

ÉTAT DES LIEUX DE LA MOBILITÉ PARTAGÉE EN WALLONIE

AUTORITÉ ORGANISATRICE DES TRANSPORTS COLLECTIFS ET
PARTAGÉS SPW MOBILITÉ ET INFRASTRUCTURES
AVRIL 2024



« La mobilité partagée est une priorité de ma politique »

« Je rappelle le soutien du gouvernement à faire de la mobilité partagée un maillon à part entière de la chaîne de déplacement pour une mobilité de demain moins centrée sur l'usage de la voiture individuelle. Ces solutions sont complémentaires et essentielles à l'utilisation des transports en commun. »



PHILIPPE HENRY
VICE-PRÉSIDENT ET MINISTRE
DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE
LA MOBILITÉ ET DES
INFRASTRUCTURES

*Extrait du discours de clôture du Forum Ouvert sur la mobilité partagée,
le 16 octobre 2023 à Namur*



TABLE DES MATIERES

Introduction.....	3
Cadre stratégique	3
Qu'est-ce que la mobilité partagée ?	5
L'écosystème de la mobilité partagée.....	8
La multiplicité des acteurs	8
L'organisation d'un forum ouvert.....	8
Etat des lieux de la mobilité partagée en Wallonie.....	12
Le cyclopartage	12
Le Transport à la demande	19
Les taxis et la Location de voitures avec chauffeur	24
Le covoiturage	29
L'autopartage.....	38
Les mobipôles	45
Le MaaS.....	51
Annexes	57

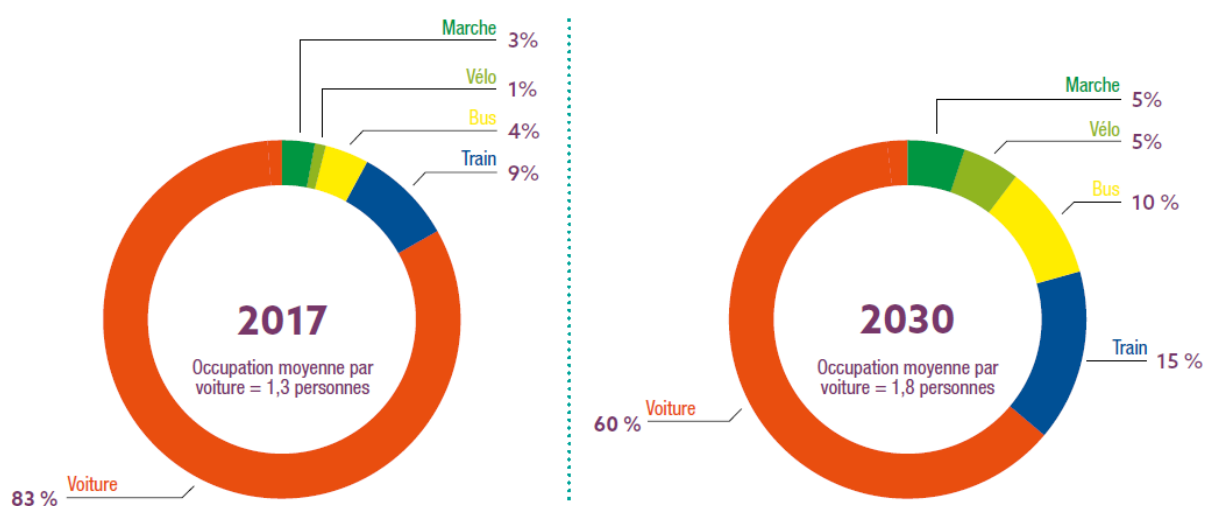


INTRODUCTION

CADRE STRATÉGIQUE

La Région wallonne poursuit son chemin dans l'atteinte des objectifs de la **vision FAST** qui détermine qu'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. Accessibilité, fluidité, sécurité, et santé doivent être les caractéristiques du système de mobilité en 2030.

Un objectif majeur de la vision FAST est l'évolution de la répartition des parts modales vers une diminution significative de la part de la voiture individuelle au profit des autres modes de transport (marche, vélo, bus et train).



Source : Objectif de transfert modal, SRM pg 6, 2019

Pour atteindre ces objectifs de transfert modal, la Région a adopté en 2019 la **Stratégie Régionale de Mobilité (SRM)** qui définit 35 chantiers articulés autour de 3 axes que sont :

- la gouvernance (pouvoir agir)
- les investissements (l'offre) et
- l'évolution des comportements (la demande).

Les orientations stratégiques de la SRM vont de l'accessibilité de l'ensemble du territoire par un réseau hiérarchisé à une tarification intégrée et une fiscalité responsable en passant par l'optimisation de la continuité de la chaîne de déplacement ou encore le doublement de l'offre de solution de mobilité. Au regard de ces chantiers, la mobilité partagée apparaît clairement comme un maillon indispensable à la réussite de la mise en œuvre de la stratégie régionale et à l'atteinte des objectifs FAST.



Les chantiers de la SRM peuvent être schématisés comme suit, la mobilité partagée concernant directement 4 chantiers (en rouge dans le schéma) et participant activement à 5 autres (en orange dans le schéma) :



La Déclaration de Politique Régionale 2019-2024 prévoit ceci :

*« Le Gouvernement développera un **plan d'action** en vue de multiplier les formes de mobilité partagée (covoiturage, voitures partagées, autopartage, taxis, etc.). Il s'agira de mener des campagnes de promotion, développer un portail de promotion des pratiques de covoiturage et d'autopartage, renforcer le soutien, notamment auprès des travailleurs et employeurs, et augmenter les places de stationnement réservées et les bandes prioritaires sur autoroute. Il est essentiel de promouvoir les véhicules partagés pouvant représenter une réponse efficace et concrète pour diminuer l'empreinte environnementale des transports. »*

Le « **Plan Air Climat Energie** » (**PACE 2030**) engage la Région à réduire de 55% les émissions de gaz à effet de serre, à doubler les énergies renouvelables d'ici à 2030, à améliorer la qualité de l'air et réduire la précarité énergétique. Une série d'axes de travail sont identifiés pour transformer les territoires et contribuer à la transition vers une mobilité connectée, partagée et autonome : favoriser les initiatives de transport à la demande en zone rurale, favoriser un déploiement important de l'usage de la voiture partagée, accroître le taux d'occupation des véhicules par le covoiturage ou favoriser la mobilité servicielle (MAAS).

Le **Plan de relance de la Wallonie** intègre différents projets mobilité impactant les transports publics de personnes, notamment :

- Projet 80 : Encourager le covoiturage, les parkings relais, et l'utilisation de bus
- Projet 81 : Implémenter des Mobipôles
- Projet 91 : Développer et déployer des bornes de chargement

QU'EST-CE QUE LA MOBILITÉ PARTAGÉE ?

Il n'existe pas de manière unique de définir la mobilité partagée. La définition retenue dans le cadre du contexte wallon, dans le cadre du livret missions du SPW MI, est la suivante :

« La mobilité partagée couvre la mutualisation de moyens de transports que ce soit par le partage de véhicule ou par le partage de trajet. »

Cette définition est à comprendre complémentirement à la mobilité collective qui se définit comme suit : « la mobilité collective couvre les réseaux de transport public ferrés urbains et routiers (de compétence régionale) c'est-à-dire les lignes régulières de transport en commun par bus, tram ou métro en s'appuyant sur le réseau ferroviaire (de compétence fédérale). »

Les solutions de mobilité partagée viennent compléter l'offre de mobilité collective et sont multiples : elles répondent à des réalités et des enjeux différents.

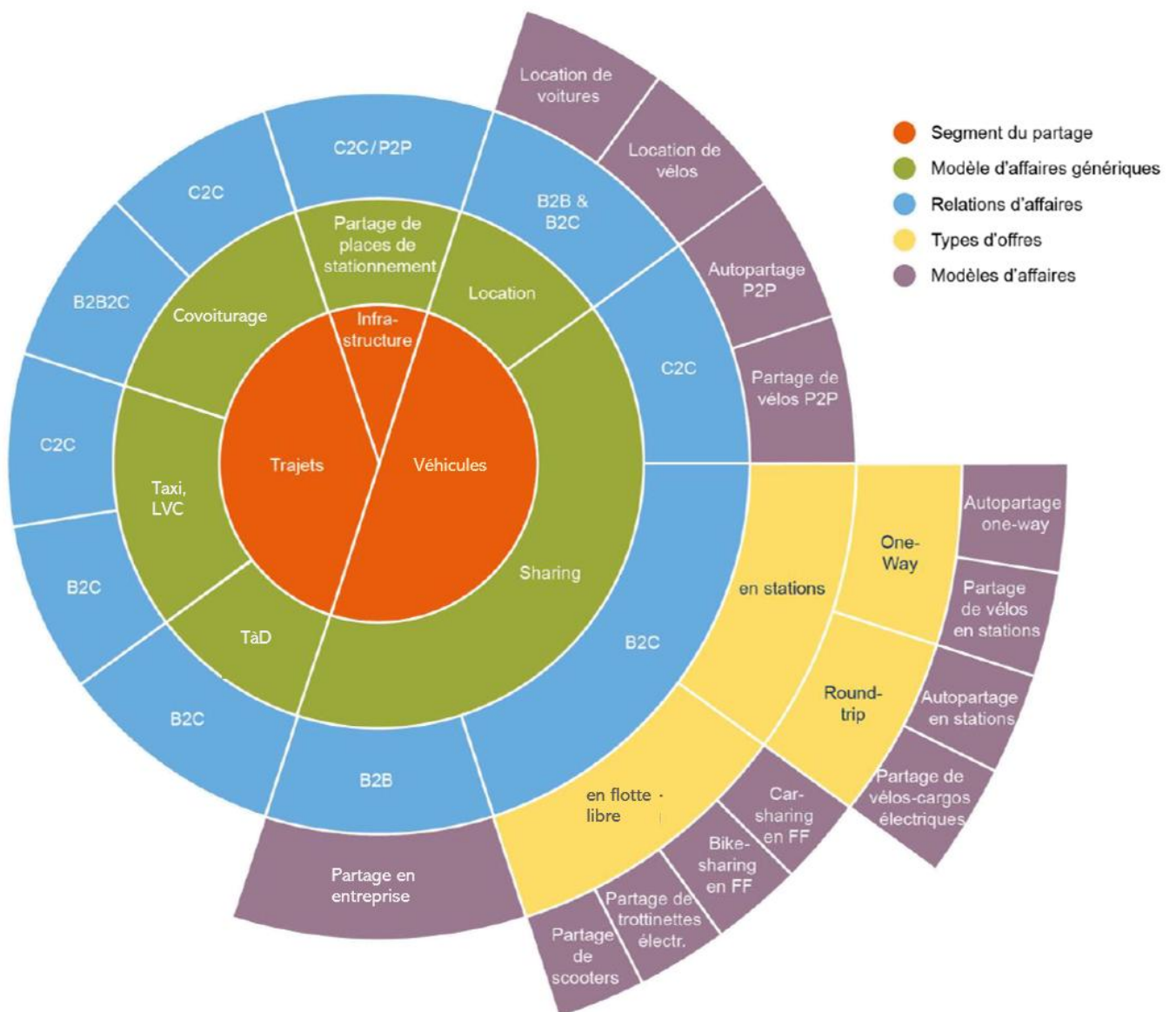
La multiplicité des solutions de mobilité partagée est illustrée dans le schéma ci-dessous¹ qui au départ des 3 types de partage (trajets, véhicules et infrastructures) identifie les modèles de partage pour les catégories suivantes :

- Partage de véhicules

¹ Source : Shared Mobility Agenda 2030 – Suisseénergie



- Location de véhicules
- Covoiturage
- Transport à la demande
- Transport LVC et taxi
- Partage de places de stationnement



Parmi cet éventail de solutions, l'état des lieux établi dans ce document concerne la sélection suivante de solutions qui nous permet de concrétiser ce schéma pour la Wallonie :

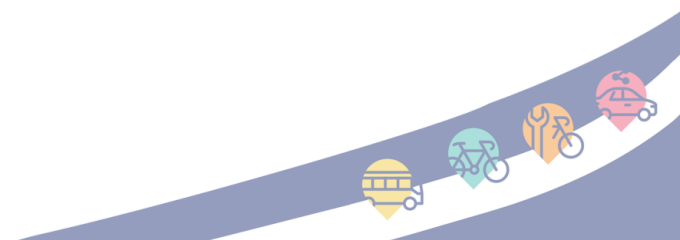
- **Le cyclopartage**
- **Le transport à la demande**
- **Les taxis et VLC**
- **Le covoiturage**
- **La voiture partagée (ou autopartage)**



Mettre en place des solutions de mobilité partagée ou accompagner cette mise en place ne peut se faire sans aborder **l'intégration physique** de ces solutions qui se matérialise sur le territoire par le développement des mobipôles et des mobipoints, et **l'intégration digitale** de ces solutions qui se traduit par le MaaS (Mobility as a Service). L'état des lieux intègre ces dimensions :

- **Les mobipôles**
- **Le MaaS**

En couvrant les 7 points ci-dessus, l'ensemble des modèles de partage présentés dans le schéma sont couverts hormis la location classique de véhicules par agence qui sort de la stratégie régionale de mobilité.



L'ÉCOSYSTEME DE LA MOBILITÉ PARTAGÉE

LA MULTIPLICITÉ DES ACTEURS

L'ensemble des solutions évoquées ci-dessus font appel à une multitude d'acteurs pour les concrétiser :

- Des opérateurs privés fournisseurs de solutions de mobilité, d'équipements, de logiciels, ...
- Des opérateurs publics
- Des services publics régionaux
- Des pouvoirs locaux
- Des associations

Une bonne connaissance de cette réalité et des modèles de gouvernances associés est indispensable pour parvenir à implémenter la stratégie régionale au travers d'un plan d'action et de sa mise en œuvre.

L'ORGANISATION D'UN FORUM OUVERT

En octobre 2023, le SPW via l'Autorité Organisatrice des transports collectifs et partagés a organisé un forum ouvert sur la Mobilité partagée.

Le forum Ouvert est un format de rencontre et de réflexion collective qui permet de mobiliser les connaissances et les expériences autour d'une question ou d'un thème central. L'idée est de faire émerger des pistes concrètes et d'articuler celles-ci entre elles afin de concrétiser le plan stratégique. Le Forum Ouvert permet de comprendre et explorer un sujet à 360°, à partir des apports des participants, des enjeux, du contexte, contribuer à une production collective de pistes de solutions et d'actions et créer du lien social et professionnel.

Ce forum ouvert a permis de rassembler les forces vives intéressées par l'avenir de la mobilité partagée en Wallonie. Plus de 80 participants étaient présents : des opérateurs, des représentants d'utilisateurs, des associations, des communes, des institutions, le SPW, des représentants du gouvernement, des experts, Grâce à ces échanges, nous avons mieux compris la réalité et les enjeux des acteurs de la mobilité partagée. Ensemble nous avons exploré les chantiers pour alimenter le futur plan d'action mobilité partagée et identifié leurs contributeurs potentiels.

Un rapport détaillé des sujets proposés par les participants et discutés ce jour-là est disponible en ligne².

Le tableau ci-dessous permet de mettre en évidence, par sujet discuté durant le forum ouvert, le nombre de chantiers proposés qui en découlent et le lien avec les thématiques de cet état des lieux.

² https://uploads.strikinglycdn.com/files/91a576a8-64a2-465f-ae05-abbab78ae38a/Rapport%20final_version%20PDF.pdf



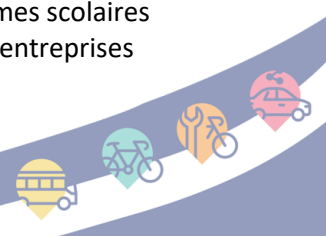
Pour chacune des thématiques, les chantiers liés seront listés au point « Les priorités de l'écosystème » de l'état des lieux.

Nombre de chantiers proposés par sujet du Forum Ouvert et lien avec les thématiques de l'état des lieux										
Sujets	Thématiques									Total
	Cyclopartage	Transport à la demande	Taxis et VLC	Covoiturage	Autopartage	Mobipôles/Infra	MaaS	Gouvernance	Hors scope	
Changer la culture de la voiture personnelle								5	4	9
Inclusion		1								1
Voitures partagées de village et de quartiers					3					3
Développer la mobilité partagée en milieu rural pour les trajets locaux (vers centres d'intérêts locaux ou vers les arrêts de bus/train structurants)				1		4		2		7
Mobilité partagée en milieu rural : incitants et expériences pilote		1		2	2			1		6
Blue-bike et petites villes : opportunité ou perte d'énergie ?								1		1
Cartographie de la mobilité alternative et/ou inclusive								2		2
Création de vélomobiles belges partagés	2									2
Intégration Mobilité partagée et transports publics							4			4
Comment les autorités publiques peuvent-elles soutenir le covoiturage ?				1						1
L'automobiliste oublie qu'il devient piéton à la sortie de son véhicule									4	4
Financements des PEM/Mobipôles										0
Camera ANPR										0
Le subventionnement des solutions de mobilité partagée								2		2
Inciter la mobilité partagée dans les projets immobiliers	1				1			1		3
Comment développer des parkings sécurisés permettant le partage de vélos, notamment vélo-cargo et notamment entre particuliers ?								7		7
Comment l'espace public induit des comportements								4		4
Mobilité partagée en lien avec l'habitat partagé					1			3		4
Vélos et trottinettes partagées dans les villes de taille moyenne	3									3
Comment intégrer covoiturage à courtes distances dans les habitudes quotidiennes ?				3						3
Créer une gouvernance supra communale pour développer la mobilité en milieu rural		3						2	1	6
Vision du car sharing en version électrique					3					3
Support par la Région des pouvoirs locaux pour l'autopartage et les vélos partagés					3		1			4
La marche comme 1er chaînon de l'intermodalité									3	3
Les enjeux du MaaS en milieu rural							5			5
Lisibilité de l'offre de Mobilité partagée							2	1		3
Effets rebonds potentiels de la mobilité partagée						2	1	1		4
L'usage des bandes bus pour le covoiturage				3						3
Sensibilisation des jeunes à la mobilité active									3	3
Obstacles à l'utilisation des transports en commun						1			3	4
La voiture de société repensée !				1	1			1	5	8
Les deux roues motorisées : les alternatives, sa place									2	2
Je vélo pour qu'ils puissent m'Auto									1	1
L'auto-stop, c'est top ! (lien avec le rapport 4)				6						6
Lignes directrices en soutien à l'implémentation (financière et technique) de solutions territoriales de mobilité partagée								1		1
Vélo-cargo (partagé) comme alternative aux déplacements urbains (ou plus)	1									1
Total	7	5	0	17	14	7	13	34	26	123

En plus des sujets et chantiers propres à chaque thématique et rapportés dans l'état des lieux ci-dessous pour chacune d'elles, certains sujets et chantiers concernent des thématiques liées à la mobilité partagée en général ou des questions de **gouvernance** liées à la mobilité partagée, il s'agit de 35 chantiers répartis dans 15 sujets :

Changer la culture de la voiture personnelle :

- Changer les mentalités en matière de mobilité
- Accompagner l'éducation à la mobilité à la fin des études et dans les programmes scolaires
- Accompagner le changement de comportement en début de carrière dans les entreprises



- d) Créer des guides de solutions mobilité en milieux ruraux : faire connaître ce qui existe via un guide qui listerait toutes les solutions (par ville/par village / par type d'âge d'utilisateur) sous forme d'arbre « soucis => solution ».
- e) Informer de l'existence de l'application "Citymapper"

Développer la mobilité partagée en milieu rural pour les trajets locaux (vers centres d'intérêts locaux ou vers les arrêts de bus/train structurants) :

- f) Pratiquer des expériences pilotes en matière de mobilité partagée en milieu rural, les évaluer et diffuser les résultats pour encourager le développement d'initiatives locales
- g) Prévoir un système d'incitants financiers pour démarrer des nouvelles expériences locales

Mobilité partagée en milieu rural : incitants et expériences pilotes :

- h) Informer et communiquer sur les solutions qui existent et proposer des formations/ Journées d'information

Développement des Blue-bike en Wallonie :

- i) Adapter le subside PIMACI en autorisant les frais liés à des services (appareusement en discussion mais à faire aboutir) -> Avoir un incitant financier

Cartographie de la mobilité alternative et/ou inclusive :

- j) Cartographier les solutions de mobilité partagée qui fonctionnent déjà et qui ne fonctionnent pas
- k) Répliquer [les solutions qui fonctionnent après les avoir cartographiées] dans les territoires similaires avec l'aide des Centrale Locale de Mobilité (CLM) et des organisations locales

Le subventionnement des solutions de mobilité partagée :

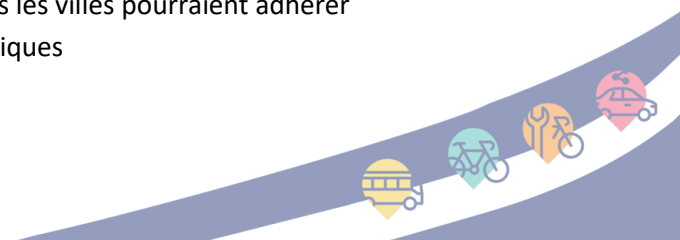
- l) Etudier ce que coûterait réellement le subventionnement de la mobilité partagée : subvention aux opérateurs / aux utilisateurs / plan de communication - marketing à grande échelle par rapport aux coûts des transports en commun
- m) Définir le non-partagé si alternatives

Inciter la mobilité partagée dans les projets immobiliers

- n) Réforme du CoDT

Comment développer des parkings sécurisés permettant le partage de vélos, notamment : vélo-cargo et notamment entre particuliers ?

