurs au départ de la réflexion sur la mise en place de l'autopartage permet également de mieux connaître leurs besoins et d'adapter, le cas échéant, le type de véhicule, la localisation... pour favoriser un usage plus fréquent. Les administrations ont également leur rôle à jouer comme évoqué au chapitre précédent.



Photo Adobe Stock

2. Connaître les besoins des utilisateurs potentiels

En amont de l'installation d'un service d'autopartage, il peut également s'avérer utile de bien connaître les besoins et le profil des utilisateurs potentiels.

Citons l'exemple de la commune de Genappe qui a réalisé une enquête avant de se lancer concrètement dans l'autopartage. Cette enquête, diffusée en ligne, comprenait deux volets :

- un volet sur l'usage actuel de la voiture au sein du ménage (nombre de voitures, nombre de km parcourus...);
- un volet sur l'intérêt porté à l'autopartage (type de véhicule, localisation idéale, prix adéquat...).

Il est également intéressant de connaître les habitudes actuelles de déplacement pour en déduire le report potentiel vers l'autopartage en ajoutant des questions telles que le mode de déplacement principal pour les trajets domicile-travail, les raisons des déplacements secondaires, la fréquence d'utilisation de la voiture, etc. ainsi que des questions permettant d'orienter le choix du type d'autopartage (favorable au partage de son propre véhicule, confiance dans l'autopartage entre voisins...).

3. La localisation des stations

Dans le cas d'un service d'autopartage avec stations, il est primordial de bien localiser le lieu de mise à disposition des véhicules. Comme évoqué ci-dessus, la réalisation d'une enquête peut aider à trouver la localisation adéquate en fonction des utilisateurs potentiels.

Selon la littérature, il existe différents critères pour déterminer la localisation d'une station d'autopartage :

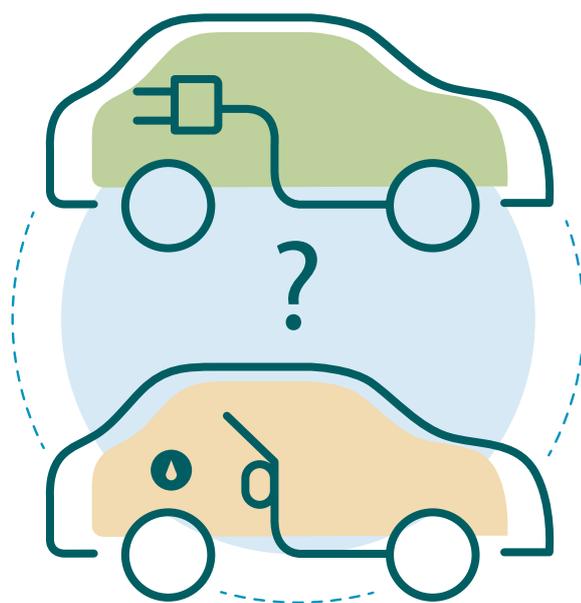
- une bonne desserte en transport public : un arrêt structurant de bus à moins de 600 mètres ou la présence d'une gare à moins d'un km ;
- la densité de l'habitat : centre de ville ou de village, quartier à plus forte densité...
- la pression du stationnement ou la réglementation du stationnement ;
- la présence de commerces de proximité aux alentours de la station ;
- les caractéristiques sociales du quartier : communauté locale active, peu d'actes de délinquance...
- la visibilité de la station : en voirie plutôt que dans un parking, station clairement identifiée...



Sur base de tous ces critères, les « Mobipôles » ou « Points-mob » dont nous vous parlions dans le Cemaphore n°155, semblent être le lieu idéal pour démarrer l'autopartage.

4. Un engagement à long terme

Bien que déjà implanté dans de nombreuses villes belges, l'autopartage est encore une solution de mobilité récente et souvent méconnue. Les expériences montrent que 2 à 4 ans sont nécessaires pour faire émerger l'autopartage dans des villes et communes de taille moyenne et donc au moins autant de temps dans les communes plus rurales. L'aide locale doit donc être envisagée sur une durée suffisamment importante pour porter ses fruits. Comme on l'a vu dans les points précédents, la communication et la promotion du système doivent être réalisées de manière récurrente, le budget doit être prévu sur plusieurs années et nécessite une coordination avec d'autres expériences de mobilité active sur le territoire. et souvent méconnue. Les expériences montrent que 2 à 4 ans sont nécessaires pour faire émerger l'autopartage dans des villes et communes de taille moyenne et donc au moins autant de temps dans les communes plus rurales. L'aide locale doit donc être envisagée sur une durée suffisamment importante pour porter ses fruits. Comme on l'a vu dans les points précédents, la communication et la promotion du système doivent être réalisées de manière récurrente, le budget doit être prévu sur plusieurs années et nécessite une coordination avec d'autres expériences de mobilité active sur le territoire.



