



QUESTION
05

Diagnostic de mobilité en Région bruxelloise | Août 2017

À Bruxelles, peut-on se déplacer en voiture sans – forcément – en posséder une ?

Depuis plusieurs années, on assiste au développement de nouveaux services de voitures partagées qui permettent de disposer d'une voiture à la demande sur base de la mutualisation. Sachant qu'en moyenne la voiture d'un ménage belge est immobilisée à 97,6%¹ du temps, l'autopartage présente l'avantage d'optimiser l'usage, donc de réduire le nombre de véhicules possédés et par conséquent l'emprise du stationnement sur l'espace public. En corollaire, on devrait aboutir à une utilisation plus rationnelle de la voiture individuelle, donc une diminution du nombre de kilomètres parcourus en voiture. Quels sont les différents services proposés en Région bruxelloise et surtout quel peut être l'impact sur la mobilité régionale ?

Les services en boucle

Ce système d'autopartage se base sur la mise à disposition par un opérateur de voitures réparties dans des stations où leur sont réservées des places de stationnement. Accessible sur base d'un abonnement, le service permet à l'abonné de disposer d'un véhicule à l'heure, à la journée ou pour le week end. Le véhicule doit être pris et remis à la même station.

L'offre en Région bruxelloise

La Région bruxelloise fait office de précurseur en matière d'autopartage en boucle en facilitant, dès 2003, la création du service Cambio. L'offre s'est désormais élargie avec l'arrivée des opérateurs Zen Car et Ubeejo. À ce stade, le système se développe principalement via une extension progressive de l'offre, c'est-à-dire par une augmentation du nombre de stations et de véhicules partagés sur le territoire bruxellois. La Région s'est fixée un objectif, pour les seuls services en boucle, de 800 voitures partagées réparties sur son territoire d'ici 2020² afin que chaque habitant de la Région dispose d'une station à proximité. Entre 2015 et 2016, on a assisté à une croissance de 36% du nombre de véhicules disponibles³ (tous opérateurs confondus). L'objectif régional pour 2020 semble donc atteignable. Une fois une flotte activée de 800 véhicules et à raison d'environ 30 usagers par véhicule en moyenne (soit 25.000 usagers au total) l'objectif sera d'augmenter le nombre d'usagers par station.

1. Données de l'enquête Ménages BELDAM (Bruxelles Mobilité, 2010) reprise dans le Cahier de l'Observatoire n°3 (Bruxelles Mobilité, 2014).

2. Cet objectif est basé sur la rentabilité de 30 personnes par véhicule identifié dans l'annexe 1 de l'arrêté 'Autopartage' du 21 mars 2013 du Gouvernement bruxellois.

3. De 382 véhicules fin 2015 à 520 fin 2016 (données opérateurs).



À Bruxelles, peut-on se déplacer en voiture sans – forcément – en posséder une ?

AUTOPARTAGE VERSUS COVOITURAGE

Il ne faut pas confondre autopartage et covoiturage. Le covoiturage implique qu'un chauffeur particulier accepte de prendre un passager sur son trajet. Il peut s'organiser de façon informelle entre amis ou collègues, ou via des plateformes qui permettent le 'matching' entre personnes qui ne se connaissent pas, mais dont les trajets coïncident. Le covoiturage s'organise pour des trajets quotidiens, comme sur carpool.be, ou pour des trajets de plus grande distance, avec des services comme blablacar. Avec le covoiturage, on partage un trajet. Avec l'autopartage, on partage un véhicule.

Les impacts de l'autopartage en boucle

Les différentes évaluations réalisées, pour Cambio à Bruxelles ou Mobizen à Paris, semblent confirmer les impacts positifs du système en boucle en termes de baisse de la possession de véhicules et, par conséquent, l'emprise des voitures sur l'espace public.

- En ce qui concerne Cambio, qui est le système le plus ancien à Bruxelles, les résultats de l'enquête de satisfaction auprès des abonnés (2016) indiquent que **32% des répondants ont renoncé à leur voiture après avoir pris un abonnement chez Cambio**. On estime que chaque véhicule partagé permet le remplacement de 8 véhicules privés.
- À Paris, l'évaluation du réseau Mobizen⁴ permet également d'estimer qu'**un véhicule en autopartage en boucle remplace 7 véhicules privés et libère 6 places de parking**.