- o) Généraliser les boxes vélo aux gares SNCB
- p) Réforme du CoDT : permis d'urbanisme non nécessaire pour installer un box vélo
- q) Plateforme régionale ou par bassin de mobilité
- r) Suppression de l'obligation de permis d'urbanisme pour le stationnement couvert
- s) Centrales d'achats de boxes/ garages auxquelles les villes pourraient adhérer
- t) Identification et intégration des solutions techniques



- u) Soutien de V-Lock à l'échelle régionale ou appels à projets + test sur un premier bassin de mobilité

Comment l'espace public induit des comportements :

- v) Le rôle de l'aménagement de l'espace public comme support des mobilités partagées : créer un cadre légal ou cahiers des charges types (au niveau régional)
- w) Simplification de la lourdeur administrative liée aux investissements (notamment les mobipôles)
- x) Définir un cadre réglementaire pour l'aménagement des ZAE qui réserve une place aux alternatives à la voiture
- y) Bénéficier de lignes guides de répartition modale de l'EP

Mobilité partagée en lien avec l'habitat partagé :

- z) Modification CoDT - SSC qui prend en compte et favorise la mutualisation et les habitats groupés
- aa) Normes d'urbanisme
- bb) Boîte à outils (inventaire solutions existantes institutionnelles et mise en place solution locale personnalisée)

Créer une gouvernance supra communale pour développer la mobilité en milieu rural :

- cc) Diagnostic des besoins sur base de consultation citoyenne et de diagnostics existants
- dd) Référent local : autopartage et partage vélo -> création d'un réseau => ressources utiles

Lisibilité de l'offre de Mobilité partagée :

- ee) Concevoir un système de "Mobiloscore" des différents lieux (// certificats PEB) mais aussi les différentes solutions envisageables pour un même trajet

Effets rebonds potentiels de la mobilité partagée :

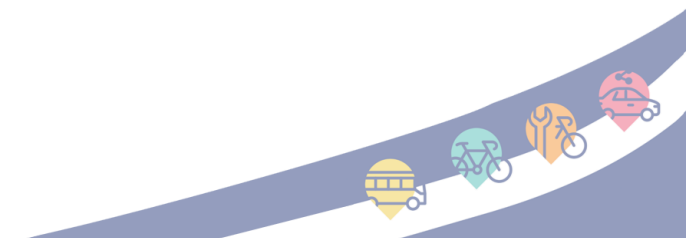
- ff) Garder une porte-ouverte au "non-numérique" pour l'accès à la micromobilité partagée [inclusion]

La voiture de société repensée :

- gg) Des bonnes pratiques d'utilisation au budget mobilité existent et sont mises en évidence

Lignes directrices en soutien à l'implémentation (financière et technique) de solutions territoriales de mobilité partagée :

- hh) Cartographie d'accessibilité : établir selon différents critères l'accessibilité d'une zone et le degré de priorité pour agir et développer un panel de solutions selon le taux d'accessibilité



ETAT DES LIEUX DE LA MOBILITÉ PARTAGÉE EN WALLONIE

L'objectif de cette section est de présenter l'état des lieux de la mobilité partagée en Wallonie de manière synthétique en 7 volets : le cyclopartage, le transport à la demande, les taxis et VLC, le covoiturage, l'autopartage, les mobipôles et le MaaS.

Pour chacun de ces volets, les points suivants seront couverts :

1. La définition
2. Les services
3. Les chiffres clés
4. L'impact
5. Le soutien régional
6. Le lien stratégique et le cadre légal
7. Inspirations hors Wallonie
8. Les priorités de l'écosystème

LE CYCLOPARTAGE



1. Définition

Le cyclopartage est un service où des véhicules (voir ci-dessous) sont mis à disposition de plusieurs utilisateurs pour des déplacements occasionnels où le véhicule de cyclopartage est entreposé, après chaque usage, pour un autre utilisateur.

Les véhicules concernés par le cyclopartage sont des cycles au sens de l'article 2.15.1 du Code de la route ; des cyclomoteurs, à savoir un cyclomoteur à deux roues au sens de l'article 2.17 du Code de la route ; des motocyclettes, à savoir un véhicule motorisé à deux roues au sens de l'article 2.18 du Code de la route, sans side-car ou encore les autres cycles, cyclomoteurs et motos autorisés à stationner en dehors de la chaussée en vertu du Code de la route.

Les critères suivants sont essentiels pour l'attrait du service :

- Les démarches d'inscription et de location sont simples et rapides
- Les transactions et le déverrouillage des véhicules sont effectués le plus souvent :
 - En "self-service"
 - Via une application, une plateforme en ligne ou une borne en station

2. Services

Il existe différents types de cyclopartage :

Cyclopartage en station

Les véhicules sont soit ramenés à l'endroit de départ pour le cyclopartage aller-retour en station, soit rendus dans n'importe quelle station du même service pour le cyclopartage aller-simple en station.



- **Blue-bike :**
 - Système de cyclopartage aller-retour en station
 - Projet lancé en 2011 par l'ancienne SNCB-Holding et FIETSenWERK
 - En 2018, De Lijn acquiert les parts de la SNCB et devient le principal actionnaire de blue-bike
 - Surtout développé à Bruxelles et en Région flamande
- **Li Bia Vélo :**
 - Système de cyclopartage aller-simple en station
 - Service organisé par la ville de Namur et géré par JCDecaux
 - Après avoir acheté une carte d'accès, il suffit de la scanner à la borne pour pouvoir déverrouiller le vélo de son choix

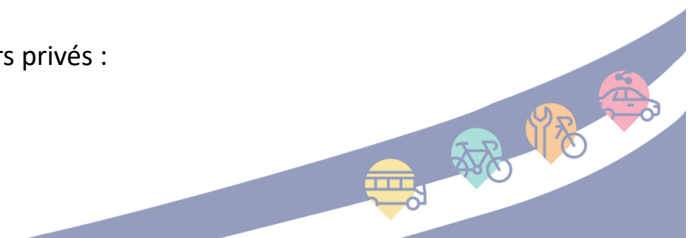
Remarques :

- Il existe d'autres services de location de vélos en Wallonie comme "Si t'es vélo" à Mons, "Vélocité" à Liège ou l'ASBL ProVelo à Bruxelles, Liège, Namur, Mons et Ottignies. Ces services ne sont pas considérés ici comme faisant partie de la mobilité partagée.
- On distingue en effet le cyclopartage à la location classique qui :
 - Nécessite une interaction physique entre le prestataire et l'utilisateur
 - Concerne majoritairement des trajets plus longs et plus occasionnels

Cyclopartage en flotte libre

Selon le décret du 8 juillet 2021² le cyclopartage en flotte libre est une « forme de cyclopartage où les véhicules sont mis à disposition des utilisateurs notamment sur la voie publique et où le début et la fin de la période de location des véhicules de cyclopartage ne sont pas uniquement autorisés dans les parkings réservés ».

- **SmartMobility :**
 - Projet initié par l'intercommunale InBW en 2020
 - 1760 vélos à assistance électrique en flotte libre, louables via une application
 - Avait pour objectif de rallier les points stratégiques des communes du Brabant wallon
 - La S.A Billy Bike a été désignée par une procédure de marché public. Mais suite à un recours le Conseil d'État a suspendu la décision. Le projet est en suspens.
- **ShareaBike :**
 - Projet financé par la Région wallonne et parrainé par la Ville de Mons, le TEC et ProVelo
 - Fonctionne sur le principe d'un cadenas intelligent déverrouillable via une application développée pour le projet
 - Depuis 2021, ProVelo poursuit la mise en œuvre du projet
 - Les vélos en circulation sont majoritairement utilisés en stations. Sur les 55 vélos en circulation, seuls 15 sont accessibles pour tout public à Hannut.
- Vélos et trottinettes en flotte libre des opérateurs privés :



- À l'heure actuelle, on compte 4 opérateurs privés en Wallonie qui sont **Bolt, Dott, Tier et Pony**

Cyclopartage entre particuliers :

Système dans lequel les propriétaires de vélos peuvent louer leurs véhicules à d'autres particuliers. Une plateforme en ligne peut assurer le lien entre offre et demande ainsi que les transactions.

- Les initiatives privées existantes sont difficilement quantifiables
- Certaines plateformes font le lien entre demande et offre et assurent les transactions comme Spinlister ou Cozywheels qui sont assez peu développés en Wallonie (quelques utilisateurs)

3. Chiffres clés

Le service Blue-bike (chiffres de l'année 2022) :

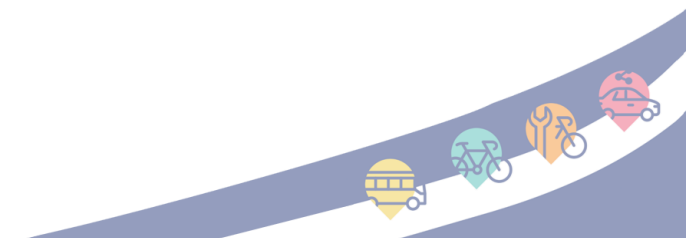
- 2383 vélos au total dont 30 en Wallonie
- 110 points de retraits en Belgique dont 3 en Wallonie
- 8 vélos à Namur qui ont effectué en tout 562 trajets
- 16 vélos à Liège qui ont effectué 1284 trajets
- 6 vélos à Mons qui ont effectué 337 trajets

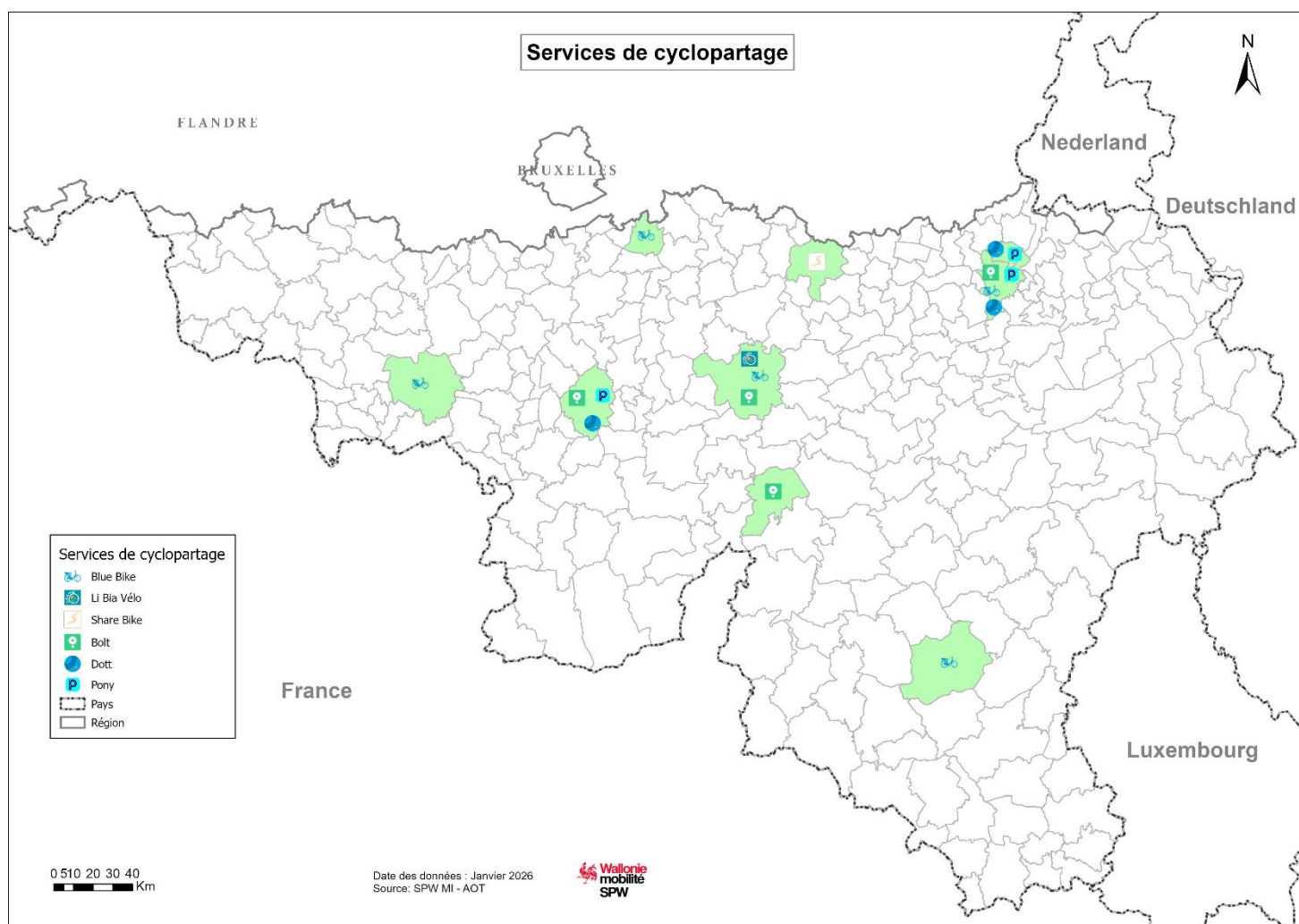
Le service Li Bia Vélo:

- 240 vélos
- 26 stations réparties dans Namur (Namur, Jambes, Salzinnes et Saint-Servais)
- Entre la mise en service en 2012 et 2018 on note :
 - Plus de 350.000 locations
 - Des pics d'utilisation en heures de pointes. Ils sont donc utilisés notamment pour les trajets domicile-travail
 - Une forte fréquentation de la station de la gare de Namur, ce qui montre que le service a un rôle à jouer en matière d'intermodalité

Les services des opérateurs privés de cyclopartage :

- 3180 trottinettes et 380 vélos électriques en Wallonie
 - 1100 trottinettes et 250 vélos à Liège
 - 720 trottinettes et 80 vélos à Namur
 - 1200 trottinettes et 50 vélos à Charleroi
 - 160 trottinettes à Dinant
- Les trajets effectués font en moyenne 2 kilomètres pour une durée de 11 minutes





Carte disponible en grand format en annexe

4. Impact

Le cyclopartage :

- Peut résoudre des problèmes d'accessibilité en assurant les "first and last miles" d'un trajet et rend les transports publics plus accessibles, voire envisageables là où ils ne l'étaient pas
- Permet de réduire la congestion et la pression sur les transports collectifs en heures de pointe
- Est un bon moyen de faire découvrir les avantages de la mobilité active
- Favorise l'intégration des cycles et de la micromobilité dans le paysage de la mobilité
- Pourrait réduire l'utilisation de la voiture de 5 à 22% dans les villes³
- Participe à l'attractivité touristique.

Néanmoins :

- Le stationnement des véhicules de cyclopartage sur la voie publique peut constituer des entraves

³ Friso Metz Rebekka Karbaumer, (2021). *A Planner's Guide to the Shared Mobility Galaxy*. Share North Academy. <https://share-north.eu/the-guide/>



- Dans certains cas, il remplace des modes de transports plus actifs comme la marche
- Les systèmes doivent être gérés au quotidien pour faire face au vandalisme sur les engins et au besoin de rééquilibrage de la flotte sur le territoire
- L'impact environnemental de certains systèmes de cyclopartage fait débat

5. Soutien Régional

En 2020, un vaste projet impliquant une flotte de vélos à assistance électrique en libre-service pour le territoire du Brabant wallon a été lancé par l'intercommunale InBW. Ce projet nommé SmartMobility étalé sur 4 ans, avait reçu le soutien de la Région wallonne avec une subvention de 200.000€ pour les deux premières années. L'objectif pour la Wallonie était que ce projet serve d'expérience pilote pour la mise en œuvre de réseaux importants de vélos en libre partage organisés par les autorités publiques en collaboration avec des associations. La S.A Billy a été désignée pour être l'opérateur chargé du projet par une procédure de marché public, mais un recours a été introduit par l'un des candidats. Le Conseil d'État a décidé de suspendre la décision d'attribution suite à ce recours. De ce fait, le projet est actuellement en suspens et les fonds n'ont pas été octroyés.

Soutenu par une subvention du fonds Germaine Tillion de la Région Wallonne d'un montant de 842.850,25€ entre 2014 et 2018, le projet ShareABike est le fruit de la collaboration entre des chercheurs des Universités de Namur et de Mons. Pro Velo, s'est joint aux chercheurs pour lancer un projet pilote en réponse à un marché public lancé par Igretec en 2020. Suite à l'abandon du projet de création d'une spin-off par les chercheurs associés à ShareABike, Pro Velo a obtenu la licence d'exploitation de cette application et poursuit ainsi la mise en œuvre du projet pilote.

6. Lien stratégique et cadre légal

Depuis l'adoption du décret du 8 juillet 2021, aucun opérateur ne peut organiser, sans licence, un service de cyclopartage en flotte libre sur le territoire de la Région wallonne. L'arrêté du Gouvernement wallon du 24 août 2023 exécute ce décret. Trois opérateurs ont actuellement demandé et obtenu en février 2024 une licence pour 3 ans : **Bolt**, **Poly** et **Dott**.

Le code de la route, récemment actualisé, fixe une série de règles relatives à l'usage des cycles et engins de déplacement sur la voie publique.

Le cyclopartage contribue aux chantiers de la SRM suivants :

12. Connecter les quartiers des agglomérations urbaines
14. Développer les points de connexion dans les agglomérations urbaines : les mobipoints
17. Des engins de micromobilité qui viennent à point
18. Le vélo, quand on veut on peut !

Même si celui-ci n'inclut pas d'actions dédiées au cyclopartage, on peut également faire de nombreux liens entre le cyclopartage et les mesures du plan d'action Wallonie cyclable adopté par le Gouvernement wallon et ce parmi les 4 thématiques de celui-ci (gouvernance, infrastructure, services, communication), citons par exemple les mesures suivantes de manière non-exhaustive :



- Assurer la mise en place de la Stratégie vélo
- Assurer une mise en réseau des acteurs vélo
- Définir des réseaux cyclables wallons utilitaires et récréatifs
- Offrir un stationnement vélo répondant aux différents besoins
- Avoir une offre de vélos à louer, à tester
- Développer la Cyclo-logistique urbaine
- Développer et diffuser des outils d'information et de mobilisation des usagers

7. Inspirations hors Wallonie

Il existe de nombreux exemples hors Wallonie de cyclopartage (trottinettes, scooters, vélos,...) sous ses différentes formes (en station, en flotte libre,...) et de nombreux rapports et études sur le sujet⁴.

La région bruxelloise a, sur son territoire, une large offre de cyclopartage depuis le partage en station avec le **service Villo** actif depuis 2009, jusqu'au trottinettes et vélos électriques en passant par les scooters électriques partagés. L'**observatoire Good Move** permet de mesurer notamment la pratique du cyclopartage sous ces différentes formes sur le territoire bruxellois : <https://data.mobility.brussels/home/fr/observatoire/la-mobilite-partagee/>

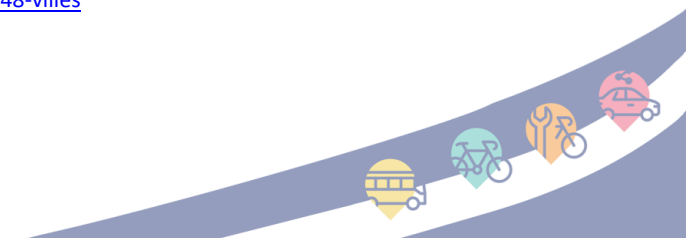
Citons un autre exemple belge de la région d'**Anvers** (TRA) qui a, sur fond régionaux et via l'intermédiaire Lantis, lancé un marché de concession pour des vélos partagés en station (électriques et musculaires), pour un montant annuel de 1,5 millions d'euros, dans le but d'avoir un système unique pour toute la région. C'est la société **Donkey Republic** qui a remporté le marché en 2021 pour un réseau de base de 1650 vélos électriques que les communes ont complété sur base volontaire par 506 vélos supplémentaires (sur 17 communes).

La ville de Bergen en Norvège peut également être mentionnée pour son système de vélopartage « **Bergen City Bike** » depuis 2018. C'est un système de vélos électriques en stations équipées de bornes fixes qui atteignait, en 2020, 1 000 vélos, 2 000 bornes et 100 stations. Il est possible de louer des vélos depuis les stations d'accueil dans toute la ville de 6h00 à minuit, mais les vélos peuvent être retournés à tout moment de la journée. Le système a été sélectionné via une procédure d'appel d'offres à l'échelle européenne et est géré par l'entreprise privée "Bergen City Bicycle / Urban Infrastructure Partners". Ils exploitent également les systèmes de vélopartage d'Oslo et de Trondheim.

Citons enfin à Bruxelles et au Pays bas, l'exemple des scooters électriques partagés en flotte libre. En 2016, la société **Felyx** a commencé son activité avec 100 e-scooters à Amsterdam (350 en 2020). Elle s'est ensuite étendue ailleurs aux Pays-Bas et à Bruxelles. Comparativement aux trottinettes, les e-scooters sont des véhicules plus solides adaptés pour les trajets plus longs. Les véhicules sont utilisés à des fins différentes : pour les trajets vers le travail, vers la gare ou la station de métro et pour les loisirs. La société utilise des voitures électriques pour remplacer les batteries des véhicules. La redistribution des véhicules est rarement nécessaire. Étant donné que les e-scooters sont des véhicules

⁴ Voir par exemple :

- <https://www.gracq.org/actualites-du-velo/velos-partages-148-villes>
- <https://european-index.fluctuo.com/>



plus solides que les trottinettes, leur durée de vie est beaucoup plus longue et leur utilisation est beaucoup plus sûre. Felyx ne souffre pratiquement d'aucun problème de vandalisme.

8. Les priorités de l'écosystème

Lors du Forum Ouvert, 6 des 40 sujets qui ont émergés sont en lien avec le cyclopartage. Ces sujets et leurs chantiers liés sont :

Blue-bike et petites villes : opportunité ou perte d'énergie ?

(pas de chantier concernant uniquement le cyclopartage)

Création de vélomobiles belges partagés

- a) Soutenir le lancement de projet de création de vélomobiles et de véhicules intermédiaires
- b) Faire évoluer la loi sur les VAE

Inciter la mobilité partagée dans les projets immobiliers

- c) Tenir compte des vélos cargo partagés dans les charges d'urbanisme

Vélos et trottinettes partagées dans les villes de taille moyenne

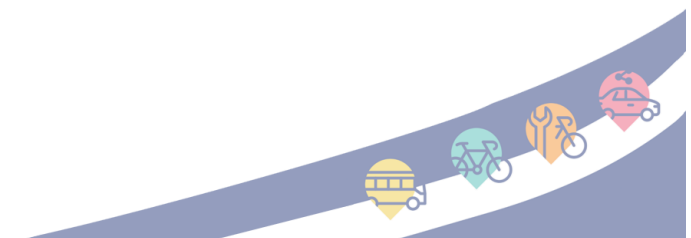
- d) Développer un cadre pour la délégation de service public (concurrence par appel d'offre plutôt qu'en open market)
- e) Développer une offre de micromobilité partagée qui rencontre les objectifs de la Ville tout en étant attractive pour les opérateurs
- f) Création d'un guide de bonnes pratiques et marches à suivre pour les communes désireuses de se lancer dans la démarche, à l'image d'une CeMathèque

Support par la Région des pouvoirs locaux pour l'autopartage et les vélos partagés

(pas de chantier concernant uniquement le cyclopartage)

Vélo-cargo (partagé) comme alternative aux déplacements urbains (ou plus)

- g) Encourager l'utilisation du vélo-cargo (partagé) comme alternative aux déplacements urbains





1. Définition

Le transport à la demande (TAD) recouvre de multiples solutions de mobilité qui ne sont pas rencontrées par l'offre de mobilité collective. Il se distingue de celle-ci par le fait que les véhicules, qui sont généralement de plus petite capacité, n'empruntent pas d'itinéraire fixe et ne respectent pas un horaire précis. Il est à destination de tous les citoyens wallons et disponible sur toute la Wallonie avec une attention particulière portée aux personnes à mobilité réduite et aux personnes éloignées des solutions de mobilité traditionnelles (habitant en milieu rural, personnes fragilisées, personnes âgées, ...).