?

€

Véhicule électrique ou thermique ?

Les différents exemples évoqués dans cette Cemathèque montrent une évolution vers l'autopartage de véhicules électriques. Cette tendance, vers des véhicules plus propres à carburant alternatif, fait partie des plans stratégiques à différents niveaux de pouvoir.

Le choix de la motorisation des véhicules doit néanmoins faire l'objet d'une analyse préalable afin d'identifier le type de véhicule adapté au contexte et au budget de la commune ou de l'opérateur qui le mettra en place.

Si le véhicule électrique présente de nombreux avantages (véhicule plus vert, moins de frais d'entretien, confort, image de marque...), différentes contraintes sont à prendre en compte dans la réflexion :

- *le coût plus important d'un véhicule électrique et donc un seuil de rentabilité plus élevé pour le véhicule autopartagé ;*
- *la nécessité d'avoir une station dédiée à la voiture partagée, équipée d'une borne de rechargement (coût supplémentaire à l'installation) ;*
- *le besoin de neutraliser le véhicule lors du chargement, qui n'est plus disponible pour le partage (pour éviter ce problème, certains opérateurs placent dans une même station un véhicule thermique et un véhicule électrique afin de garantir une voiture disponible) ;*
- *l'autonomie du véhicule et le réseau de bornes encore peu développé en Wallonie.*

Pour le partage entre particuliers, le véhicule électrique peut être vu comme une opportunité. Celui-ci étant plus cher à l'achat, il devient plus avantageux de le partager pour diminuer les coûts. En outre, un véhicule électrique demande en général moins d'entretien qu'un véhicule thermique, ce qui peut également être un argument en faveur du partage.



PERSPECTIVES

La diversité des formes d'autopartage et leur complémentarité ouvre des perspectives d'évolution de nos pratiques de mobilité, même en dehors des centres urbains. Son potentiel de développement en Belgique et en Europe est considérable. Le rapport récent publié par Autodelen montre une évolution positive partout en Belgique avec, en janvier 2021, près de 150.000 utilisateurs et près de 4.000 voitures partagées. Même si l'importance de ces chiffres est fortement liée au développement de cette pratique en Flandre et à Bruxelles, la Wallonie a connu sur l'année 2020, la plus forte évolution, portant le nombre d'utilisateurs à environ 6.630 (janvier 2021).

La mobilité partagée peut donc être considérée comme un des outils qui permettra de réduire l'impact environnemental des déplacements, de diminuer le budget mobilité des ménages et de réduire la congestion et l'impact de la voiture dans l'espace public au profit d'un meilleur cadre de vie.

L'émergence de l'économie collaborative, poussée par le développement des technologies numériques, permet de regrouper des individus prêts à s'engager pour une mobilité différente et ainsi de diminuer le nombre de voitures particulières en circulation. Dans le futur, un abandon de plus en plus important de la propriété automobile au profit de l'utilisation de véhicules partagés (notamment via les véhicules autonomes) pourrait se dessiner.

Le secteur de l'entreprise présente encore un énorme potentiel de développement de l'autopartage, complémentaire à l'usage des particuliers. Pour les entreprises et pour les administrations publiques, l'autopartage peut constituer une alternative plus durable et souvent moins coûteuse que la mise à disposition de voitures de société ou de pool de véhicules (avec des conditions fiscalement avantageuses grâce au Budget Mobilité). La question de l'autopartage devrait dès lors être intégrée comme une alternative à part entière dans les différents plans de déplacement d'entreprise ou dans les plans de mobilité des parcs d'activités économiques.