Les enquêtes menées depuis plus de 10 ans en Suisse, en Allemagne, au Canada et en Belgique indiquent que les clients avaient généralement déjà un comportement multimodal prononcé avant d'utiliser les services d'autopartage en boucle: petits usagers de la voiture, ils utilisaient déjà principalement les autres modes de déplacement. Avec l'autopartage en boucle, **leur usage de la voiture tend encore à diminuer** progressivement au profit de la marche, du vélo et des transports en commun qui augmentent. Les clients utilisent d'ailleurs

les véhicules partagés de façon occasionnelle – 75% des clients l'utilisent moins d'une fois par mois – et souvent pour des trajets plus longs, sortant de la ville. Chez Cambio, 87% des trajets sont supérieurs à 25 kilomètres.

Les services one-way

Contrairement au système en boucle, l'utilisateur d'un service *one-way* ne doit pas remettre le véhicule loué à la station d'origine. Ce type de service est surtout utilisé pour les trajets de courte durée en ville. Le trajet moyen du système Autolib de l'agglomération parisienne est ainsi de 37 minutes.⁵ Le service *one-way* est proposé soit en *free-floating* («flotte libre»), soit via un système de stations.

En free-floating

Les véhicules en flotte libre sont pris et remis sur n'importe quelle place de stationnement publique localisée dans une zone déterminée par l'opérateur. En Région bruxelloise, ce type d'autopartage est autorisé depuis 2016⁶. On compte désormais deux opérateurs actifs sur le territoire de la Région: DriveNow, avec une flotte de 300 véhicules, et Zipcar avec une flotte de 250 véhicules. Le système en *free-floating* est cependant récent et en plein développement, on ne dispose donc pas de suffisamment de recul pour objectiver ses impacts, surtout à Bruxelles.

Système de stations

L'opérateur dispose de places réservées dans des stations, sans pour autant qu'un véhicule ne soit lié à une station spécifique. Cela permet à l'utilisateur de choisir à quelle station il prend le véhicule et à quelle station il le remet. Ce type de service demande un surdimensionnement du nombre de places réservées par rapport au nombre de voitures, exactement comme pour les services de vélos en libre-service comme Villo!. Ce type de système n'est pas implanté à Bruxelles, mais existe à Paris où le système Autolib a été conçu de façon à mutualiser les stations, avec des bornes de rechargement des véhicules électriques.

5. <https://www.autolibmetropole.fr/le-service-autolib/les-chiffres-en-1-clic/> - consulté le 25 juin 2017.

6. Modification en 2016 de l'arrêté qui ne permettait initialement que l'autopartage en boucle.

4. Etude réalisée par le bureau d'étude 6T en 2013.

À Bruxelles, peut-on se déplacer en voiture sans – forcément - en posséder une ?



Des impacts encore à évaluer

D'après l'évaluation du réseau Autolib à Paris, une voiture en autopartage *one-way* en station remplacerait 3 voitures et libérerait 2 places de stationnement. D'autres études avancent plutôt le remplacement de 2 voitures en libérant une place de stationnement. De manière générale, le gain en termes de voitures possédées et en termes de places de parking utilisées est moindre qu'avec le système en boucle mais réel. Par contre, l'impact global du *one-way* sur l'usage de la voiture reste à évaluer.

En effet, l'impact positif avéré des systèmes en boucle ne peut être transposé automatiquement au *one-way*, qui est fondamentalement différent puisque le système ne peut fonctionner que dans une zone restreinte et des trajets relativement courts, en ville. Son usage plus flexible que les services en boucle ne risque-t-il pas d'encourager plus de petits déplacements impulsifs en voiture aux dépens de la marche, du vélo et des transports en commun? Où sera-t-il utilisé, comme le taxi, comme un complément occasionnel permettant d'utiliser globalement encore moins sa voiture? À Amsterdam, 2 utilisateurs sur 3 de Car2Go (*one-way* électrique) affirment diminuer leur usage des transports en commun.⁷ Par contre, une étude sur Car2Go dans 5 villes américaines indique un usage encore très occasionnel, sans beaucoup d'impact sur

l'utilisation des autres modes.⁸ Les mécanismes derrière l'usage sont en réalité encore peu connus, mais il semble que le niveau de tarif aurait un impact important.