2. Services

Le secteur du TAD est coordonné au niveau régional par le SPW Mobilité Infrastructures⁵ afin notamment d'offrir un encadrement harmonisé (logiciel de gestion, numéro d'appel unique, ...). La Région est épaulée dans ses missions par des partenaires subventionnés, les Centrales Locales de Mobilité (CLM), qui couvrent quasi l'entièreté de la Wallonie (Brabant Wallon, Charleroi Métropole, Dinant, Luxembourg, Meuse Condroz Hesbaye, Namur, Ostbelgien, Wallonie Picarde) à l'exception de certaines communes en province de Liège (voir carte pg 20) et qui participent localement à coordonner les offres de TAD, centraliser l'information et la diffuser vers le public et soutenir le développement du secteur du TAD⁶.

Le secteur du TAD est constitué d'opérateurs publics (43%) ou privés (57%). Les opérateurs privés sont principalement des **TPE/PME** ou des **asbl**. Les opérateurs publics sont, quant à eux, des **Administrations communales**, des **CPAS** ou encore des **asbl en régie communale**. Les opérateurs du TAD sont agréés par le SPW MI (accès au marché) et ils proposent des services de mobilité divers et variés répondant aux besoins des citoyens. Les services sont réservés préalablement et fournis aux citoyens suivant des modalités, des tarifs inhérents à leur statut. Le TAD rencontre des besoins spécifiques de mobilité des citoyens auxquels le transport structurant ne peut répondre. Il existe actuellement sous plusieurs formes : taxis sociaux, transport de personnes à mobilité réduite (TPMR), ...

A ces initiatives, peut être ajouté le service **Flexitec** proposé en collaboration avec l'OTW sur certaines communes en milieu rural (Arlon, Hotton, Paliseul, Viroinval, Havelange, Durbuy, Rendeux et Tellin). Il est important de distinguer le TAD, des services « TEC à la demande » progressivement mis en place en Wallonie en lien avec le redéploiement de l'offre TEC et qui constitue une nouvelle offre de transport public exploitée avec des véhicules de plus petites capacité qu'un bus, sur réservation préalable.

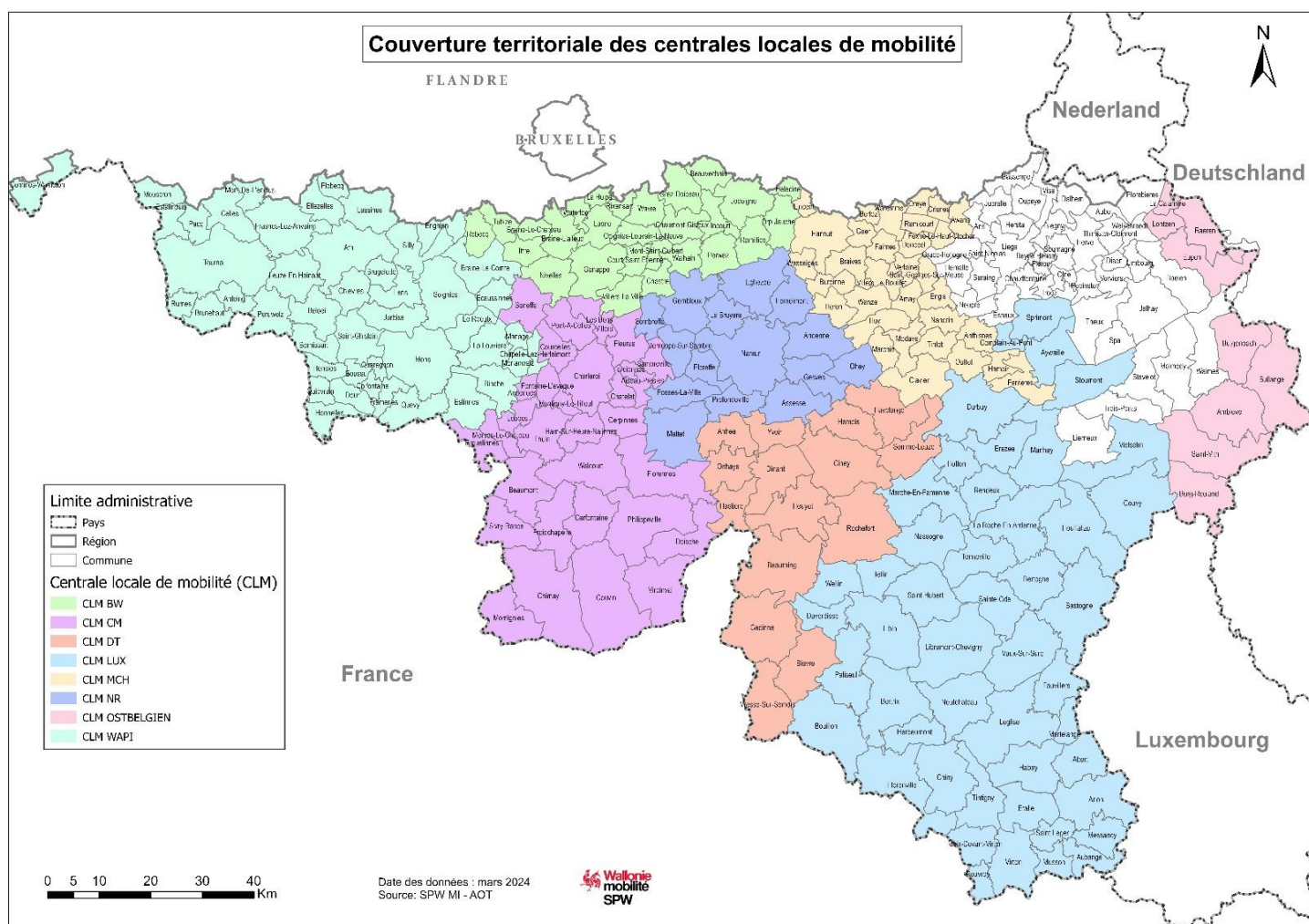
⁵ Les missions de la Centrale Régionale de Mobilité ont été transférées par décision du Gouvernement au sein de l'Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés en janvier 2024.

⁶ Les missions des centrales de mobilité ont été définies par le Gouvernement du 16/07/2020.



3. Chiffres clés

- 8 Centrales Locales de Mobilité, dont la majorité sont aussi opérateurs, couvrent 84% des 262 communes wallonnes en 2023 – la couverture manquante est assurée par le SPW MI de manière temporaire jusqu'à ce qu'une (des) CLM couvre également cette zone,
- 600 opérateurs de TAD répartis en Wallonie (250 opérateurs publics et 350 opérateurs privés) dont 24 subventionnés TPMR..
- Déploiement progressif du logiciel régional de gestion et planification **Citi'Moov** à ce stade auprès de 53 opérateurs/CLM en 2023, pour 156 014 trajets planifiés en 2023, 5 592 bénéficiaires, 196 véhicules utilisés en 2021
- Environ 55% de l'offre TAD sont des taxis sociaux
- 1 numéro d'appel unique 0800 54 621 centralisé par les CLM, (8 759 appels en 2022, 5 336 appels en 2023)



Carte disponible en grand format en annexe



4. Impacts

Le TAD permet :

- De proposer une offre de mobilité inclusive adaptée à des publics spécifiques.
- De proposer une offre de mobilité complémentaire aux réseaux de transport public collectif, dans des zones géographiques pas ou peu desservies et/ou dans des plages horaires non desservies, à tous les citoyens (et principalement à ceux qui ne peuvent pas accéder au transport régulier ou spécialisé)
- Un rabattement vers les réseaux structurants de transport public régulier à l'échelle régionale (notamment réseau ferroviaire et réseau structurant bus) pour ceux qui peuvent les emprunter
- De mutualiser les ressources opérationnelles
- D'augmenter la cohésion sociale via un ancrage local.

5. Soutien régional

La Wallonie a subventionné pendant 5 ans une asbl (la CRM-W) pour encadrer le TAD en Wallonie, au terme de la convention liant la CRM-W et la Région, les missions de la CRM-W ont été transférées au SPW MI qui les assume depuis janvier 2024.

D'un point de vue opérationnel, la Région met à disposition des citoyens un numéro vert d'appel unique (0800 54 621) pour réserver un trajet et/ou obtenir des informations en vue d'un déplacement. Elle met également à disposition des opérateurs, un outil informatique partagé permettant la gestion et la planification intégrées des trajets (**Citi'moov**). Cet outil est gratuit pour les opérateurs publics/privés et ce après une formation.

Les CLM remplissent différentes missions inhérentes au TAD en partageant une même méthodologie et en visant les mêmes objectifs sur l'ensemble du territoire wallon. Les CLM sont subventionnées en 2024 à concurrence de 400.000€ (pour un territoire qui ne couvre pas l'ensemble de la Wallonie - voir Chiffres Clés et carte)

La Wallonie subventionne également et spécifiquement les opérateurs de transport de personnes à mobilité réduite à hauteur de près de 5 M €/an. La mise en œuvre est actuellement assumée par l'OTW par mission déléguée.

6. Lien stratégique et cadre légal

Le chantier 21 de la SRM « Le taxi individuel ou partagé pour rejoindre la desserte structurante et répondre à des besoins spécifiques » souligne clairement l'intention régionale de voir l'offre de transport à la demande se développer afin de permettre aux personnes les plus éloignées du réseau structurant de pouvoir rejoindre celui-ci via le mobipôle le plus proche, autrement qu'à pied ou à vélo.

Le transport à la demande est actuellement régi par le décret du 18/10/2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur. Un nouveau décret a été adopté le 28/09/2023 mais celui-ci n'est pas encore en vigueur à ce jour. Il s'agit du décret relatif aux services de transport rémunéré de personnes par route au moyen de véhicules de petite capacité. Un arrêté portant exécution de ce décret est en cours d'adoption à ce jour. Cet arrêté fixera la date d'entrée en



vigueur du nouveau décret qui prévoit que pour le TAD, les opérateurs seront agréés soit en finalité sociale, soit en finalité spéciale.

Les CLM sont subventionnées sur base d'une décision du Gouvernement Wallon et bien que leur mission soient définies dans leurs arrêtés de subventionnement, aucune base légale ne régit leur fonctionnement. Un décret relatif à l'agrément de partenaires et au subventionnement d'actions en matière de mobilité durable, de sensibilisation et d'éducation à la sécurité routière a été adopté le 25 mars 2024. Une fois son arrêté d'exécution adopté, il permettra d'agréer les CLM et d'optimiser la régulation de leur activité.

En matière de subventionnement TPMR, le Gouvernement a acté en 2023 les résultats d'une large étude réalisée avec le secteur. Un projet d'implémentation d'une nouvelle vision TPMR est initié. Dans l'attente, le subventionnement TPMR reste une mission déléguée à l'OTW via le contrat de service public 2024-2028.

7. Inspirations hors Wallonie

La Flandre a récemment (janvier 2024) fait le choix de rassembler l'offre à la demande « **flexvervoer** » pour l'intégrer à la stratégie Hoppin⁷ qui inclut, dans un système de réservation unique, tous les modes de transport complémentaires au transport public. Par rapport aux solutions précédentes de TAD, la région précise que *la différence réside dans l'élargissement de l'offre. Par exemple, dans diverses communes où il n'y avait pas de bus commutés, le bus flexible est maintenant disponible. Les horaires disponibles ont également été élargis.*

L'**exemple français** de la communauté de communes Saint-Pourçain Sioule Limagne, située dans l'Allier, organise un service de TAD pour l'ensemble des soixante communes de son territoire⁸. Le service fonctionne en porte-à-porte sur l'ensemble des soixante communes du territoire, du lundi au vendredi de 8h30 à 19h et le samedi matin. Il est ouvert à tous, sur adhésion préalable. Celle-ci est gratuite et permet à l'utilisateur de recevoir sa carte et son numéro d'adhérent, nécessaires pour toute réservation. La réservation s'effectue par téléphone le matin, au plus tôt 15 jours avant le déplacement, et au plus tard la veille. Le tarif unique est de 4€ (8€ A/R). Ce service a la particularité d'être utilisable une unique fois par semaine (aller-retour possible), hors dérogation pour certains publics et pour motif médical. En 2021, le service a compté 211 utilisateurs réguliers, et plus de 6 200 trajets ont été réalisés pour 55 800 km parcourus pour un coût de fonctionnement de 83 600 € en 2021.

8. Les priorités de l'écosystème

Lors du Forum Ouvert, 3 des 40 sujets qui ont émergés ont fait naître des chantiers en lien avec le Transport à la demande, ces sujets sont :

⁷ <https://hoppin.be/nl/flexbus/>

⁸ Source : Cerema, La boîte à outil mobilité en zones peu denses, 2022



Inclusion

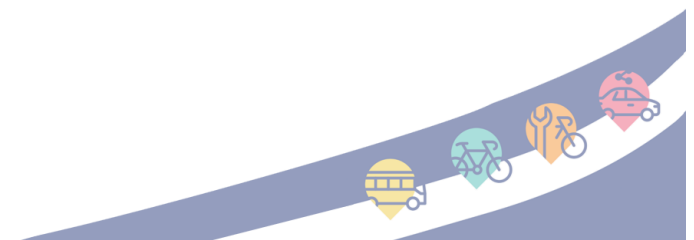
- h) Réformer le Transport de Personnes à Mobilité Réduite

Mobilité partagée en milieu rural : incitants et expériences pilote

- i) Soutenir et renforcer les centrales locales de mobilité qui ont une vision supra-communale et désigner les Centrale Locale de Mobilité (CLM) comme relais du Conseiller en Mobilité (CeM)

Créer une gouvernance supra communale pour développer la mobilité en milieu rural

- j) Mettre en place les centrales locales de mobilité
- k) Redynamiser la Centrale Régionale de Mobilité
- l) Agréer et subventionner les Centrales Locales de Mobilité





1. Définition

Les définitions et services dans cette section et la suivante sont tels que repris au décret « TRPR » du 28 septembre 2023⁹.

- « **Service de taxi** » : *activité qui assure le transport de personnes au moyen d'un véhicule de petite capacité conduit par un chauffeur, moyennant un prix fixé dans les limites établies légalement, qui se décline en service taxi de station et service taxi de rue et qui répond aux conditions suivantes :*
 - a) *le véhicule est mis à la disposition du public;*
 - b) *la destination est fixée librement par l'utilisateur;*
 - c) *la mise à disposition porte soit sur le véhicule, soit sur chacune des places. Dans le second cas, le prix total de la course est partagé entre les usagers;*

Le décret du 18 octobre 2007¹⁰ qui sera abrogé par l'entrée en vigueur du décret TRPR définissait le terme de service de location de voitures avec chauffeur (LVC)¹¹. Dans le nouveau décret cette terminologie est remplacée par la notion de « **service de transport à finalité spéciale** » définie comme suit :

« *l'activité qui assure le transport de personnes au moyen d'un véhicule de petite capacité conduit par un chauffeur, poursuivant une finalité spécifique parmi celles autorisées par le Gouvernement et qui répond aux conditions suivantes :*

- a) *le véhicule ou une des places de celui-ci sont mis à disposition de l'utilisateur pour une prestation spécifique prédéterminée en vertu d'un contrat;*
- b) *la destination est convenue par l'exploitant et l'utilisateur conformément à la finalité choisie; »*

Cette notion dépasse le cadre de la définition précédente de LVC et comprend en partie par exemple le transport de personnes à mobilité réduite ou le transport collectif en complémentarité avec les services réguliers de transports publics de personnes¹², qui rentrent dans le camp du Transport à la demande tel que défini dans la thématique de ce document qui lui est dédié.

⁹ Décret relatif aux services de transport rémunéré de personnes par route au moyen de véhicules de petite capacité

¹⁰ Décret relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur

¹¹ Services de location de voitures avec chauffeur : les services de transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles qui ne sont ni des services de taxis ni des services de taxis collectifs, et qui sont assurés au moyen de véhicules qui, d'après leur type de construction et leur équipement, sont aptes à transporter au maximum neuf personnes - le chauffeur compris - et sont destinés à cet effet et qui répondent à l'une des conditions suivantes:

- la voiture est mise à la disposition du public en vue soit d'une cérémonie, soit d'un déplacement d'une durée minimale de trois heures ;
- la voiture est réservée au transport de la clientèle d'un hôtel déterminé;
- la voiture est mise à la disposition d'une personne déterminée en vertu d'un contrat portant sur un ensemble de prestations à effectuer au cours d'une période de sept jours consécutifs au moins;

¹² Décret TRPR Art.38



2. Services

- **Service de taxi de station** : le service de taxi exploité au moyen d'un véhicule pourvu d'un taximètre ou d'un autre équipement agréé par le Gouvernement remplissant les mêmes fonctions. Seuls les taxis de station sont des taxis au sens du Code de la route
- **Service de taxi de rue** : le service de taxi exploité exclusivement au moyen d'un service d'intermédiation électronique de transport (c'est-à-dire la personne physique ou morale qui exerce une activité rémunérée permettant, au moyen d'une plateforme électronique, de mettre en relation des exploitants avec des personnes souhaitant effectuer des déplacements, suivant un cadre préalablement fixé).

3. Chiffres clés

La Direction de la régulation du transport par route a transmis les statistiques suivantes :

Taxi Collectif au 01/07/2023 :

- 391 dossiers actifs (exploitants)
- 1196 véhicules actifs

LVC au 01/07/2023 :

- 569 dossiers actifs (exploitants)
- 1406 véhicules actifs

Il est possible que des exploitants soient autorisés tant en TC qu'en LVC (il existe donc des doublons) et qu'une partie de ces exploitants sont des exploitants bruxellois disposant d'autorisations wallonnes.

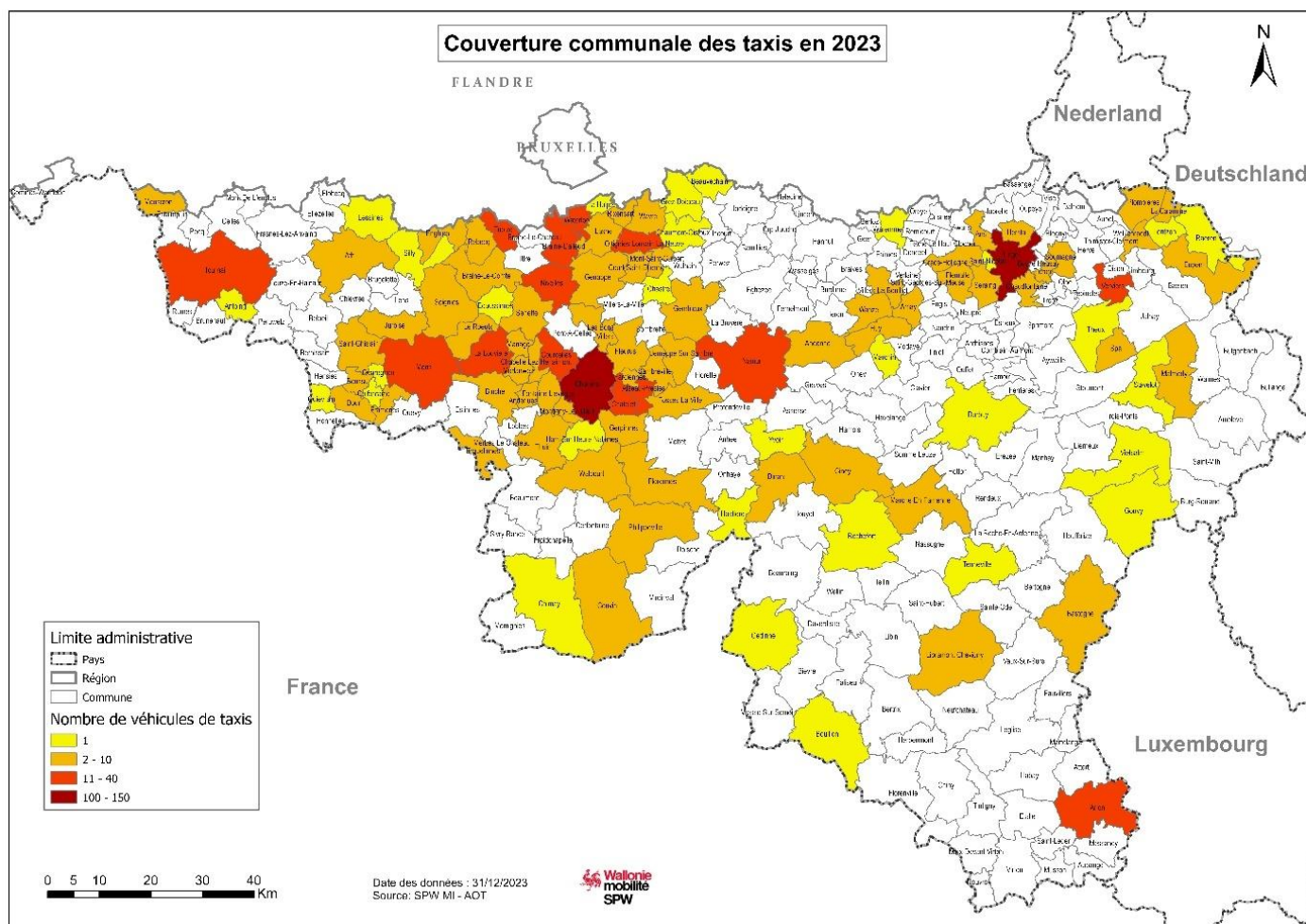
Le tableau ci-dessous reprend par arrondissement¹³ le nombre de taxis présent par rapport au quota autorisé :

¹³ Les données sont disponibles au niveau communal.