Comme l'ont montré les différents exemples évoqués dans ce document, les autorités locales ont un rôle essentiel à jouer dans le développement de l'autopartage, au travers de campagnes de communication, d'incitants financiers, de mesures de stationnement ou d'investissement dans des services d'autopartage. Outre l'échelon communal, la Région a également un rôle à prendre pour faciliter la mise en place de ces pratiques à l'échelle d'un territoire plus large, tels que les bassins de mobilité, voire la région toute entière, en proposant par exemple un soutien logistique ou financier aux communes souhaitant se lancer, une agrégation des opérateurs à l'échelle régionale, une meilleure interopérabilité entre les sociétés de transports publics et l'autopartage...



BIBLIOGRAPHIE

Autopartage et territoires, Cerema, 2018. Document téléchargeable : <https://www.cerema.fr>

Rapport Carsharing 2020, Autodelen.net, 2021. Document téléchargeable : <https://www.autodelen.net>

Les solutions de mobilité soutenable en milieu rural et périurbain, Réseau Action Climat – Fondation Nicolas Hulot, 2014. Document téléchargeable : <https://reseauactionclimat.org>

L'autopartage résidentiel – Un modèle à construire, Audiar Rennes, 2017. Document téléchargeable : <https://www.audiar.org>

L'autopartage comme vecteur d'une mobilité plus écologique et électrique, travail de fin d'études présenté par Jérôme Kempen, HEC Liège, 2018

Enquête nationale sur l'autopartage en France – l'autopartage comme déclencheur d'une mobilité alternative à la voiture particulière – rapport final de recherche, 6T-Bureau de recherche, 2013. Document téléchargeable : <https://citiz.coop>

Enquête nationale sur l'autopartage en France – édition 2019, 6T-Bureau de recherche, 2019. Document téléchargeable : <https://6-t.co>

L'autopartage et autres modes alternatifs à la possession de la voiture particulière – Expériences à Paris, en France et à l'étranger, APUR, 2008. Document téléchargeable : <https://www.apur.org>

Mobiliteit in uw buurt : een onderzoek van Autodelen.net, VVSG en Ferm, Autodelen.net, 2021. Document téléchargeable : <https://docplayer.nl>

E-Deal - Elektrisch autodelen voor lokale overheden : een praktische gids, Autodelen.net, 2019. Document téléchargeable : <https://www.autodelen.net>

Sites Internet

www.autodelen.net : site du réseau flamand de la mobilité partagée

<https://autodelen.gent> : site de promotion de l'autopartage à Gand



 Editeur :

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

Mobilité et Infrastructures

Boulevard du Nord 8, 5000 Namur

www.wallonie.be, mobilite.wallonie.be

Téléphone vert : 1718 (informations générales) – 1719 (allgemeine auskünfte)

Éditeur responsable : Ir Etienne WILLAME

ISSN : 2033-4680

 Contact :

SPW – DIRECTION DE LA PLANIFICATION DE LA MOBILITÉ

Boulevard du Nord, 8, 5000 Namur

Réseau des Conseillers en mobilité (CeM)

reseau-cem@spw.wallonie.be

 Conception, rédaction en septembre 2021 et coordination :

ICEDD asbl, Institut de Conseil et d'Etude en Développement Durable

Dossier réalisé par :

Bérénice RUYSEN, ICEDD

Avec la collaboration de Barbara COLFS, ICEDD, et de STUDIO PIET pour le graphisme et les illustrations

Comité de lecture :

Michaël HOREVOETS, Projet Manager en mobilité partagée
chez M'pact et Conseiller en Mobilité à la Commune de Walhain

Xavier GEORGES, SPW - MI

Bernadette GANY, SPW – MI

Sophie LAMBERT, SPW – MI

Pauline CAXTON, SPW-MI

Et, avec la collaboration des communes et opérateurs cités dans le document

 Photo de couverture : Adobe Stock

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'intermodalité 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 environnemen
- 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 dépenalisé
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
45. Quelles motorisations demain ?
46. Stationnement vélo et projet immobilier. Bonnes pratiques
47. Voies lentes et déplacements quotidiens
48. Mobilité scolaire. Quoi de neuf ?
49. Bornes de rechargement de véhicules électriques. Quelle stratégie de déploiement ?
50. Règlement complémentaire de circulation routière. Quand ? Comment ?
51. Concevoir une rue scolaire – Méthodologie et bonnes pratiques
52. Aménagements tests
53. Autopartage