L'autopartage entre particuliers

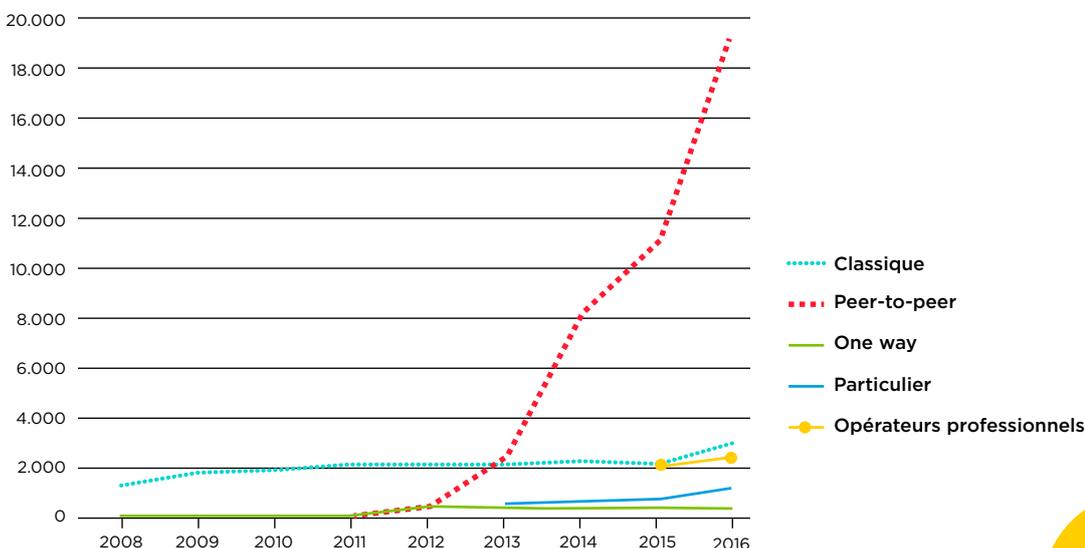
Les groupes d'autopartage

Initiés en Suisse et en Allemagne, les groupes d'autopartage sont à l'origine du concept. Il s'agit d'un véritable partage entre voisins, de groupes locaux qui prennent l'engagement de s'auto-organiser, ce qui en limite justement le potentiel. La croissance des groupes d'autopartage a été rendu possible par le passage à des opérateurs professionnels mettant, non seulement une flotte à disposition des particuliers, mais aussi une technologie performante de réservation et de gestion de flotte. Il existe en effet désormais des plates-formes visant à faciliter le partage d'un véhicule au sein d'un groupe de particuliers. Ces plates-formes proposent un cadre, comme des facilités en termes d'assurances, qui permet de gérer au mieux et de façon officielle l'utilisation du véhicule par les personnes du groupe. Plusieurs plates-formes existent à Bruxelles, notamment CozyCar, plate-forme portée par l'asbl TaxiStop qui avait également développé le projet Cambio avec la Région bruxelloise.

7. 2013 - Gemeente Amsterdam, Effectmeting introductie Car2Go in Amsterdam.

8. 2016 TSRC - University of California, The Impacts of Car2go on Vehicle Ownership, Modal Shift, Vehicle Miles Traveled, and Greenhouse Gas Emissions: An Analysis of Five North American Cities.

Développement de l'autopartage (source : Kpvd Dashboard <http://kpvdashboard-4.blogspot.be>)





À Bruxelles, peut-on se déplacer en voiture sans – forcément - en posséder une ?



Peer-to-peer

Le système *peer-to-peer* relève moins du partage que de la location de son véhicule entre particuliers. Une fois enregistré, l'utilisateur peut mettre en location sa voiture ou choisir de louer celle d'un autre membre. La qualité du véhicule et de la relation est commentée par les usagers et ces commentaires sont accessibles à l'ensemble de la communauté. Ce système rencontre indéniablement un engouement : des chiffres aux Pays-Bas et en Allemagne montrent une véritable explosion du nombre de véhicules *peer-to-peer* depuis 2012, qui est déjà un multiple des voitures d'autopartage en boucle. Mais les chiffres peuvent être trompeurs et l'impact sur la mobilité est probablement beaucoup plus faible qu'il n'y paraît, car il ne s'agit que du nombre de véhicules inscrits sur la plateforme, ce qui n'implique pas un usage partagé fréquent, ni une réduction des trajets faits en voiture. Les données manquent aujourd'hui pour en dire plus.

Des impacts réels sur la mobilité à monitorer

L'autopartage en boucle montre une belle et constante progression en Région bruxelloise depuis 15 ans. L'ambition de 25.000 clients en 2020 semble toujours réaliste et pourra sans doute être dépassée si la politique de mobilité décourage encore plus fortement l'usage de la voiture particulière en ville et si l'accès à l'autopartage s'intègre encore plus facilement dans une offre de mobilité multimodale alternative (transports en commun, vélos, autopartage...).

Si l'impact durable de l'autopartage en boucle est connu, il faudra bien suivre l'impact des nouvelles formules comme le *free-floating* et le *peer-to-peer* en distinguant réussite économique et impact urbain. Un service peut, en effet, certes séduire un nombre importants de clients, mais c'est l'impact urbain qui est au centre de la politique de mobilité : autrement dit sa contribution à diminuer, non seulement le nombre de véhicules en circulation, mais surtout l'usage de la voiture en milieu urbain limité à un usage occasionnel.

Les différents services d'autopartage