ARRONDISSEMENT	Superficie	NOMBRE D'HABITANTS (Janvier 2023)	Densité population 2023 au km2	NBRE DE VEHICULES (taxis) 2023	Quota 2023 (nbre habit/2500) Nbre max. autorisé
CHARLEROI	472.188	397.930	842,74	225	159,17
LIEGE	796.867	625.192	784,56	145	250,08
NIVELLES	1.090.655	412.770	378,46	99	165,11
NAMUR	1.164.847	322.313	276,70	71	128,93
MONS	584.018	260.164	445,47	66	104,07
VERVIERS	2.018.692	289.639	143,48	47	115,86
LA LOUVIERE	217.771	142.104	652,54	39	56,84
SOIGNIES	355.000	107.556	302,97	36	43,02
TOURNAI	607.890	146.925	241,70	28	58,77
HUY	659.369	115.655	175,40	18	46,26
PHILIPPEVILLE	908.742	66.719	73,42	15	26,69
ARLON	317.276	64.920	204,62	12	25,97
DINANT	1.592.420	112.927	70,92	11	45,17
THUIN	780.461	92.607	118,66	11	37,04
ATH	667.937	130.103	194,78	7	52,04
MARCHE-EN-FAMENNE	953.694	57.527	60,32	7	23,01
NEUFCHATEAU	1.354.571	65.619	48,44	5	26,25
BASTOGNE	1.043.000	50.444	48,36	4	20,18
MOUSCRON	101.172	77.757	768,56	4	31,10
WAREMME	389.852	83.752	214,83	1	33,50
VIRTON	771.185	55.137	71,50	0	22,05
Total	16.847.606	3.677.760	218,30	851	1471,10

Et voici les mêmes données sous forme de carte au niveau communal :



Carte disponible en grand format en annexe



4. Impacts

À l'instar du TAD, les taxis et LVC permettent également de :

- De proposer une offre de mobilité complémentaire aux réseaux de transport public régulier, dans des zones géographiques non desservies et/ou dans des plages horaires non desservies, à tous les citoyens
- Rabattre vers les réseaux structurants de transport public régulier à l'échelle régionale (notamment réseau ferroviaire et réseau structurant bus) et à l'échelle des agglomérations urbaines (notamment ferré et bus à haut niveau de service).

Cependant, ces services se limitent aux zones économiquement rentables pour les opérateurs privés.

5. Soutien régional

Pas de soutien régional, le rôle de la Région se limite à réguler le secteur.

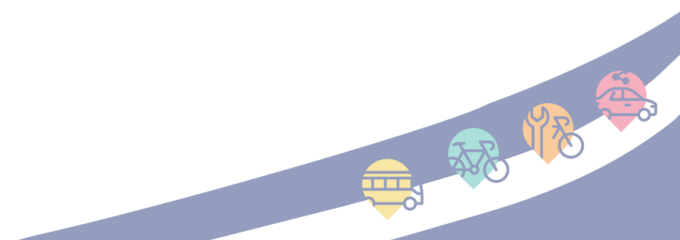
6. Lien stratégique et cadre légal

Le nouveau décret du 28 septembre 2023 relatif aux services de transport rémunéré de personnes par route au moyen de véhicules de petite capacité, une fois entré en vigueur (la date sera déterminée par son arrêté d'exécution, encore non adopté) abrogera le décret du 18 octobre 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur. Ce décret sera la base légale wallonne pour la réglementation du secteur du transport taxi et LVC.

En terme stratégique, la Stratégie Régionale de Mobilité articule clairement, via un chantier spécifique, sur 35 au total, le rôle que le taxi peut jouer pour atteindre les objectifs de mobilité. Ce chantier s'intitule « Le taxi individuel ou partagé pour rejoindre la desserte structurante et répondre à des besoins spécifiques », et développe le rôle que doit jouer le taxi à la fois en complémentarité des autres solutions de mobilité pour rejoindre le réseau plus structurant aux mobipôles (autrement qu'en vélo ou à pied) ou pour palier celui-ci quand il fait défaut (par exemple comme solution de mobilité nocturne)

7. Inspirations hors Wallonie

Néant.



8. Les priorités de l'écosystème

Lors du Forum ouvert, il n'y a pas de sujets ou de chantiers dédiés aux taxis et LVC qui ont émergé. Il s'agira de veiller à l'intégration des acteurs liés à cette thématique dans la dynamique, particulièrement pour d'éventuelles actions du futur plan d'action pour la mobilité partagée qui seraient dédiés à ce domaine.

Cela dit, certains sujets et chantiers repris sous les thématiques de gouvernance, de Maas et de Transport à la demande sont à connecter aux taxis et LVC, notamment parmi les sujets suivants :

- Changer la culture de la voiture personnelle
- Développer la mobilité partagée en milieu rural pour les trajets locaux (vers centres d'intérêts locaux ou vers les arrêts de bus/train structurants)
- Créer une gouvernance supra communale pour développer la mobilité en milieu rural
- Mobilité partagée en milieu rural : incitants et expériences pilotes
- La voiture de société repensée (Des bonnes pratiques d'utilisation au budget mobilité)
- Intégration mobilité partagée et transports publics.





1. Définition

Le covoiturage est défini¹⁴ comme le partage de trajets en voiture par des personnes afin de réduire les coûts, la congestion et l'impact environnemental. Il consiste en l'utilisation commune de véhicules privés par des conducteurs non-professionnels et un ou plusieurs tiers passagers, sur tout ou partie d'un trajet initialement prévu par le conducteur pour son compte propre.

Le covoiturage n'est en principe pas rémunéré : les éventuels échanges financiers entre les passagers et le conducteur sont limités au partage des coûts. Un soutien financier de la pratique peut exister, par la mise en place d'incitants financiers directs ou d'avantages fiscaux. Le conducteur ne peut cependant tirer bénéfice de ces contributions et faire du covoiturage une activité professionnelle.

Par extension, le terme covoiturage fait également référence à un service de voiture qui permet à une personne d'organiser un trajet dans le véhicule privé d'une autre personne via une application dédiée. Ce service nécessite une plateforme ou un système où les points de départ et d'arrivée des conducteurs et des passagers sont collectés et assortis de manière optimisée.

2. Services

L'organisation du covoiturage, c'est-à-dire la mise en relation d'un conducteur avec un ou plusieurs passagers, peut se faire selon deux principes :

- le covoiturage planifié entre particuliers où les individus s'organisent préalablement via leur propre réseau social (réel ou virtuel) ou par le biais de sites en ligne ou d'applications qui favorisent la mise en relation entre conducteurs et passagers ;
- le covoiturage spontané, sans organisation préalable, qui est basé sur l'utilisation du trafic routier comme offre potentielle de déplacement, avec ou sans infrastructures dédiées (comme des points d'arrêts matérialisés pour de l'autostop organisé ou des lignes de covoiturage).

Grâce aux progrès technologiques et en particulier à la géolocalisation, une combinaison de ces principes est également possible pour aller vers du covoiturage dynamique, qui se rapproche d'une offre adaptée en temps réel tant pour les conducteurs que pour les passagers.

Concrètement, le covoiturage peut se faire de différentes manières.

Au départ :

- Les passagers se retrouvent chez le conducteur ;
- Le conducteur récupère tous les passagers à domicile (ce qui implique un détour) ou à un autre endroit demandé ;

¹⁴ Source : *A Planner's Guide to the Shared Mobility Galaxy*, SHARE-North Academy, 2021



- Tout le monde se retrouve à un endroit désigné à partir duquel ils voyagent ensemble ;

A l'arrivée :

- Le conducteur et les passagers se rendent tous au même endroit, ce qui est le plus facile et le plus efficace ;
- Le conducteur dépose ses passagers sur son trajet à proximité de leurs destinations ;
- Le conducteur dépose ses passagers à un endroit où ceux-ci pourront poursuivre leur trajet par leurs propres moyens (modes actifs, transports en commun, autres conducteurs) jusqu'à leur destination finale.

Covoiturage informel versus covoiturage formel

Le covoiturage informel, qu'il soit planifié ou spontané, fait référence aux individus qui trouvent un partenaire de covoiturage par leurs propres moyens en dehors d'un tout système organisé. Le covoiturage formalisé fait lui référence aux individus utilisant un système¹⁵ ou une plateforme de covoiturage pour trouver des partenaires de covoiturage. Le covoiturage formel permet en outre d'intégrer plusieurs solutions complémentaires, telles qu'un système de paiement, la mise en place d'incitants financiers ou la prise en charge de départs et/ou retours garantis pour les passagers.

Courte distance versus longue distance

Les applications de covoiturage pour les courts trajets sont principalement utilisées pour rassembler les navetteurs pour des trajets qui se déroulent de manière régulière (ex : l'application Carpool). Ces schémas formalisés sont parfois subventionnés ou payés par les employeurs ou les collectivités (hors Belgique). Le covoiturage du quotidien, qui couvre des besoins de mobilité réguliers, est principalement un covoiturage de courte distance, et semble être celui qui offre le plus de potentiel de développement à l'échelle d'un territoire tel que la Wallonie.

Les services de covoiturage longue distance sont généralement utilisés pour rassembler des individus voyageant entre différentes régions pour des trajets ponctuels ou irréguliers. Dans ce schéma, les conducteurs ont la garantie que les coûts sont partagés (ex : BlaBlaCar).

Mise à disposition d'infrastructures dédiées au covoiturage

Des places de covoiturage sont mises à disposition sur la voie publique, sur domaine privé mutualisé (tel qu'un parking de centre commercial) ou en entreprise.

Il faut distinguer les possibilités de stationnement offertes aux covoitureurs au début et à la fin de leur trajet commun :

- les aires de covoiturage qui permettent aux usagers de se retrouver afin de constituer les équipages en cours de trajet (parkings où débutent le covoiturage), situées à proximité du point de départ des usagers ou sur leur trajet, idéalement à minimum 15 km du pôle de destination.

¹⁵ Par exemple, un service d'autostop organisé permettant aux usagers de se reconnaître en tant que membres d'une même communauté grâce à l'utilisation de matériel de reconnaissance, constitue une solution de covoiturage formalisé spontané.



- les places de stationnement réservées à destination, afin de favoriser l'usage du covoiturage et ainsi contrebalancer la contrainte organisationnelle. Celles-ci auront d'autant plus d'impact si leur tarification est avantageuse (idéalement gratuite) ou si la pression sur le stationnement est accrue à destination. Cela pose toutefois la question du contrôle du système.

Les aires de covoiturations seront le plus souvent en accès libre et de la responsabilité des pouvoirs publics (ou de leurs partenaires), tandis que les places de covoiturage à destination seront davantage de la responsabilité des acteurs privés au sein de leurs propres infrastructures de parkings (au sein des entreprises ou administrations par exemple).

Par ailleurs, les infrastructures favorisant le covoiturage incluent également les **voies de circulation** dédiées aux véhicules à taux d'occupation élevé sur les axes routiers les plus congestionnés. Plusieurs systèmes existent : voies réservées, voies partagées avec les transports en commun et les taxis, voies permanentes ou temporaires avec gestion dynamique.

3. Chiffres clés

Parkings de covoiturage

Le réseau wallon de parkings de covoiturage intègre aujourd'hui 112 parkings, pour un total approximatif de 3.700 places de stationnement réservées. Les places, disponibles gratuitement, se répartissent comme suit :

- Parkings communaux : ~ 450 places
- Parkings privés (mutualisés) : ~ 500 places
- Parkings Ecovoiturage (Province de Liège) : ~ 750 places
- Parkings régionaux (SPW/Sofico) = ~ 2.000 places

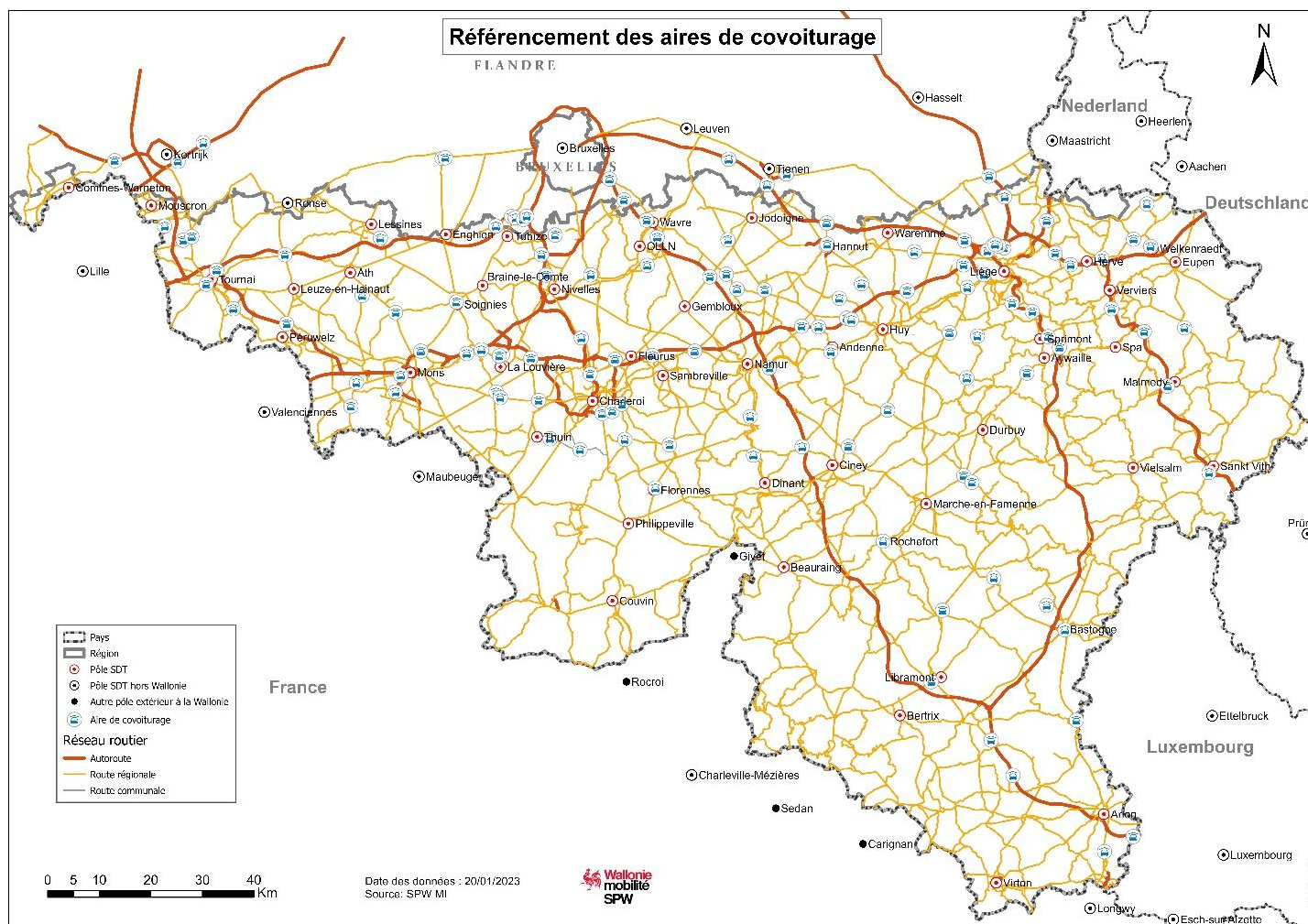
La Wallonie ambitionne de compléter et densifier ce réseau en augmentant le nombre de places et la qualité des équipements fournis. La sécurité des infrastructures et la complémentarité avec d'autres services (électromobilité, commerce local, services à la collectivité...) seront également des points d'attention particuliers.

Actuellement, une cinquantaine de sites potentiels ont été identifiés et une priorisation des investissements a été réalisée, sur la base de critères objectifs : localisation optimale, demande préexistante, lacunes dans le maillage actuel et potentiel de covoiturage.

D'ici 2027, la Wallonie va piloter¹⁶ la **création d'une vingtaine de nouveaux sites de covoiturage** afin d'encourager la réduction de la part de la voiture individuelle dans les déplacements des citoyens wallons. Au total, cela représente une **augmentation d'environ 30 %** qui viendront s'ajouter à l'offre actuelle.

¹⁶ Dans le cadre du Plan de relance de la Wallonie, de la programmation Feder et du Plan d'Investissement Mobilité pour Tous 2020-2026.





Carte disponible en grand format en annexe

Voie de circulation 2+

L'autoroute E411 bénéficie, sur le territoire wallon, d'une bande de covoiturage depuis Wavre vers Bruxelles et depuis Arlon vers le Grand-Duché de Luxembourg.

Aucune voie n'est encore dédiée au covoiturage dans les pénétrations des pôles urbains wallons.

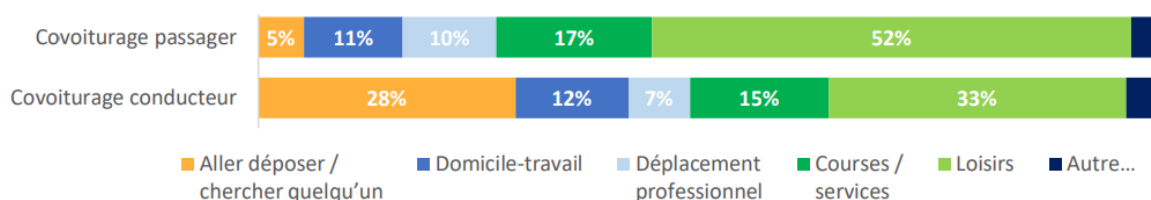
Un point d'attention particulier sera à apporter concernant les modalités de contrôle de l'usage de ces bandes.



Statistiques

Selon l'enquête fédérale Monitor¹⁷, le covoiturage¹⁸ (comme conducteur ou passager) se limite à une utilisation très occasionnelle. Le covoiturage est peu plébiscité par le Belge et sa part modale apparaît comme marginale, tant comme conducteur (2,3 %) que comme passager (1,8 %).

Les femmes covoiturent significativement plus que les hommes mis à part chez les plus de 65 ans. Cette utilisation supérieure du covoiturage se manifeste en tant que passagère, l'utilisation du covoiturage en tant que conducteur étant sensiblement équivalente entre les deux sexes. Le pourcentage de covoitureurs conducteurs a également tendance à augmenter avec l'âge. En termes de motifs de déplacement, le covoiturage est principalement réalisé hors déplacement professionnel.



Graphique issu du rapport MONITOR (2017), page 33.

De manière générale, durant les heures de pointe, il reste toujours plus de 80 % de véhicules qui ne sont occupés que par des autosolistes. Cela induit dès lors un nombre énorme de places disponibles mais non utilisées dans les véhicules, et qui pourraient être mobilisées grâce au covoiturage.

Si l'on s'intéresse exclusivement aux déplacements domicile-travail¹⁹, on constate que la part du covoiturage reste assez faible en Wallonie (environ 3 %), même si cela constitue la moyenne la plus élevée en Belgique. De plus, depuis 2005, ce chiffre tend à s'éroder progressivement, alors que dans le même temps, la part des personnes utilisant la voiture pour les déplacements domicile-travail (seul ou à plusieurs) reste stable voire augmente légèrement (plus de 87 % en Wallonie en 2021).

L'interprétation de chiffres relatifs au covoiturage reste toutefois délicate car toutes les enquêtes et relevés ne reposent pas nécessairement sur la même définition du covoiturage. Et selon les cas, seul le mode de transport principal ou celui le plus fréquemment utilisé est identifié. Cela exclut de facto une utilisation partielle du covoiturage (par exemple en intermodalité ou 1 jour/semaine) et pose également la question de la prise en compte du recours croissant au télétravail.

¹⁷ Source : mobilit.belgium.be/fr/publications/enquete-monitor-sur-la-mobilite-des-belges

¹⁸ Est considéré comme covoiturage dans MONITOR tout déplacement incluant plusieurs personnes dans le même véhicule et ne faisant pas partie du même ménage

¹⁹ Source : *Enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail 2021-2022*, réalisée par le SPF Mobilité et Transports auprès des employeurs de plus de 100 personnes.



4. Impacts

Les avantages du covoiturage sont pourtant nombreux :

- **Impact financier** : un impact économique direct et conséquent (diminution du nombre de trajets et partage des frais de transport), une déductibilité fiscale possible.
- **Impact environnemental** : moins de congestion, moins de pollution, moins de bruit !
- **Avantages bien-être/santé** : contacts sociaux, convivialité, détente (moins de stress sur la route et dans les bouchons), moins d'accidents de la route (les conducteurs sont davantage responsabilisés que les autosolistes).
- **Aménagement de l'espace** : diminution des besoins en stationnement à destination, ce qui libère de l'espace pour d'autres besoins.

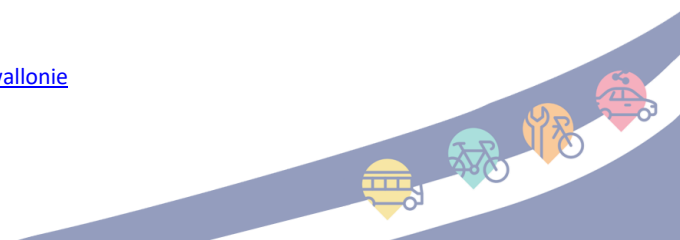
5. Soutien régional

Parkings de covoiturage

Dans le cadre des investissements du « Plan de relance de la Wallonie »²⁰, 10,7 millions € sont dédiés aux chantiers de 11 parkings de covoiturage prévus d'ici 2026 :

Direction territoriale SPW-MI	Identification du parking	Finalisation	Nombre de places
Brabant-Wallon	Tourinnes-Saint-Lambert (E411 – sortie 10)	2026	100
Charleroi	Courcelles (E420 – sortie 22)	2024	100
Charleroi	Gosselies (E42/N5 – sortie 16)	2025	100
Liège	Villers-le-Bouillet (E42 – sortie 6)	2024	50
Liège	Soumagne(E40 – sortie 37)	2024	43
Luxembourg	Arlon (E411 – sortie 31)	2024	200
Luxembourg	Habay (E411 – sortie 29)	2024	150
Namur	Wierde (E411 – sortie 16)	2025	100
Namur	Achêne (E411 – sortie 20bis)	2025	100
Namur	Rhisnes(E42 – sortie 12)	2026	75
Verviers	Eupen (E40 – sortie 38)	2025	100
TOTAL			1.118

²⁰ <https://www.wallonie.be/fr/plans-wallons/plan-de-relance-de-la-wallonie>



Auxquels s'ajoutent quelques projets supplémentaires financés dans le cadre du PIMPT ou du Fonds FEDER :

- Corroy-le-Grand, Hélécinne et Nivelles en Brabant-Wallon (PIMPT)
- Ciney-Biron, Walcourt-Somzée et Couvin en province de Namur (FEDER).

De 2019 à 2023, un marché a été attribué à Espaces-mobilités (pour 340.000 €) pour le développement du réseau wallon de parkings de covoiturage en vue de gérer le programme de mutualisation de parkings et la priorisation des investissements. Ce marché a également permis la réalisation d'un **vade-mecum** (en cours de finalisation) en vue d'assurer la cohérence de l'aménagement des parkings de covoiturage en Wallonie.

Pratique du covoiturage

La Région soutient, via une subvention de 275.000 € en 2023, le partenaire **Mpact** actif en Belgique qui mène des actions de sensibilisation au covoiturage et qui propose une série d'outils pour sa mise en œuvre (e.a. carpool.be, mobicalendar).

Dans le cadre d'une subvention de 162.000 € octroyée à **autostop solidaire** dans le sud de la province du Luxembourg, la région soutient ce projet pilote de mise en place d'un réseau d'auto-stop « encadré » et sécurisé sur 12 communes.

6. Lien stratégique et cadre légal

La Stratégie Régionale de Mobilité prévoit d'encourager le covoiturage pour atteindre une **charge moyenne de 1,8 personnes par véhicule** à l'horizon 2030, contre 1,3 en 2017.

Le chantier 23 de la SRM « Accroître le taux d'occupation des véhicules par le covoiturage » article explicitement comment le covoiturage peut contribuer aux objectifs FAST de mobilité de Wallonie et aux objectifs du PACE et souligne que favoriser le covoiturage doit passer par l'amélioration de 3 facteurs importants pour les travailleurs : le facteur temps, le facteur pratique et le facteur financier, pour avoir un réel impact.

7. Inspirations hors Wallonie

L'état français soutien largement le covoiturage ces dernières années via des investissements qui atteignent 150 millions d'euros en 2023. Les 3 mesures phares du **Plan national covoiturage** du quotidien²¹, qui représentent chacune 50 millions d'euros, sont les suivantes :

- Une prime de 100 € pour les primo-conducteurs
- Un soutien aux covoitureurs en complément des collectivités sur le principe 1 € de l'État pour 1 € de la collectivité
- Une mobilisation du Fonds vert à hauteur de 50 M€ en 2023 pour soutenir les collectivités notamment pour financer les aires et les lignes de covoiturage.

²¹ https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/22243_plan-Covoiturage_DP_V2maj.pdf



En particulier, le développement de **lignes de covoiturage**²², telles que développées par l'opérateur ecov²³ dans les régions de Lyon²⁴, Grenoble²⁵ ou encore Rennes²⁶ ou par l'opérateur illicov²⁷, pourrait être envisagé en Wallonie là où le potentiel et le trafic routier les rend possible.

Plusieurs opérateurs sont présents en France, ils sont parfois sélectionnés par marché public sur une région et se retrouve alors seul. Parfois ils sont en concurrence sans que la région ne limite le nombre d'opérateur. Ces opérateurs sont **Blablacar Daily, ecov, Karos, MobiCoop et Ynstant**.

8. Les priorités de l'écosystème

Lors du Forum Ouvert, 7 des 40 sujets qui ont émergé ont fait naître des chantiers en lien spécifiquement avec l'autopartage. Ces sujets sont

Développer la mobilité partagée en milieu rural pour les trajets locaux (vers les centres d'intérêts locaux ou vers les arrêts de bus/train structurants) :

- m) Concevoir au niveau régional et mettre à disposition des communes et des groupes d'habitants une plateforme de covoiturage locale

Mobilité partagée en milieu rural : incitants et expériences pilote

- n) Les collectivités invitent leurs membres à opter pour du covoiturage (incitants : cadeau, similaire à BEBAT à l'école)
- o) Quels incitants pour encourager la pratique du covoiturage domicile-travail ? (Incitations financières - de type bonus de X€ après le 1er covoiturage, cadeaux à gagner, places de parking...)

Comment les autorités publiques peuvent-elles soutenir le covoiturage ?

- p) Analyser le potentiel (et identifier les lieux à haut-potentiel) pour le développement de lignes de covoiturage

²² Les lignes de covoiturage représentent une nouvelle solution de mobilité, qui s'appuie sur le principe du covoiturage du quotidien et du partage de véhicules par des automobilistes privés, mais en mettant en place un haut niveau de service pour les usagers et la collectivité. Le service est organisé sur des axes prioritaires avec des arrêts physiques et en utilisant des outils de communication propres et dynamiques, dans les zones périurbaines ou rurales qui ne peuvent être efficacement couvertes par l'offre de transport classique. Les lignes de covoiturage viennent ainsi compléter le panel des solutions de mobilité, afin de pouvoir profiter des places disponibles au sein des véhicules, en compensation ou en complémentarité des transports collectifs dans la zone desservie, mais pour un coût largement inférieur. Dans ce contexte, les parkings de covoiturage et les lieux d'intermodalité constituent des lieux privilégiés pour développer l'épine dorsale des lignes de covoiturage si le potentiel y est avéré, renforçant ainsi davantage l'impact positif de ces infrastructures sur le report modal.

²³ <https://www.ecov.fr/fr>

²⁴ <https://www.lanemove.com/>

²⁵ <https://www.lignesplus-m.fr/>

²⁶ <https://www.star.fr/se-deplacer/covoiturage/start>

²⁷ <https://illicov.fr/>



Comment intégrer le covoiturage à courtes distances dans les habitudes quotidiennes ?

- q) Offrir un avantage financier à l'employeur pour favoriser/faciliter le covoiturage dans son entreprise en lieu et place de l'avantage financier de la voiture de société
- r) Développer une stratégie de Matching non-sollicité pour le covoiturage dans les entreprises, écoles, collectivités (loisirs, sports...)
- s) Importance du rôle des employeurs dans la mise en place du covoiturage

L'usage des bandes bus pour le covoiturage

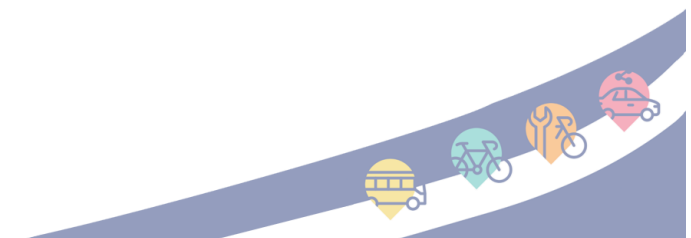
- t) Covoiturage : Prévoir les règles, en ce compris les contrôles et les sanctions, en prévoyant une approche différenciée par type de voirie ou de lieu
- u) Tester et évaluer l'accès au covoiturage de plus de 3 personnes sur une nouvelle bande bus
- v) Réaliser un benchmark

La voiture de société repensée !

- w) Changement des règles concernant la voiture de société : taxation différente ? marketing adapté ?

L'auto-stop, c'est top !

- x) Fixer les axes centraux (+ de trafics) (étude, test avec incitants, expériences concluantes...)
- y) Faire une campagne de sensibilisation sur la pratique de l'auto-stop pour redonner confiance en cette pratique
- z) Campagne des alternatives à la voiture avant le salon de l'auto
 - aa) Etude en ligne de covoiturage gratuit (repartir de CovoitStop)
 - bb) Campagne communication (avantages, alternative...)
 - cc) Réfléchir sur l'existant (CovoitStop, Mobi-coop...)



L'AUTOPARTAGE



1. Définition

L'autopartage est un système qui permet aux usagers d'utiliser des voitures disponibles localement à tout moment et pour n'importe quelle durée, réduisant ainsi le recours à la voiture privée individuelle.

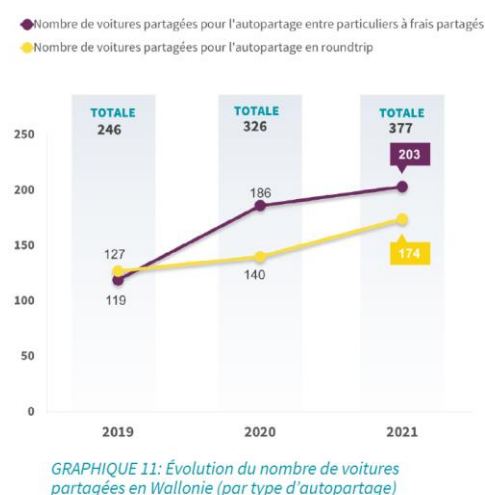
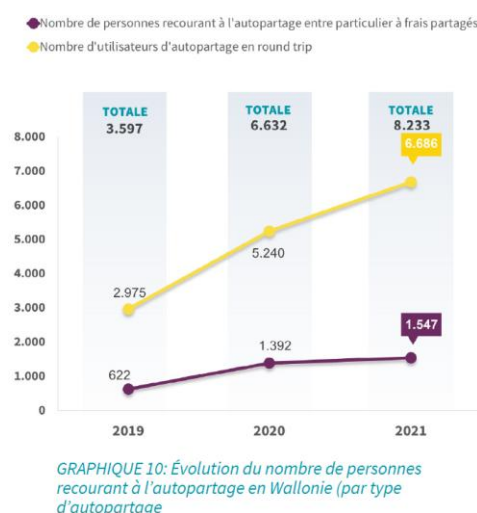
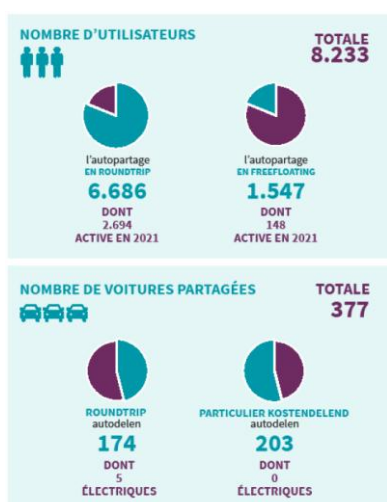
2. Services

Il existe plusieurs types d'autopartage²⁸ :

- L'autopartage avec des véhicules de flotte (en station ou en flotte libre);
- L'autopartage de véhicules de particuliers (« de voisinage » ou entre particuliers au prix du marché) ;
- L'autopartage des véhicules des collectivités (ou la mutualisation de flottes d'entreprises) ;
- L'émergence de l'économie collaborative et des coopératives citoyennes.

3. Chiffres clés

Les chiffres ci-dessous présentent la situation en Wallonie en ce qui concerne le nombre de voitures partagées et d'utilisateurs²⁹.



²⁸ notamment sources : CeMathèque N°53, Avril 2022 / Rapport sur l'autopartage en 2021, Autodelen.net, janvier 2021)

²⁹ Source : Autodelen.net « Rapport sur l'autopartage en 2021 », données pour la Wallonie : https://www.autodelen.net/wp-content/uploads/2022/01/Jaarrapport_finaal-FR.pdf



Cambio est l'opérateur présent en Wallonie depuis 2002 qui propose de l'autopartage de véhicules de flotte en station. A ce jour, il y a 4805 utilisateurs Cambio en Wallonie pour 219 véhicules répartis en 85 stations dans 16 villes wallonnes (par ordre chronologique d'apparition du service : Namur, Ottignies Louvain-la-Neuve, Liège, Mons, Ciney, Arlon Charleroi, Gembloux, Verviers, Wavre, Tournai, Nivelles, Mouscron, Neufchâteau, Soignies, Libramont et bientôt à Braine-le-Comte). Bien que les stations actuelles ne répondent pas encore à l'objectif visé par la SRM en autopartage (1 voiture pour 1000 habitants), ces communes totalisent près de 1M d'habitants. Le déploiement progressif s'est réalisé en partenariat étroit entre l'opérateur et les villes et communes concernées, qui ont régulièrement participé financièrement³⁰ au déploiement initial des services.

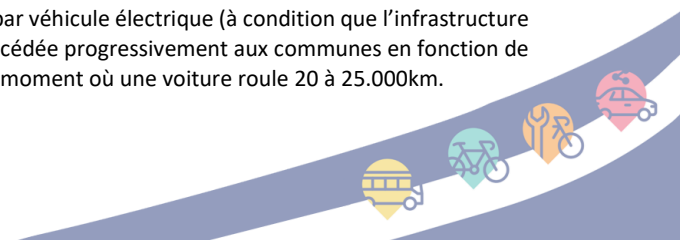
L'opérateur **Poppy** est présent à Liège depuis début 2023 et propose 80 véhicules en flotte libre (dont 5 utilitaires). Un partenariat a été conclu avec la ville en vue de la mise à disposition d'emplacements de stationnement gratuit et par là, le cadrage du dimensionnement du service Poppy sur le territoire communal. Les services sont davantage utilisés du jeudi au dimanche, montrant que le public cible est orienté davantage loisirs que pendulaires quotidiens. un utilisateur réalise entre 4 et 6 trajets par mois. Poppy offre également ses services à l'aéroport de Charleroi, permettant de rallier l'aéroport depuis/vers les villes où il opère.

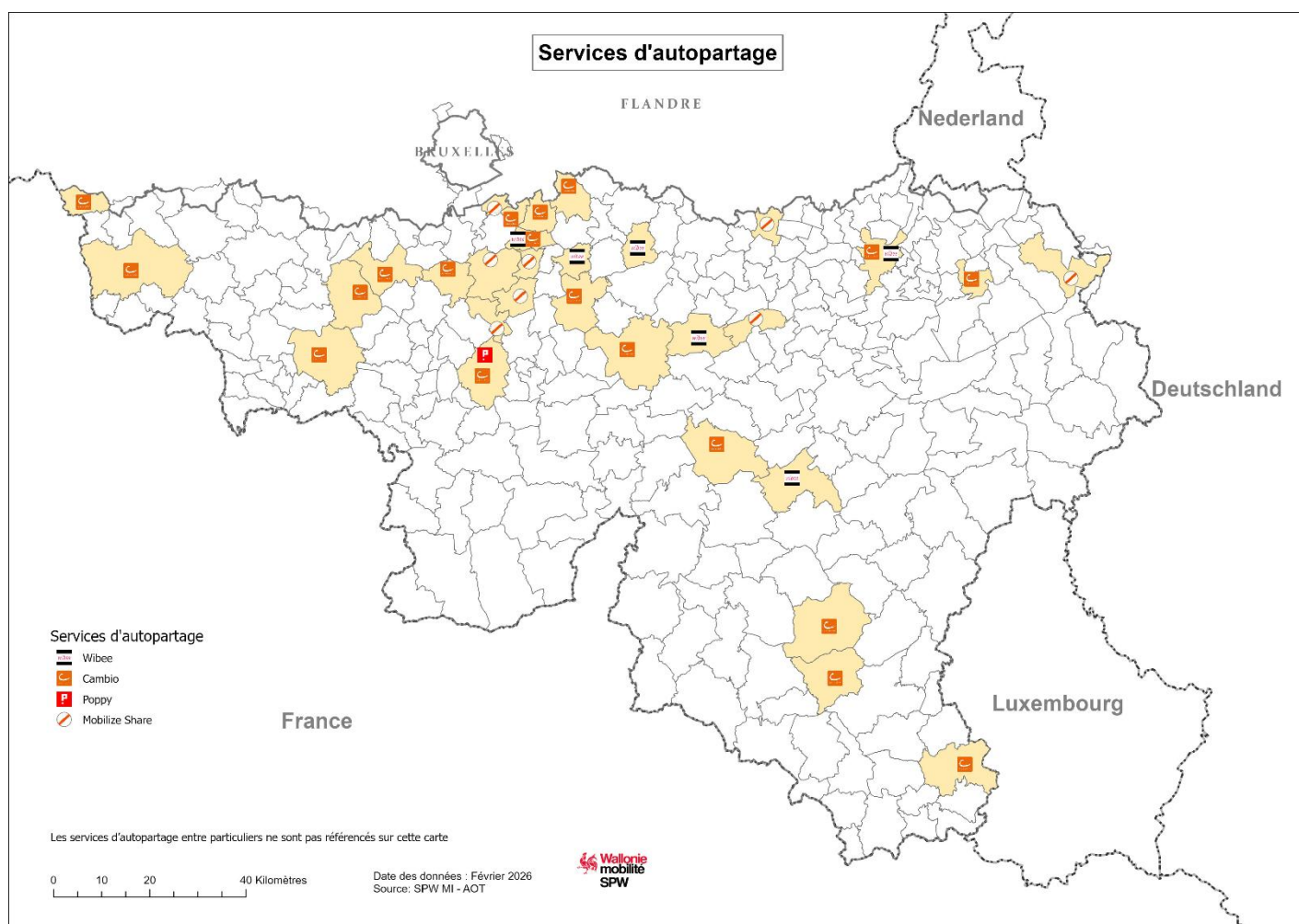
Wibee propose un service permettant le partage de véhicule entre particuliers. Il y a, à ce jour, 26 véhicules en Wallonie qui fonctionnent avec ce système.

Cozywheels est une plateforme de partage de véhicules privés entre voisins. Au total il y a 203 véhicules partagés entre voisins, le nombre moyen d'utilisateurs actifs par voiture partagée étant 3,6 pers./véh. pour le partage entre particuliers.

Citons enfin des exemples d'initiatives communales comme à La Hulpe, Genval, qui proposent des véhicules partagés électriques disponibles pour tous, mais avec facilités pour les agents communaux en journée. Ces solutions ont été mises en place via des marchés lancés par les communes et attribués à divers opérateurs (automotorshare, Neri Share, GSL Share Mobility, Omnia Share,...). Ces opérateurs, derrière lesquels nous retrouvons des groupes de concessionnaires automobiles, se fédèrent via une société faitière : **Share4mobility**. Ensemble, ils pourraient assurer une couverture nationale.

³⁰ à hauteur de 5500 € par an par véhicule classique et 6600 € par an par véhicule électrique (à condition que l'infrastructure électrique soit mise à disposition). Une partie de ce montant est rétrocédée progressivement aux communes en fonction de l'utilisation des véhicules pour atteindre un cashback total à partir du moment où une voiture roule 20 à 25.000km.





Carte disponible en grand format en annexe

4. Impact

Le développement de l'autopartage doit contribuer à l'objectif de report modal (en complément des autres solutions de mobilité offertes comme le transport public) et à la réduction des déplacements (car l'absence d'une première ou deuxième voiture personnelle réduit de facto les kilomètres parcourus). Il contribue aussi positivement à la réduction de la congestion.

Selon le type d'autopartage, le taux de remplacement se situe entre 3 (entre particuliers) et 16 (flotte organisée), c'est-à-dire qu'une voiture partagée remplace de 3 à 15 voitures individuelles³¹. Le type d'autopartage avec véhicule de flotte offre le taux de remplacement le plus élevé.

Les utilisateurs de l'autopartage sont majoritairement aussi des utilisateurs des transports en commun, ces différentes solutions leur apportant une complémentarité en termes de motifs, de destinations et d'amplitude horaire.

³¹ Source: Autodelen, Rapport d'Impact autopartage 2022 et "A planner guide to the Shared Mobility Galaxy", SHARE-North Project 2021



5. Soutien régional

Il n'y a, à ce jour, pas d'aide régionale à l'autopartage. Un subventionnement est parfois accordé au niveau communal dans un système de cash back où la mise de départ de la commune est récupérée en fonction de seuils d'utilisation des véhicules.

Il est à noter que le TEC (et la SNCB) sont actionnaires de Cambio.

6. Lien stratégique et cadre légal

Il n'y a pas de cadre légal spécifique pour l'autopartage en Wallonie. La mise à disposition d'emplacement et/ou de bornes de rechargement s'organisent actuellement entre les communes et les opérateurs.

Le chantier 22 de la SRM « Déployer massivement l'usage de la voiture partagée » souligne clairement l'intention régionale de voir l'offre de voitures partagées passer à **1 voiture pour 1000 habitants à l'horizon 2030**, ce qui représente 10 à 12 fois l'offre actuelle. Plusieurs pistes sont envisagées dans la SRM pour le développement de l'autopartage :

- 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...).

Le tableau ci-dessous met en perspective les statistiques des communes des pôles SDT (population et superficie) avec les objectifs de la SRM pour l'autopartage et l'autopartage actuellement présent en Wallonie :

Communes (pôles SDT)	Population	Superficie (km²)	Densité pop	Objectif SRM Véhicules en autopartage	Nombre de Véhicules Cambio	Nombre de Véhicule Poppy
Charleroi	202.746	103	1969	203	11	
Liège	197.217	69	2873	197	63	80
Namur	111.432	176	634	111	47	
Mons	95.887	148	650	96	16	
La Louvière	81.138	65	1257	81		
Tournai	69.083	215	321	69	7	
Mouscron	58.767	41	1447	59	2	
Verviers	55.290	33	1675	55	3	
Wavre	34.748	42	825	35	4	
Ottignies-Louvain-la-Neuve	31.316	33	938	31	38	
Arlon	30.081	119	253	30	6	
Ath	29.494	128	231	29		
Nivelles	28.883	61	475	29	4	



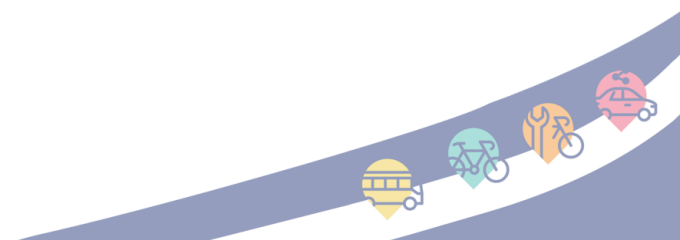
Soignies	28.271	111	254	28	1	
Gembloux	26.141	96	271	26	9	
Huy	21.238	48	446	21		
Eupen	19.762	96	206	20		
Marche-en-Famenne	17.591	122	144	18		
Péruwelz	17.120	61	281	17		
Ciney	16.706	148	113	17	4	
Bastogne	16.276	173	94	16		
Waremmes	15.444	31	500	15		
Sprimont	14.909	75	200	15		
Thuin	14.703	77	192	15		
Jodoigne	14.357	74	195	14		
Couvin	13.838	207	67	14		
Dinant	13.374	100	134	13		
Malmedy	12.797	100	127	13		
Rocheft	12.571	166	76	13		
Aywaille	12.394	80	155	12		
Virton	11.341	96	119	11		
Libramont-Chevigny	11.320	179	63	11	2	
Saint-Vith	9.779	147	66	10		
Philippeville	9.201	157	58	9		
Beauraing	9.157	175	52	9		
Bertrix	8.844	139	64	9		
Vielsalm	7.886	141	56	8		
<i>Neufchâteau (hors pôles SDT)</i>	<i>8.041</i>	<i>114</i>	<i>70</i>	<i>8</i>	<i>2</i>	
Total	1.389.143			1389	219	80

7. Inspirations hors Wallonie

Belgique : Si on regarde la situation de l'opérateur historique d'autopartage en station, le nombre d'utilisateurs wallons (4805 utilisateurs) représente 6,8% de la totalité des utilisateurs belges (70.398 utilisateurs). En nombre de véhicules, 8% de la flotte (214 véhicules) est en Wallonie (2.623 véhicules au total). Par ailleurs, 13% de la flotte de **Cambio** est électrique mais ces véhicules ne se trouvent pas en Wallonie.

Ailleurs : à titre de comparaison, la ville de **Madrid** (3.4 M habitants) a une flotte de 3.800 véhicules en autopartage. Bruxelles et Gand se situent en 2^{ème} et 3^{ème} position après Madrid pour leur offre d'autopartage.

Citons également Getaround. Fondée en 2009, Getaround est une plateforme de location qui comprend des propriétaires particuliers et professionnels mettant à disposition leur(s) voiture(s), et des conducteurs qui comptent sur les véhicules fournis pour leurs besoins de mobilité à la demande. Getaround est aujourd'hui présent dans plus de 950 villes à travers 8 pays (dont la Belgique)



La ville de Paris a décidé d'inciter au développement de la voiture partagée par la création d'un label autopartage. Les opérateurs labellisés peuvent bénéficier d'une aide à la communication générale, de prix attractifs pour le stationnement en parkings et de places de stationnement sur voirie.

8. Les priorités de l'écosystème

Lors du Forum Ouvert, 7 des 40 sujets qui ont émergé ont fait naître des chantiers en lien spécifiquement avec l'autopartage. Ces sujets sont :

Voitures partagées de village et de quartiers

- dd) Partage d'une flotte de voiture partagées communale / régionale
- ee) Stimuler la création de groupe d'autopartage au niveau local
- ff) Communication au sein des groupes locaux (écoles/groupes sportifs/scouts et information via les réseaux sociaux

Vision du car sharing en version électrique

- gg) Créer un écosystème-groupe de travail mobilité énergie avec SPW et opérateurs
- hh) Créer un groupe de travail avec SPW (i) mobilité (ii) énergie (iii) aménagements territoires et opérateurs
- ii) Faire un benchmarking pour comprendre comment/ pourquoi ça fonctionne chez nos voisins (Luxembourg)

Mobilité partagée en milieu rural : incitants et expériences pilotes

- jj) Flotte de l'administration communale en car sharing (toute la flotte publique)
- kk) Soutien au car sharing entre particuliers par les administrations communales

Inciter la mobilité partagée dans les projets immobiliers

- ll) Car sharing Cambio dans les charges d'urbanisme
 - o Engagement de collaboration pour valider le projet
 - o Mise à disposition des voitures est payante via un plan financier sous forme de cashback où plus la voiture roule au moins ça coûte
 - o Le promoteur assure la communication vers les habitants
 - o Les voitures sont accessibles à tous les clients détenteurs d'un abonnement
 - o Meilleur fonctionnement en zone urbaine

Mobilité partagée en lien avec l'habitat partagé

- mm) Communication envers le grand public sur l'autopartage

Support par la Région des pouvoirs locaux pour l'autopartage et les vélos partagés

- nn) Plan de développement des services d'autopartage au niveau wallon (en parallèle avec le développement des mobipôles) dans le cadre du plan de relance
- oo) Formation au sujet de l'autopartage et des vélos partagés : enjeux, leviers, freins ...



pp) Proposition de modèles (règlement communal, cahier de charge type, prestataires de services...)

La voiture de société repensée !

qq) Rendre la voiture de société accessible à l'autopartage



1. Définition

Les **MobiPôles** sont des points de connexion sur le réseau structurant de transport public (c'est-à-dire les gares ferroviaires, les arrêts de bus sur lignes express et principales, les arrêts de tram et de metro). Ce sont des « hubs » où convergent différentes offres de services (vélos partagés, voitures partagées, vélos cargo partagés, ...) et infrastructures de mobilité (zones d'attentes conviviales, parkings vélos, bornes de recharges, ...) qui sont dimensionnées selon le contexte local.

Les **MobiPoints** sont également des centres de mobilité qui combinent différents types de mobilité partagée et durable, sans être directement connectés au réseau structurant de transport public. Les MobiPoints s'inscrivent dans un contexte davantage urbain ou plus dense, où la non-possession d'un véhicule est plus réaliste.

2. Services

En 2021, à l'issue d'un groupe de travail piloté par le SPW MI, une typologie des fonctionnalités cibles, qu'on s'attend à trouver dans les MobiPôles ou MobiPoints, a été établie et sert de référence à tout projet de mobipôle/mobipoints cofinancé par la région. Cette typologie se base sur la classification des gares wallonne³² et la hiérarchisation du réseau TEC pour définir les types de mobipôles et liste les fonctionnalités à y développer en fonction de ces types de mobipôles.








Fonctionnalités cibles selon le type de mobipôles/mobipoints en Wallonie		Gares régionales ³² (+ de 8.000 montées / jour de semaine)	Gares supra-locales ³² (entre 500 et 8.000 montées) de destination ou mixte (destination et origine)	Gares supra-locales ³² (entre 500 et 8.000 montées) d'origine	Arrêts de Bus sur lignes structurantes (Express, Tram, BHNS, metro, ...)	Points non urbains de multimodalité sans Transport Public structurant	Points urbains de multimodalité sans Transport Public structurant
							
Volume estimé en Wallonie		5	20	230	340	-	-
MOBILITÉ							
Mobilité active (piétons)							
Sur le site d'intermodalité	Trottoirs et passages piétons larges et sécurisés sur le site et pour l'accès immédiat						2
	Proximité entre modes pour un transfert court et intuitif						
	Chemins internes présentant un niveau de confort, de sécurité et efficacité renforcé						2
	Aménagements « 100% PMR proof » sur le site						2
	Espaces de séjour permettant d'autres fonctions que la circulation						2
	Signalétique de balisage vers les modes disponibles sur le site et vers les points d'intérêt (POI) aux alentours avec mention de la distance/temps de parcours de marche						7
	Location de matériel pour les PMR (chaises roulantes, tribunes, poussettes,...)						
A proximité	Chemins de rabattement continus et présentant un niveau de confort, de sécurité et efficacité renforcé (dans un périmètre de 1,5km)						2
	Continuité du balisage vers les points d'intérêt (POI) et quartiers avoisinants						7
Mobilité active (cyclistes)							
	Proximité entre modes pour un transfert court et intuitif						

Tableau : extrait de la typologie des fonctionnalités cibles aux mobipôles/mobipoints³³

³² Atlas des Gares de Wallonie, CPDT - 2019

³³ Document complet : https://securite.wallonie.be/files/wp-content/uploads/Fiches%20th%C3%A9matiques/C%20Equipements/C.2.02.08.001%20Typologie%20Mobipole_mobipoint_PI_MACI.pdf et en annexe



La typologie est organisée pour respecter l'ordre des priorités du principe STOP légitimé dans le Décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité durable et à l'accessibilité suite à sa révision de 2022. Principe selon lequel les aménagements sont priorisés en fonction des besoins des usagers de la manière suivante :

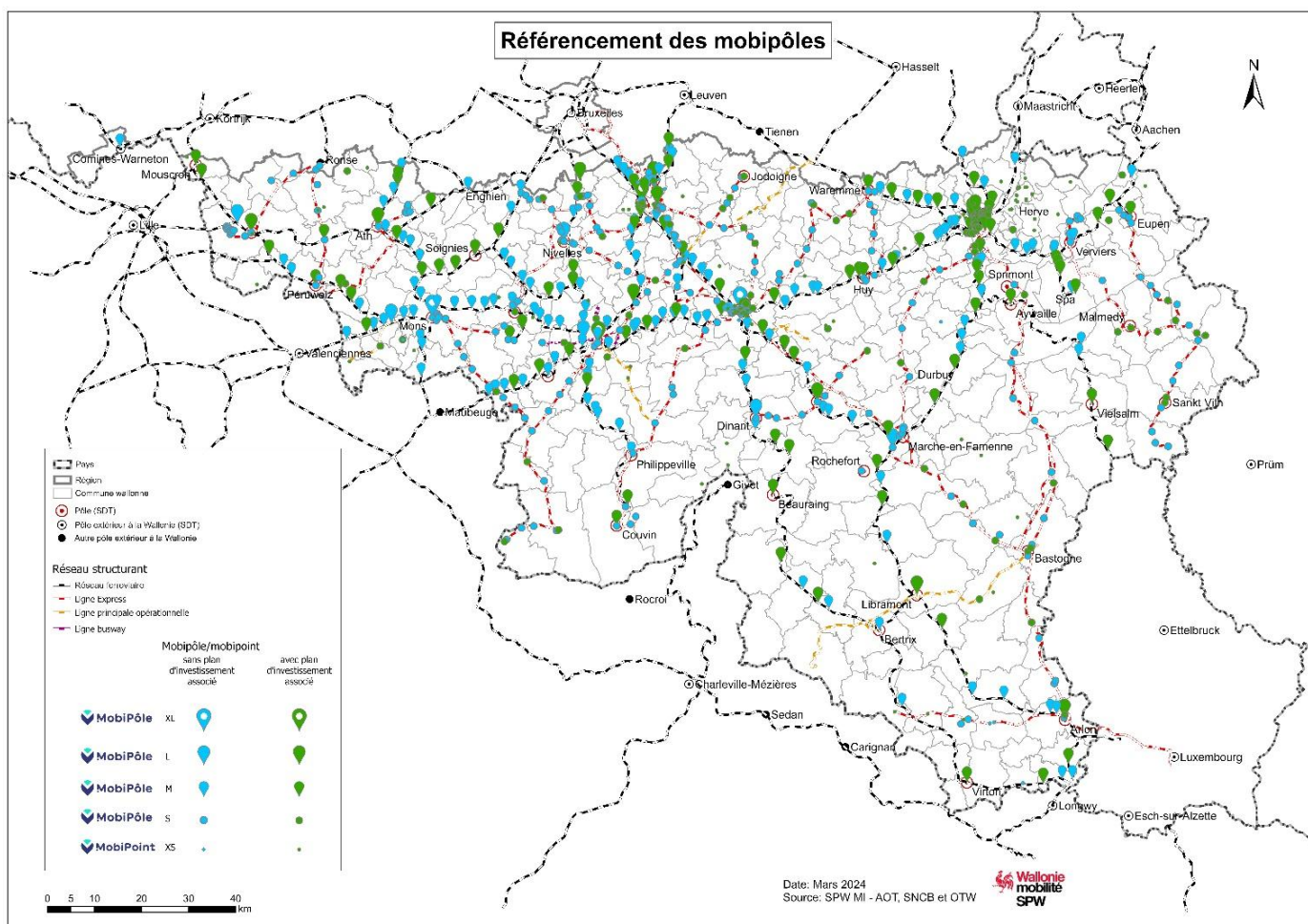
1. les aménagements en faveur des piétons;
2. les aménagements en faveur des cyclistes;
3. les aménagements en faveur des transports publics, des transports privés collectifs tels que les taxis, les voitures partagées ou le covoiturage;
4. les aménagements en faveur des transports individuels tels que les parkings de délestage;



3. Chiffres clés

Sur la base de la définition des mobipôles, il est possible d'établir la liste des lieux pressentis comme pouvant être des mobipôles (les mobipôles potentiels) qui correspondent à l'ensemble des arrêts structurants de transport public (gares ferroviaires, arrêts de bus express, ...). On dénombre 569 de ces mobipôles potentiels. Ceux-ci servent de base aux acteurs de terrains pour affiner, sur le territoire, les lieux effectifs où les mobipôles vont se développer (par exemple dans le cadre de l'appel à projet PIMACI, lors d'étude telles que les PUM ou les études de redéploiement de l'offre TEC). A ce jour, 200 des mobipôles potentiels sont confirmés par une intention d'y faire des aménagements spécifiques ou d'améliorer les cheminements en mode actif vers ceux-ci. Les mobipôles potentiels et confirmés sont repris dans la carte ci-dessous.





Carte disponible en grand format en annexe

4. Impacts

Le développement des Mobipôles et Mobipoints a pour but d'atteindre les objectifs régionaux de transfert modal de la voiture individuelle vers les modes actifs et les transports en commun. L'objectif étant de proposer des solutions complémentaires de mobilité en orientant les usagers vers les transports en commun, contribuant ainsi à la réduction des émissions de CO₂. Les mobipôles et mobipoints sont la matérialisation physique, dans l'espace public, de l'existence de solutions de mobilité multiples et de la possibilité de combiner ces solutions ; ils jouent donc le double rôle opérationnel de permettre à ces solutions d'occuper l'espace public et de les rendre visibles pour les citoyens.

Par ailleurs, un mobipôle/mobipoint intégré dans son environnement pourra jouer un rôle qui dépasse la mobilité en termes de lien social, redynamisation des quartiers, économie locale en fonction des aménagements supplémentaires qui peuvent y être développer (espaces de coworking, aires de jeux et de détente, petits commerces, ...).

5. Soutien régional

Le Gouvernement a initié, en 2021, un droit de tirage relatif au Plan d'investissement mobilité active communal et intermodalité (PIMACI). L'objectif du Gouvernement étant d'instaurer plus



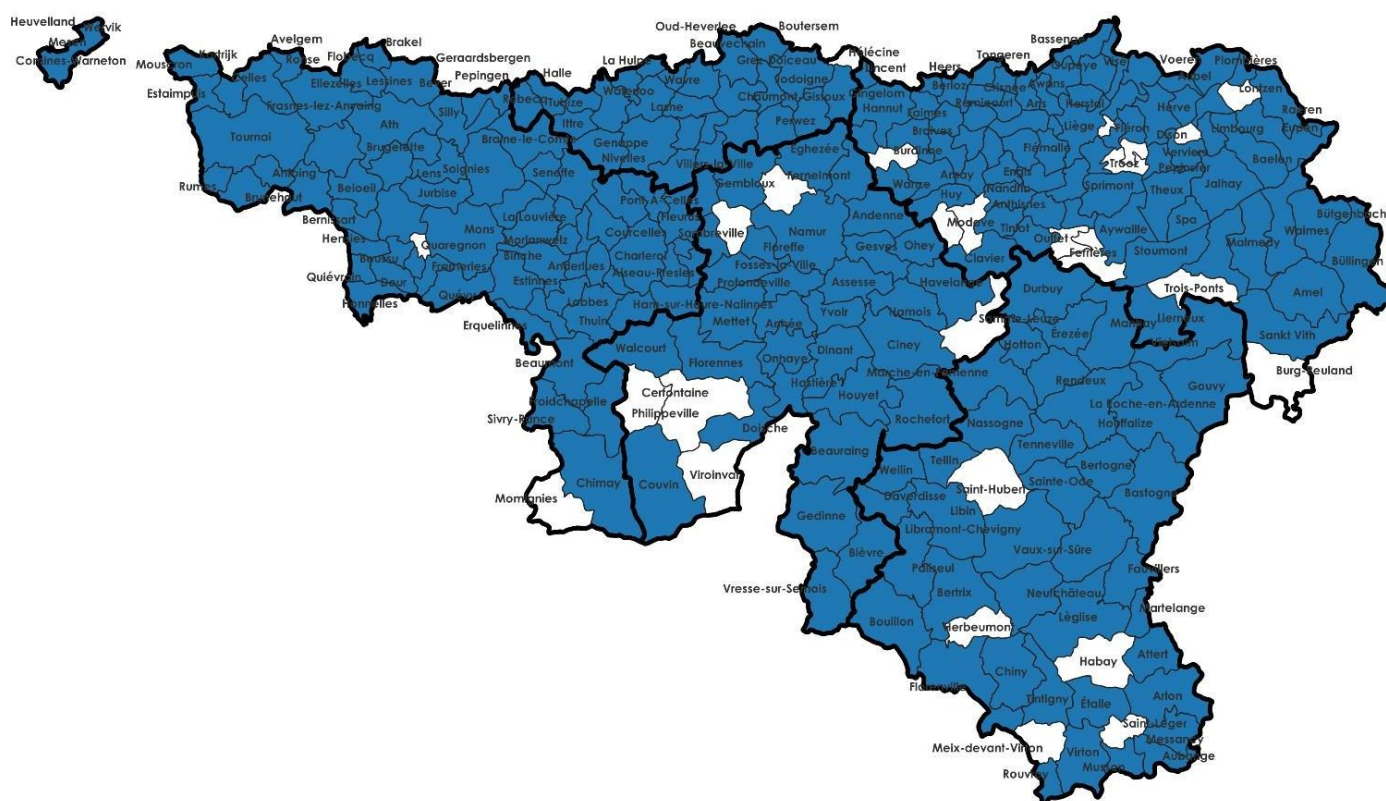
significativement encore le soutien aux politiques de mobilité active et d'intermodalité menées par les communes. Ce droit de tirage permet de réaliser des aménagements cyclables, piétons ainsi que des aménagements favorisant l'intermodalité à travers des mobipôles.

Afin de soutenir l'ensemble des communes wallonnes dans le développement de la mobilité active et de l'intermodalité, le Gouvernement wallon a octroyé un subside de 210 millions d'euros à celles-ci à travers un droit de tirage. Cette subvention permet à ces dernières de mettre en place des aménagements de trois types :

- 1) Aménagements cyclables (50% du subside)
- 2) Aménagements piétons (20 % du subside)
- 3) Aménagements favorisant l'intermodalité à travers des mobipôles (30 % du subside)**

À l'instar du Plan d'investissement communal (PIC), cette programmation de subside a débuté en 2022 et s'étend sur 3 années.

À l'heure actuelle³⁴, 236 plans d'investissement ont été approuvés par le Ministre en charge de la mobilité. La carte ci-dessous illustre l'ensemble des communes ayant reçu une approbation. 195 de ces 236 plans contiennent un volet intermodalité.



Une charte graphique Mobipôles a été élaborée au niveau régional et mise à disposition des communes, via la Sécuriothèque³⁵ du SPW MI, en vue de son application progressive au fur et à mesure de la mise en œuvre des projets PIMACI notamment.

³⁴ Bilan SPW janvier 2024

³⁵ <https://securiotheque.wallonie.be/contents/articles/C-equipements/signalisation/verticale/multimodalite/c3%a9/article-35540.html>



6. Lien stratégique et cadre légal

Deux des 35 chantiers de la Stratégie Régionale de Mobilité, sont dédiés aux mobipôles/mobipoints :

- Développer les points de connexion sur le réseau structurant : les mobipôles
- Développer les points de connexion dans les agglomérations urbaines : les mobipoints

La SRM articule clairement comment les mobipôles et les mobipoints doivent jouer un rôle essentiel dans l'optimisation de la continuité dans la chaîne de déplacement. Leur lien avec le réseau structurant, leur organisation en réseau en milieu urbain, leur accessibilité en cheminements cyclo-piéton, les services qui y sont attendus, leur rôle de convivialité, ...

En termes d'infrastructure, il est à noter que PIMACI a été pérennisé par modification du décret du 24 novembre 2022 modifiant le décret du 1 avril 2004 relatif à la mobilité durable et à l'accessibilité.

7. Inspirations hors Wallonie

Le développement des pôles d'échanges multimodaux est aussi au cœur des solutions de mobilité hors Wallonie.

La Flandre avec sa stratégie **Hoppin**³⁶ place également le développement des pôles d'échanges multimodaux comme moteur de la mobilité de demain, avec pour mot d'ordre la mobilité combinée (durable, partagée et flexible) au cœur de la démarche pour atteindre plus efficacement sa destination en combinant train, tram, bus, vélo partagé, voiture partagée ou son propre vélo³⁷. Les points Hoppin sont au nombre d'environ 500 en Flandre et l'ambition de la région flamande est d'atteindre un réseau de 2000 points.

Bruxelles poursuit l'implémentation de son plan régional pour la mobilité à l'horizon 2030³⁸, dans ce cadre la région bruxelloise a développé une vision pour le développement de **hubs de mobilité** en Région de Bruxelles-Capitale³⁹ en vue de disposer d'outils pour la mise en œuvre de ces hubs. La région a maintenant pour ambition de développer 20 projets pilotes en 2025 sur le territoire bruxellois.

Ailleurs en Europe, les **pôles d'échanges multimodaux** se développent parfois sur la base d'initiatives locales, comme par exemple le hub de mobilité de Luitré-Dompière en Bretagne⁴⁰, parfois

³⁶ <https://hoppin.be>

³⁷ <https://hoppin.be/nl/combimobiliteit/>

³⁸ Plan good Move : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/good-move>

³⁹ Vision pour le développement de hubs de mobilité : https://data.mobility.brussels/home/media/filer_public/8c/42/8c423e1e-d721-4255-b579-d4e2af29d445/mobility_hubs_document_de_vision.pdf

⁴⁰ https://www.cerema.fr/system/files/documents/2022/11/rex_luitre_3.pdf<https://www.cerema.fr/fr/actualites/comment-agir-concretement-mobilite-zone-peu-dense-retour>



sous gouvernance régionale comme dans la province de Utrecht ⁴¹, qui dénombre à ce jour 56 pôles d'échanges (knooppunten).

Enfin, bon nombre de projets européens ont vu le jour ces dernières années autour la thématique du développement des hubs de mobilité (et des solutions de mobilité partagée à y développer), ces projets permettent, grâce au financement européen, de tester de nouvelles solutions, d'échanger les bonnes pratiques de manière transfrontalière et d'harmoniser la manière dont ces hubs se développent, citons par exemples les projets :

- SHARE-North : <https://share-north.eu>
- eHubs: <https://vb.nweurope.eu/projects/project-search/ehubs-smart-shared-green-mobility-hubs/>
- SharedDiMobiHub: <https://www.interregnorthsea.eu/sharedimobihub>
- SMAPE: <https://www.interregeurope.eu/smape>
- SHARE-North Squared: <https://www.sharenorth2.eu/>
- SMALL (Shared Mobility for All): <https://www.interregnorthsea.eu/small>

8. Les priorités de l'écosystème

Lors du Forum Ouvert, 4 des 40 sujets qui ont émergé ont fait naître des chantiers en lien avec des questions d'aménagement aux mobipôles ou d'infrastructure :

Développer la mobilité partagée en milieu rural pour les trajets locaux (vers centres d'intérêts locaux ou vers les arrêts de bus/train structurants) :

- rr) Permettre l'utilisation de l'infrastructure existante (ex : poteau d'arrêt de TEC) pour le covoiturage local
- ss) Améliorer l'accès au Mobipôles/Mobipoint par les modes actifs
- tt) Améliorer le stationnement vélo aux arrêts TEC
- uu) Améliorer la sécurité au niveau des arrêts (passage piétons, diminution de vitesse)

Financements des Pôles d'Échange Multimodaux /Mobipôles

(pas de chantier spécifique)

Effets rebonds potentiels de la mobilité partagée :

- vv) Développement des mobipôles
- ww)Intégration de la mobilité partagée aux mobipôles (information et offre)

Obstacles à l'utilisation des transports en commun

- xx) Planifier un espace parking vélo sécurisé, gratuit et dimensionné à l'usager des gares SNCB (cf. gares Flandre)

⁴¹ https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/ov-knooppunten#Knooppunten_in_de_regio_Utrecht





1. Définition

*Mobility as a Service*⁴² est un concept de mobilité dans lequel le voyageur peut effectuer des déplacements de porte à porte grâce à une offre intégrée de moyens et de services de transport. Une interface numérique permet à l'utilisateur de planifier, de payer et, si nécessaire, de réserver l'ensemble du trajet sans avoir à posséder de véhicule. La mobilité servicielle ne se limite pas à une application pour smartphone. Il s'agit d'un modèle de distribution pour les services de mobilité qui utilise des données partagées et une interface numérique pour trouver et gérer efficacement la fourniture de services liés au transport dans une offre transparente qui améliore la facilité de planification, de réservation et de réalisation des trajets. Un fournisseur d'une solution MaaS est une entité qui regroupe des services de mobilité en une offre unique proposée via une interface utilisateur (généralement une application MaaS). Un fournisseur MaaS est différent d'un agent de billetterie ou d'un revendeur, car un fournisseur MaaS combine plusieurs opérateurs de mobilité en une offre intégrée pour le consommateur.

2. Services

Un prérequis pour le MaaS est l'existence effective de solutions de mobilité sur le territoire et leur capacité à être connectées, c'est-à-dire à partager leurs données afin de permettre aux usagers de les utiliser. Les services de transport public, fédéral ou régionaux, sont la colonne vertébrale d'une offre MaaS. Le développement de solutions de mobilité partagée telles que décrites dans cet état des lieux, viennent compléter l'offre de mobilité collective. Les opérateurs rendant disponibles les données relatives à leurs services en **open-data**, mais aussi rendant disponibles leur billetterie en **open-distribution**, permettent la mise à disposition des usagers du concept MaaS.

Des **intégrateurs** digitaux, pouvant être aussi en même temps eux-mêmes opérateurs majeurs⁴³, offrent les **applications** numériques (souvent à connotation cartographique) adaptées à différents publics cibles (B2C B2B, ...) permettant l'information, voir l'accès commercial, aux différentes solutions de mobilité connectées.

Une part non négligeable des usagers utilisent également Google pour avoir accès aux informations concernant leurs parcours. En effet, le géant américain propose différents itinéraires (à pied, en voiture, en transports en commun), qui comparent les temps de parcours et annoncent les perturbations tant les retards des transports en communs que les embouteillages.

Lorsque l'on parle de MaaS, on parle également d'**intégration tarifaire** permettant l'achat facilité de ticket donnant accès à l'ensemble des transports nécessaires pour réaliser le trajet. A cela s'ajoute la nécessité d'une collaboration entre les différents opérateurs de transports concernant le partage des données. En effet, la centralisation des achats et des déplacements implique une mise en commun des données, celles-ci sont d'ailleurs réglementées au niveau européen par plusieurs directives.

⁴² Vision Interfédérale de la mobilité servicielle, 2022

⁴³ Comme les opérateurs de transport public SNCB ou le TEC qui proposent chacun une application permettant aux utilisateurs de préparer leurs parcours, de payer celui-ci ainsi que d'avoir les informations en temps réel (perturbations, retards, quais, etc.)



3. Chiffres clés

Le SPF Mobilité et Transports a réalisé en 2021 une enquête en ligne auprès de 3000 utilisateurs pour accroître les connaissances concernant le MaaS en termes d'habitudes actuelles de déplacement et d'opportunités futures. Le focus a été mis sur l'utilisation actuelle et potentielle des applications MaaS par les Belges. L'enquête a présenté les potentialités du MaaS aux participants et les a sondés sur leurs intérêts de trouver toutes les fonctionnalités liées à la mobilité au sein d'une seule application : « *Près de six participants sur dix se sont montrés intéressés, un résultat qui offre certainement des perspectives aux fournisseurs de MaaS. Si l'on tient compte de ceux qui n'ont pas d'ordinateur ou de smartphone, cela représente encore environ la moitié de tous les adultes belges* ». Si un certain intérêt est manifesté, on se rend compte que la fracture numérique, tout comme l'intégration tarifaire, présenteront un réel frein à l'utilisation d'applications uniques.

Un règlement européen (voir point 6) oblige chaque état membre à créer un point d'accès national (NAP⁴⁴) pour les données relatives aux déplacements. Actuellement, 5 opérateurs de solutions de mobilité en Wallonie partagent les données de leurs services en open-data via le NAP. Il existe d'autres solutions de mobilités partagées en Wallonie, mais ces opérateurs ne partagent actuellement pas leurs données en open-data via le NAP. Le tableau ci-dessous reprend les principaux opérateurs de Wallonie.

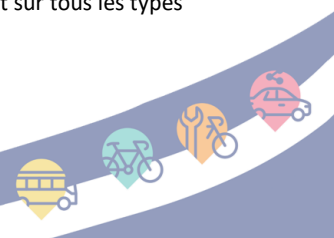
Opérateurs	Partage de données
BlueBike	Oui
Cambio	Oui (sans les données en temps réel)
Bolt	Oui
Dott	Non
SNCB	Oui
Poppy	Non
TEC	Oui

Une **dizaine d'applications** offrent des services de navigation. Citons par ordre décroissant d'usage au niveau belge⁴⁵ : Google map, SNCB, Waze, STIB, De Lijn, Citymapper, Apple plan, TEC, JoynJoyn, Moovit... Il existe aussi Modalizy, Olympus ou Transit. Ces applications varient en termes de services offerts : information de solutions disponibles, temps réel, achat/facturation, ...
Ci-dessous un inventaire de fournisseurs de solutions MaaS, que ce soit au niveau de la planification ou du paiement de transports, présents en Wallonie. Ce tableau n'est pas exhaustif.

Nom d'application	Fonctions	Service de mobilité intégré
XXImo/Milo	Usage professionnel : Planifier, réserver, payer	Voitures partagées, vélos partagés, trottinettes, scooter, taxi, transports publics, trains internationaux, avions, etc
SKIPR	Usage professionnel : Planifier, réserver, payer	SNCB, De Lijn, TEC, Stib, Uber, Jump, Bikes, Poppy, Villo, Mobit, vélo

⁴⁴ Le NAP (National Access point) ITS centralise l'accès aux jeux de données et services de mobilité en Belgique sur le site portail www.transportdata.be afin de faciliter leur réutilisation par des tiers tels que les fournisseurs de services d'information sur les déplacements et les producteurs de cartes numériques. Les jeux de données et les services portent sur tous les types de moyen de transport et proviennent de sources multiples, tant du secteur public que privé.

⁴⁵ Source : maestromobile, Espaces mobilités, 2022.



Olympus Mobility (Moovit)	Usage professionnel : Planification, payer	SNCB, Stib, De Lijn, TEC, De Waterbus, Blue Bike, Cambio, Swapfiets, Dégage, Go Sharing, Green Mobility, Hertz, Hoppy, Lime, Miles, Mobit, Partago, Poppy, Tier, Vélo Anvers, Villo, Bolt, Cargoroo, Taxis verts, Uber, Taxi.eu, leasing vélo, parking, etc
Mobility Edenred	Usage professionnel : Planifier, réserver, payer	SNCB, De Lijn, TEC, Stib, Thalys, Villo, Poppy, Uber, Avis, RATP, Swapfiets, Lime, etc
Modalizy	Usage professionnel : planification, transaction	De Lijn, SNCB, SNCF, TEC, Stib, Swapfiets, taxi.eu, taxis verts, Tier, velib, velo Anvers, villo, allego, bikesquare, blablacar, Bolt, Dott, E-flux, europcar, EV-Charge, Fastned, felyx, Flixbus, Floya, Green Mobility, Hybridcard, Indigo Group, Interparking, Parking Bruxelles, Poppy, Ratp
Transit	Planification et visualisation de l'offre de transport	TEC, SNCB, Stib, De Lijn, Villo, Libia velo
ALD Move	Usage professionnel : planifier, réserver, payer, gestion de budget	Transport en commun, Vélos à assistance électrique, trottinettes, e-scooter partagés, Taxis, VTC, avions, location de véhicule
Mbrella	Usage professionnel	SNCB, TEC, Stib, De Lijn, Thalys, voiture de location, Moto électrique, vélo, bird, voiture partagée, Uber, Taxi, Swapfiets, Lime, Poppy, BlablaCar, Eurostar, SNCF, RATP, etc
SNCB	Planifier et payer	SNCB pour achat / Stib, TEC, De Lijn pour la planification
TEC	Planifier et payer	TEC et SNCB pour achat / Stib pour planification

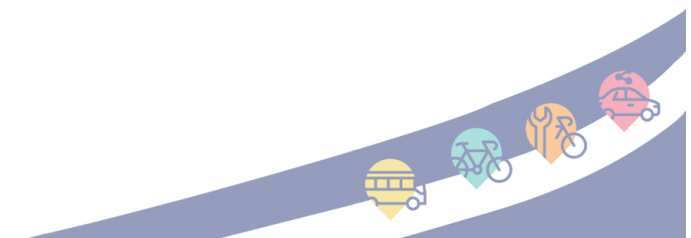
4. Impact

Le MaaS, c'est la proposition d'un voyage tout en un, grâce à la collaboration de tout un secteur pour le confort de l'utilisateur. Le MaaS représente la promesse d'une mobilité intégrée permettant à l'utilisateur de pouvoir se déplacer sans voiture avec les mêmes avantages, c'est-à-dire la flexibilité des horaires et l'accessibilité des lieux.

5. Soutien régional

La Région soutient, via le financement dans le cadre de son Contrat de service public, la **stratégie digitale** de son opérateur interne de transport public, le **TEC**, qui vise notamment la fiabilisation de l'information temps réel en open data et le développement continu de l'application TEC, comprenant un volet information voyageur et ticketing. Cela représente 3 à 4 millions € par an.

Le 31 juillet 2023, une **subvention** de 18.000€ a été octroyée à l'ASBL ITS Belgium afin de couvrir les frais découlant des tâches suivantes : « 1° proposition d'un code de conduite à la suite de consultations du secteur ; 2° mise en place d'une approche technique commune relative aux nœuds multimodaux ; 3° proposition d'un prix de transfert entre opérateur de transport et fournisseur de solution MaaS.



6. Lien stratégique et cadre légal

Il existe un cadre européen via le règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, mis à jour fin 2023. Ce règlement établit les spécifications nécessaires afin de garantir que les services d'informations sur les déplacements multimodaux mis à disposition dans l'ensemble de l'Union sont précis et disponibles par-delà les frontières à l'intention des utilisateurs finaux des systèmes de transport intelligents⁴⁶ (ITS). Il veut que chaque État membre crée un point d'accès national (« NAP »). Ce NAP constitue, pour les utilisateurs de données, un point d'accès unique aux données statiques, historiques, observées et dynamiques relatives aux déplacements et à la circulation pour les différents modes de transport, y compris les mises à jour des données fournies par les détenteurs de données sur le territoire d'un État membre donné.

Les détenteurs de données doivent fournir, par l'intermédiaire du NAP, l'accès aux données statiques, historiques et observées les plus récentes, ainsi qu'aux données dynamiques, relatives aux déplacements et à la circulation pour les différents modes et moyens de transport. Ces données et les métadonnées correspondantes sont accessibles à des fins d'échange et de réutilisation au sein de l'UE sur une base non discriminatoire, par l'intermédiaire NAP et dans un délai permettant une réutilisation fiable et efficace des données. Ces données doivent être exactes, à jour et fondées sur des exigences minimales en matière de qualité des données. Les fournisseurs d'informations peuvent échanger des données sur des recherches d'itinéraires fondées sur les données en question.

Au niveau belge, ce NAP a été mis en place par un protocole de collaboration du 3/12/2021 entre l'Etat belge, la Région flamande, la Région wallonne, la Région de Bruxelles-Capitale et l'Institut géographique national concernant le point d'accès national (NAP) transportdata.be. Ce protocole prévoit la répartition des coûts entre les différentes entités.

Actuellement, il n'existe pas de cadre réglementaire structurant le MaaS en Wallonie.

L'ambition est reprise dans la Stratégie Régionale de Mobilité en tant qu'une approche centrée sur l'utilisateur permettant d'offrir un service global (chantier 24) mais également en tant que solution pour une tarification intégrée des transports publics et privés (chantier 34).

En septembre 2022, les quatre Ministres belges de la mobilité ont avalisé une **vision interfédérale de la mobilité servicielle**. Les objectifs sont de définir des bases permettant l'implémentation du MaaS à une échelle fédérale. Pour ce faire, le document propose une synthèse de ce qui doit être pris en compte pour la mise en œuvre du MaaS en Belgique, que ce soit les parties prenantes, les principes de base, les différents types de business modèles, la gestion des données ou encore les moyens d'atteindre le plus grand nombre d'utilisateurs.

⁴⁶ ITS = les systèmes dans lesquels des technologies de l'information et de la communication sont appliquées, dans le domaine du transport routier, y compris les infrastructures, les véhicules et les usagers, et dans la gestion de la circulation et la gestion de la mobilité, ainsi que pour les interfaces avec d'autres modes de transport



7. Inspirations hors Wallonie

Il existe de nombreux exemples d'une mise en œuvre de mobilité servicielle intégrée :

- **Floya** est une application mobile multimodale et intermodale permettant de combiner plusieurs moyens de transports publics, partagés ou privés à Bruxelles. Floya a été développée par la STIB sous le mandat de la Région bruxelloise. Floya permet de planifier et réserver l'ensemble des trajets couvrant la marche, les transports publics, les vélos, les trottinettes, les voitures ainsi que les taxis qu'ils soient partagés ou personnels. L'application permet un paiement de manière sécurisée. Actuellement, l'application ne propose pas une intégration tarifaire des opérateurs. La problématique du ticket unique reste donc entière.
- Un autre exemple d'application MaaS est à Vienne en Autriche avec la **Wien Mobil**. Outre leur abonnement annuel de transport à 1 euro par jour, ils disposent d'une application multimodale publique. L'application permet de planifier son itinéraire, de réserver les titres de transports, d'être tenu au courant des perturbations sur la route et également d'appeler les taxis pour les réserver. Un tiers des viennois utilisent cette application.
- Citons encore Hanovre en Allemagne. Depuis 2016, ils possèdent une application Maas **Mobilatsshop** ou **Mobility Shop**. Cette application a été créée par l'autorité des transports GVH ainsi que par un exploitant de transport public. L'application permet, comme dans les autres exemples, de planifier l'itinéraire, réserver son voyage et payer directement sur l'application. L'application est accessible à tout le monde au prix de 9,99 euros. L'utilisateur reçoit une facture mensuelle qui prélève automatiquement la somme sur son compte en banque.

8. Les priorités de l'écosystème

Lors du Forum Ouvert, 5 des 40 sujets qui ont émergés ont fait naître des chantiers en lien avec le MaaS, ces sujets sont :

Intégration mobilité partagée et transports publics :

- yy) Création au niveau wallon d'une plateforme/appli de type Floya à Bruxelles pour l'information quant à toutes les offres de mobilité disponibles à un point donné ;
- zz) Création d'un système de paiement intégré pour les transports en Wallonie intégrant un maximum d'opérateurs publics et privés ;
- aaa) Développer les points information en ce qui concerne la mobilité, en temps réel ailleurs que dans les gares et aux arrêts de bus, exemple : shopping, cinémas et salles de concert / financement via appels SMART ;
- bbb) Intégration tarifaire.

Support par la Région des pouvoirs locaux pour l'autopartage et les vélos partagés

- ccc) Agrément régional de services d'autopartage incluant les obligations par les opérateurs pour l'open data et l'open distribution (en vue de MAAS)

Les enjeux du MaaS en milieu rural :

- ddd) Maas : Inciter à la réglementation Open Data ;
- eee) Faire un listing des récompenses possibles et peu onéreuses pour motiver des citoyens ;



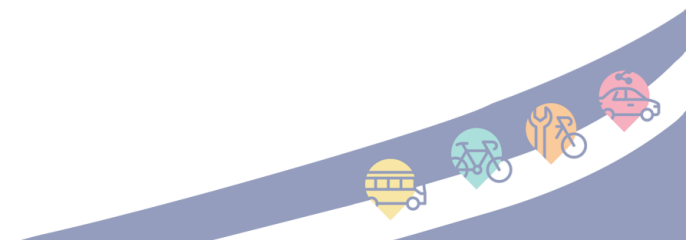
- fff) Déployer un réseau de compteurs ;
- ggg) Compléter les données de mobilité existantes d'un réseau de compteurs modal rural ;
- hhh) Créer des guides de solutions mobilité en milieux ruraux

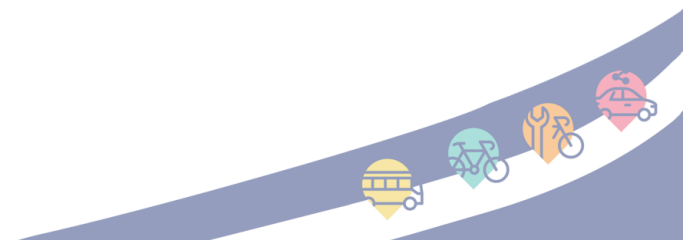
Lisibilité de l'offre de Mobilité partagée :

- iii) Renforcer la lisibilité des solutions de mobilité partagées dans l'espace public ;
- jjj) Concevoir une plateforme numérique de centralisation des solutions offertes ainsi qu'un Call center en support.

Effets rebonds potentiels de la mobilité partagée

- kkk) Intégration billettique : une seule "carte" pour toutes les solutions mobilité





Services de cyclopartage











FLANDRE

BRUXELLES

Nederland

Deutschland

Services de cyclopartage

-  Blue Bike
-  Li Bia Vélo
-  Share Bike
-  Bolt
-  Dott
-  Pony
-  Pays
-  Région

France

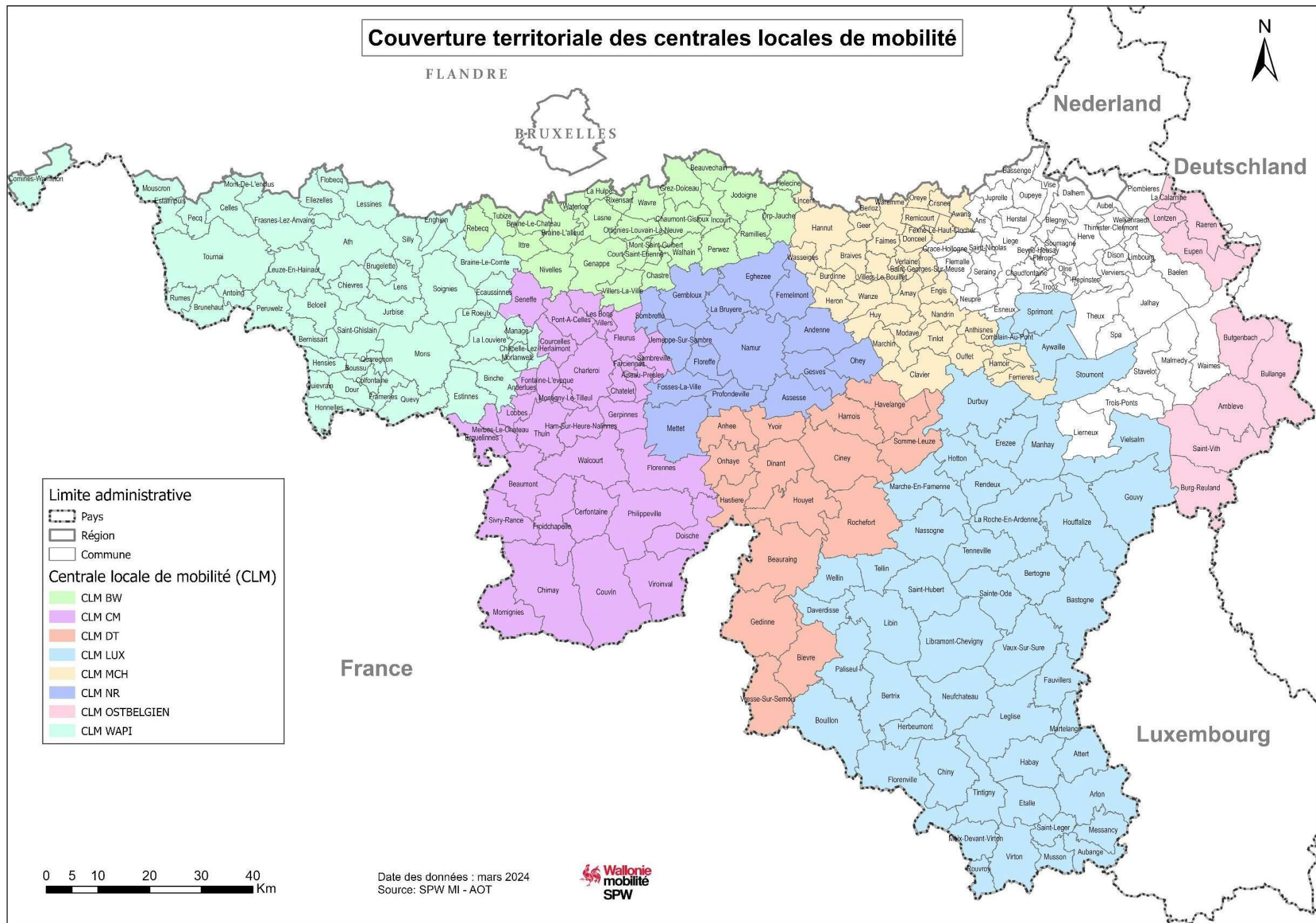
Luxembourg

0 5 10 20 30 40
Km

Date des données : Janvier 2026
Source: SPW MI - AOT



Couverture territoriale des centrales locales de mobilité



Couverture communale des taxis en 2023

FLANDRE

BRUXELLES




Nederland

Deutschland





France

Luxembourg

Limite administrative

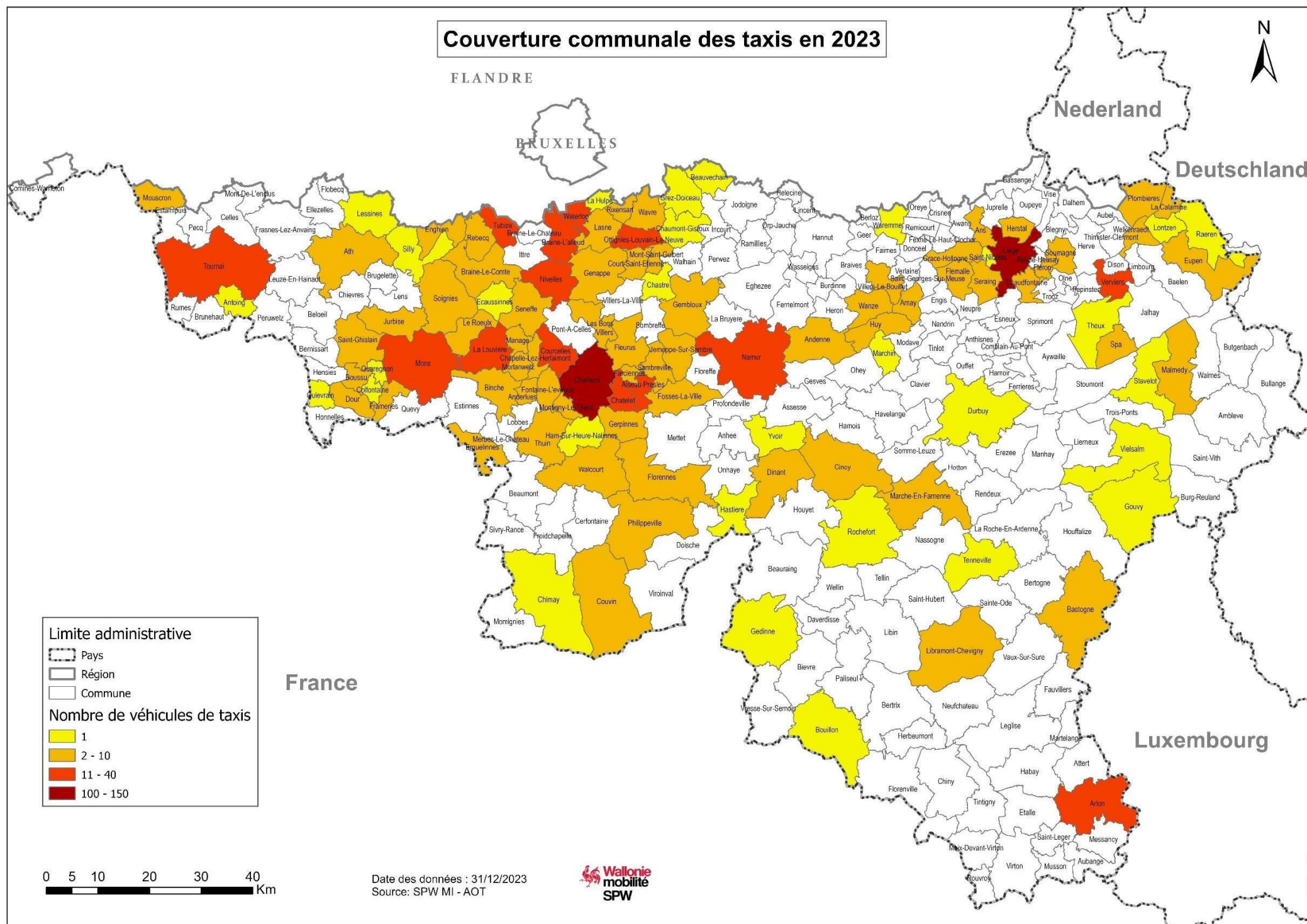
-  Pays
-  Région
-  Commune

Nombre de véhicules de taxis

-  1
-  2 - 10
-  11 - 40
-  100 - 150

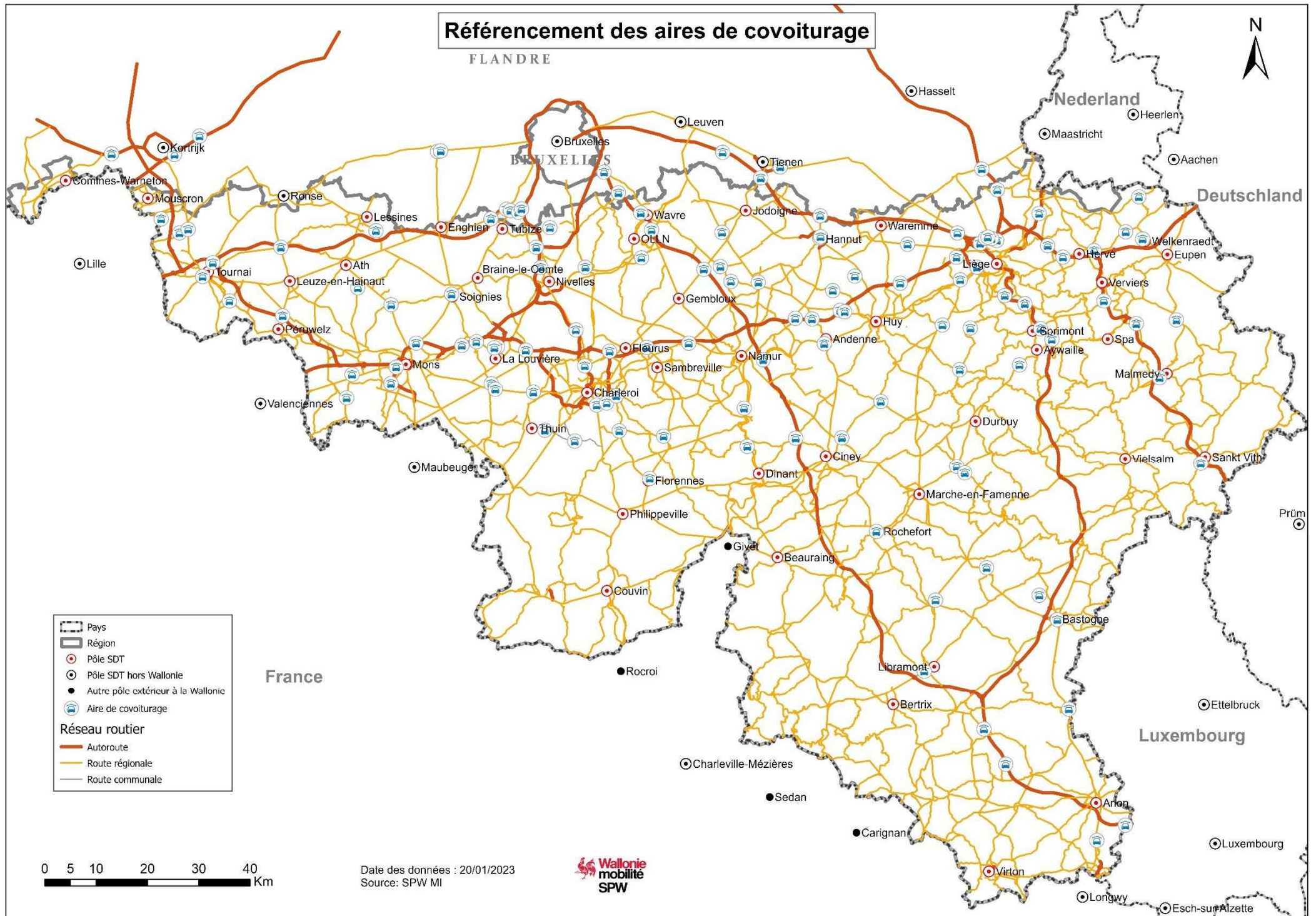
0 5 10 20 30 40 Km

Date des données : 31/12/2023
Source: SPW MI - AOT



Référencement des aires de covoiturage

FLANDRE



Legend

- Pays
- Région
- Pôle SDT
- Pôle SDT hors Wallonie
- Autre pôle extérieur à la Wallonie
- Aire de covoiturage

Réseau routier

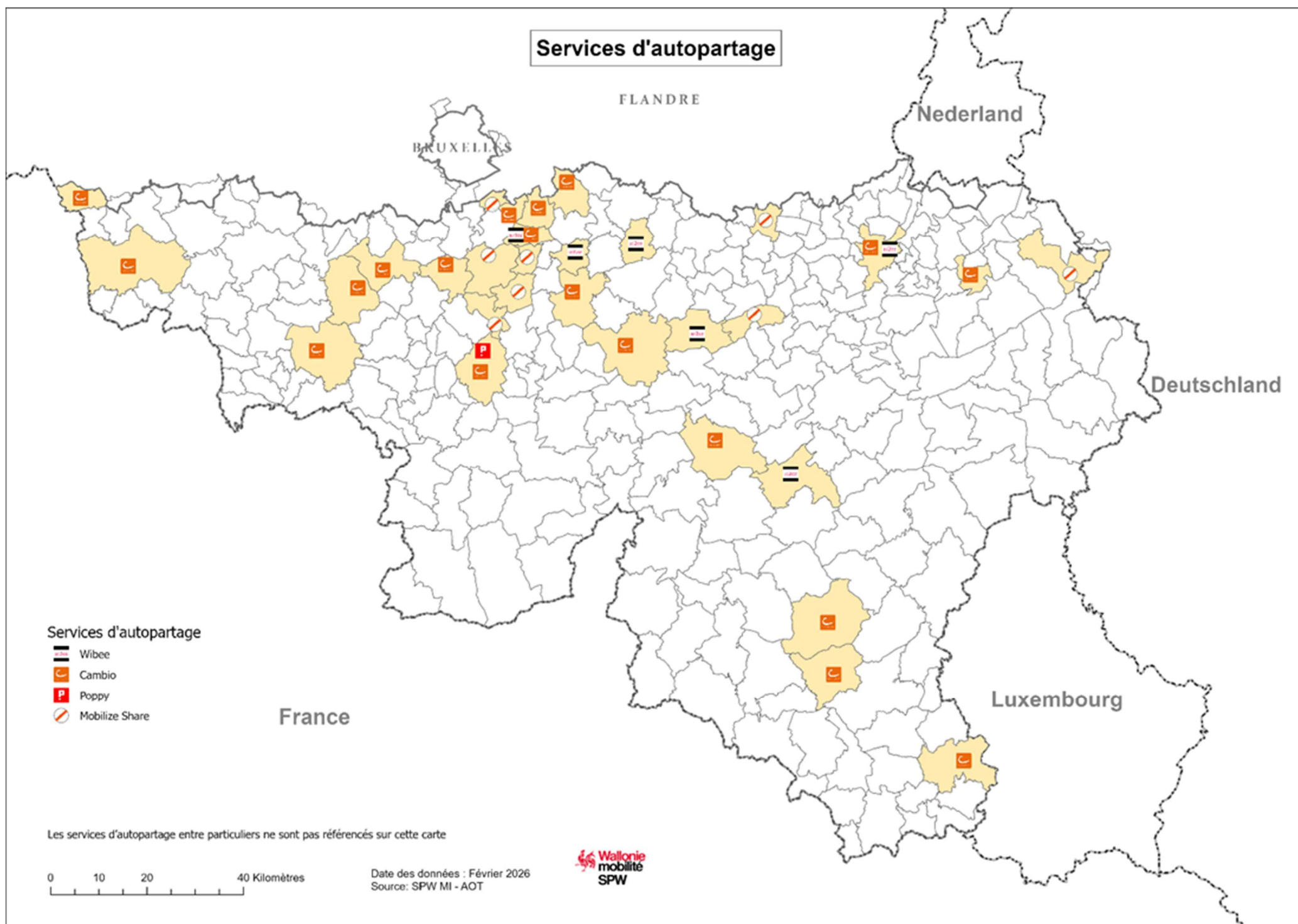
- Autoroute
- Route régionale
- Route communale

0 5 10 20 30 40 Km

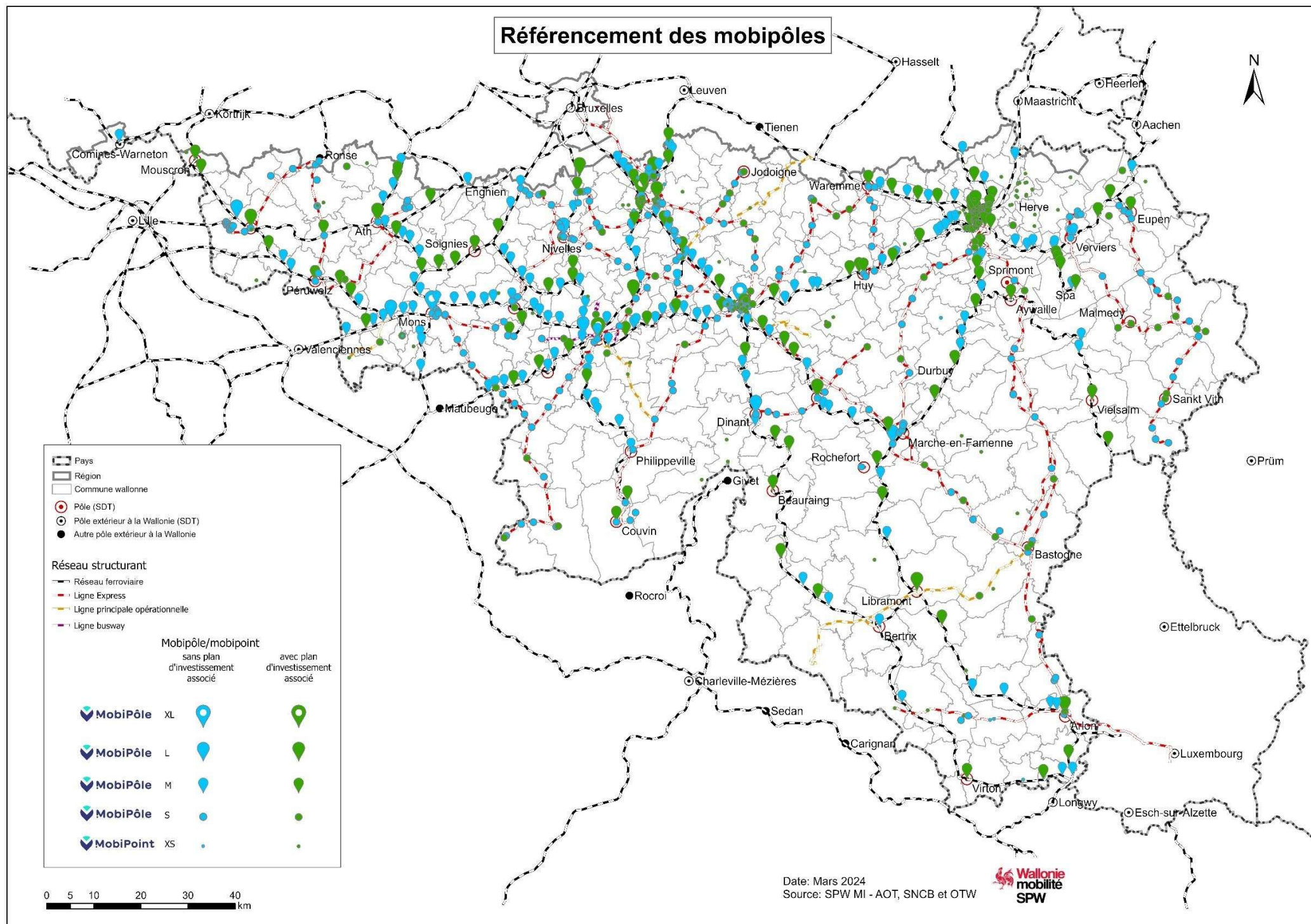
Date des données : 20/01/2023
Source: SPW MI






































Services d'autopartage



Référencement des mobipôles



Fonctionnalités cibles selon le type de mobipôles/mobipoints en Wallonie		Gares régionales ¹ (+ de 8.000 montées / jour de semaine)	Gares supra-locales ¹ (entre 500 et 8.000 montées) de destination ou mixte (destination et origine)	Gares supra-locales ¹ (entre 500 et 8.000 montées) d'origine Gares locales ¹ Gares Bus (hors gare train) Stations de métro en ouvrage	Arrêts de Bus sur lignes structurantes (Express, Tram, BHNS, métro, ...)	Points non urbains de multimodalité	Points urbains de multimodalité
 							
Volume estimé en Wallonie		5	20	230	340	-	-
MOBILITÉ							
Mobilité active (piétons)							
Sur le site d'intermodalité	Trottoirs et passages piétons larges et sécurisés sur le site et pour l'accès immédiat						2
	Proximité entre modes pour un transfert court et intuitif						
	Chemins internes présentant un niveau de confort, de sécurité et efficacité renforcé						2
	Aménagements « 100% PMR proof » sur le site						2
	Espaces de séjour permettant d'autres fonctions que la circulation						2
	Signalétique de balisage vers les modes disponibles sur le site et vers les points d'intérêt (POI) aux alentours avec mention de la distance/temps de parcours de marche						7
	Location de matériel pour les PMR (chaises roulantes, tribunes, poussettes,...)						
	Chemins de rabattement continus et présentant un niveau de confort, de sécurité et efficacité renforcé (dans un périmètre de 1,5km)						2
A proximité	Continuité du balisage vers les points d'intérêt (POI) et quartiers avoisinants						7
Mobilité active (cyclistes)							
Sur le site d'intermodalité	Proximité entre modes pour un transfert court et intuitif						
	Vélos partagés (électriques ou non) station-based						
	Vélos Cargo (électriques ou non) partagés station-based						
	Parking vélo couvert (rampe d'accès si nécessaire)						5
	Parking vélo sécurisé						5
	Parking vélo gardé						
	Drop off zone pour vélos en free-floating						5
	Borne de recharge électrique vélo ou casiers avec prises						5
	Réparation vélo : self-service						3
	Réparation vélo : par mécanicien						
	Information politique cyclable						
	Itinéraires cyclables larges et sécurisés sur le site et pour l'accès immédiat						1
	Signalisation et balisage vers les POI aux alentours						7
A proximité	Chemins de rabattement continus et présentant un niveau de confort, de sécurité et efficacité renforcé dans un périmètre de 5km (conforme aux recommandations en vigueur dans la Sécurité cyclable)						1
	Continuité du balisage vers les activités et quartiers avoisinants						7
Mobilité collective    							
Sur le site d'intermodalité	Proximité entre modes pour un transfert court et intuitif						
	Arrêts bien couverts (météo) de qualité, spacieux, agréables et sécurisés						3
	Arrêts en avancée de trottoir pour permettre la circulation des piétons						3
	Abris avec sièges et éclairage nocturne						3, 6
	Information réseau et horaire en temps réel (écran digital)						3
	Information réseau et horaire physique (plans lignes, réseau, quartier, services...)						3
	Vente de titres de transport : distributeur						
	Vente de titres de transport : guichet						
	Signalisation et balisage vers les quais						7
	Salle d'attente agréable (chauffée, couverte, ...)						3
A proximité	TP en site propre et prioritaire (bande bus, priorité aux feux, ...)						
Mobilité partagée (et transfert véhicule individuel motorisé vers d'autres modes)							
Sur le site d'intermodalité	Proximité entre modes pour un transfert court et intuitif						
	Drop-off zone pour scooters partagés						4
	Drop-off zone pour trottinettes partagées						5
	Voitures partagées (électrique ou non) station based						
	Utilitaires partagés station based						
	Station de recharge électrique rapide de voiture						4
	Zone dépose minute-minute (kiss&ride) incluant des places d'attente de courte durée d'usagers du transport public, de co-voiturage ou de transport à la demande						4
	Arrêt pour Taxis						4
	Parking de covoiturage						4
	P+R (parking + transport public)						4
A proximité	Limitation de vitesse à proximité (20 à 30km/h)						
	Balisage depuis les axes routiers aux alentours						7

CONVIVIALITÉ DU SITE									
Espace public									
Sur le site d'intermodalité	Aménagements adaptés aux spécificités du quartier								3
	Intégration de plantations (arbres, plantes, fleurs...)								3
	Bancs (plusieurs types d'assises)								3
	Éclairage intelligent : sécurisant et valorisant pour les lieux								6
	Lieux pour s'abriter (pluie, vent, soleil, ...) en plus de l'abri TP éventuel								3
	Abris favorisant la biodiversité								3
	Installation d'une source d'énergie durable pour l'alimentation électrique (éventuellement autonome) du site (arrêt bus, abri vélo, éclairage, bornes de recharge, ...)								3
	Zone de détente								3
	Espace pique-nique public								3
	Poubelles								3
	Fontaine à eau								3
	Installation sanitaire publique(h/f/x/PMR)								3
	Espace à langer								
	Horloge								3
	Wifi gratuit								
	Multiplicité des usages des espaces publics (événements, marchés...)								
	Promouvoir la densification et la mixité autour des nœuds tout en intégrant contraintes et nuisances								
Services et logistique									
Sur le site d'intermodalité	Consignes (casiers sécurisés et fonctionnels)								3
	Hub logistique (de proximité)								
	Commerces de proximité (petite restauration, café, terrasse, supérette, librairie, pharmacie, titres-services, pressing, ...)								
	Marchés (produits locaux, artisanaux, ...)								
	Espaces de coworking + salles de réunion								
	Prises (recharge GSM, tablette, ...)								3
	Crèche, accueil petite-enfance								
	Point poste								
	Boîte aux lettres								
	Casiers pour colis (éventuellement intégrés aux gares ou abris)								
	Distributeur d'argent liquide								
	Services publics (point police, point administration, point santé, défibrillateur, ...)								
Culture et loisirs									
Sur le site d'intermodalité	Informations locales, culturelles, pédagogiques et touristiques								3
	Espace permettant d'accueillir des activités citoyennes, temporaires ou non, participant à l'intégration dans le quartier (café communautaire, lieux éphémères, potager collectif, street art, boîtes à livres...)								
	Espace ou salle polyvalente susceptibles de fonctionner en soirée, adaptés aux spécificités du quartier (voisinage, contrôle social, ...): théâtre, concert, art de rue, ...								
	Infrastructures de loisirs (jeux pour enfants, skate-park, street workout, instruments de musiques en libre-service, ...)								3
Branding ²									
Sur le site d'intermodalité	Point d'ancrage (totem)								7
	Point d'ancrage (totem) digital								
	Ecrans d'information								
	Plan du quartier								7
	QR code infos								

Légende

Les cases vertes représentent ce qui pourraient être pris en compte dans PIMACI :

1. Infrastructures cyclables dans un rayon de 5 km à 10 km¹
2. Infrastructures piétonnes dans un rayon de 1,5 à 3km
3. Infrastructures et équipement d'attente et de services
4. Parkings (autoparcage, déstasse P+R, covoiturage)
5. Stationnement vélos
6. Eclairage
7. Branding/signalisation

Éléments cruciaux pour la création d'un mobipôle/mobipoint à prendre en compte par les auteurs de projet

Prioritaire	Souhaitable/ recommandé	Optionnel	Non nécessaire
-------------	----------------------------	-----------	----------------

SPW Mobilité&Infrastructures
mobipoles.mobilité@spw.wallonie.be

10/07/2023

¹ Note De Recherche CPDT 2019_Plateformechangesmultimodale.pdf
Guide_AtlasGaresWallonie.pdf

² Fiche Sécurithèque Signalétique des Mobipôles et Mobipoints