

# L'utilisation de la mobilité partagée par le navetteur

Avant d'aborder la mobilité partagée dans le cadre des déplacements domicile-travail, il est primordial de présenter brièvement l'univers de la mobilité partagée. Esquissons tout d'abord les différents systèmes de partage et les chiffres de la mobilité partagée à vélo ou en voiture.

## Logique de réseau versus logique de proximité

Les besoins des utilisateurs de systèmes d'autopartage et de vélopartage sont si différents qu'il existe plusieurs sortes de systèmes de partage afin de répondre le mieux possible à ces besoins. Plus spécifiquement, le besoin de l'utilisateur de la mobilité partagée de se déplacer aisément d'un point A à un point B<sup>1</sup> peut être décrit à partir de deux logiques différentes : la logique de réseau et la logique de proximité.

Un système de partage raisonnant selon la logique de réseau vise principalement à faire de la mobilité partagée un maillon dans les déplacements multimodaux de longue distance. Il utilise le réseau des transports en commun (TC) et met des voitures ou des vélos partagés à disposition à ces nœuds de correspondance pour permettre de poursuivre le déplacement avec les modes de transport partagés. Il apporte une réponse au besoin de l'utilisateur de parcourir le dernier kilomètre vers sa destination et de revenir au nœud de correspondance dans l'autre sens. Le système de partage opère principalement aux nœuds de correspondance les plus fréquentés du système de transports en commun.

Un système de partage qui fonctionne selon la logique de proximité relève le défi de proposer une voiture ou un vélo partagé au plus près possible de l'utilisateur. Il vise des déplacements unimodaux, courts, locaux et dans un seul sens (même s'il peut offrir une solution pour le premier kilomètre vers le nœud de transports en commun). L'utilisateur a donc plutôt besoin d'une solution de porte-à-porte. Le système de

---

<sup>1</sup> Outre le besoin de mobilité, la mobilité partagée peut également répondre à d'autres besoins : par exemple le besoin d'avoir un vélo à sa disposition sans courir le risque de se faire voler ou abîmer son propre vélo.

partage construit un réseau finement maillé dans des zones denses (principalement des centres-villes).

### **Le vélopartage a le vent en poupe**

Un Flamand sur 10 indique qu'il a déjà utilisé un système de vélopartage (« [FietsDNA 2022](#) »). L'ampleur totale du vélopartage en Belgique n'est pas connue, mais on peut affirmer que le marché est en croissance et qu'il y a de fortes différences entre les Régions : Dans l'enquête BEMOB du SPF Mobilité et Transports (2022), 6 % des répondants bruxellois ont utilisé le vélo partagé comme mode de transport en 2022, alors qu'en Flandre et en Wallonie, ce chiffre s'élève à respectivement 4 et 1 %. Les opérateurs de vélopartage sont présents dans seulement quelques villes wallonnes. Blue-bike se concentre aussi principalement sur la Flandre, bien que quelques villes wallonnes aient récemment montré de l'intérêt pour une extension du réseau en Wallonie. Dans le dernier diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail (2022), une petite augmentation de l'utilisation du vélo était à noter dans quelques villes wallonnes.

< En savoir plus sur [les différences entre les Régions et les différents obstacles à l'usage du vélo ?](#) >

Différents opérateurs de vélos partagés fonctionnant tant selon la logique de proximité que la logique de réseau sont présents dans de nombreuses villes (belges). Trois types de systèmes de vélopartage peuvent être distingués : « back-to-one », « back-to-many » et « free-floating ». Dans le système « back-to-one », le vélo est disponible dans un point de location fixe et doit aussi être ramené vers ce même point. Ce système fonctionne selon la logique de réseau et les stations de location sont situées dans des nœuds de transports en commun très fréquentés. Blue-bike en Belgique et l'OV-Fiets aux Pays-Bas en sont des exemples.

< En savoir plus sur [le succès de l'OV-Fiets aux Pays-Bas ?](#) >

Un système « back-to-many » est un système composé de plusieurs stations de vélos partagés fixes situées dans une zone dense, permettant à l'utilisateur d'utiliser le vélo partagé librement entre ces stations. Velo à Anvers et Villo! à Bruxelles en sont les systèmes les plus connus en Belgique. Tout comme le système de partage suivant, ces systèmes fonctionnent selon la logique de proximité : dans un système « free-



floating », l'utilisateur peut laisser le vélo partagé n'importe où dans le périmètre d'une zone délimitée au sein de laquelle le système est actif. Grâce à une application et à un cadenas connecté, les utilisateurs peuvent trouver un vélo et le déverrouiller. TIER en est un exemple. Dans certaines villes, ces vélos doivent être laissés dans une zone de dépôt (p. ex. : un parking à vélos public dans la rue) plutôt que sur la voie publique et le système de vélopartage évolue vers un système « back-to-many » avec des points de location virtuels.

## Et qu'en est-il de l'autopartage ?

Chaque année, le succès de l'autopartage en Belgique est répertorié par Autodelen.net. Tout comme le vélopartage, le marché connaît une croissance rapide et est davantage présent en Flandre et à Bruxelles<sup>2</sup>. En 2022, 121 394 Belges (soit 1,6 % des titulaires d'un permis de conduire) étaient des autopartageurs actifs<sup>3</sup>. En Région de Bruxelles-Capitale, le succès de l'autopartage atteint 4,3 % des titulaires d'un permis de conduire.

< En savoir plus sur [le profil de l'autopartageur](#) ? >

On distingue trois types de systèmes d'autopartage : le « round-trip », le « free-floating » et le « partage de voitures particulières ». Dans le cas des deux premiers systèmes, l'opérateur d'autopartage fonctionne avec sa propre flotte de voitures partagées. Dans le cas du « partage de voitures particulières », l'opérateur d'autopartage facilite le partage de voitures de particuliers entre différents ménages ou organisations dans un système central (un seul grand groupe ouvert) ou décentralisé (différents petits groupes fermés). La voiture est la propriété d'un membre du groupe d'autopartage ou peut être achetée en copropriété par plusieurs membres du groupe. L'autopartage en « round-trip » est comparable en termes d'utilisation au vélopartage « back-to-one » : l'utilisateur ramène la voiture là où le trajet a commencé (soit vers le même emplacement, soit vers le même quartier). Les emplacements se trouvent soit près d'importants nœuds de transports en commun, soit à proximité du domicile d'utilisateurs potentiels. L'autopartage en « free-floating » fonctionne comme le vélopartage en « free-floating », entre autres avec un

---

<sup>2</sup> Plus de la moitié des autopartageurs sont des Flamands, quatre sur 10 sont des Bruxellois et 3 % sont Wallons.

<sup>3</sup> Un autopartageur actif est un utilisateur enregistré qui a parcouru au moins 1 trajet avec une voiture partagée au cours de l'année écoulée.

tarif à la minute, et se caractérise principalement par de plus courts trajets d'un point A vers un point B au sein de la zone.

Les systèmes d'autopartage en « free-floating » sont ceux qui ont connu la plus forte croissance en 2022. La moitié des autopartageurs actifs (51 %) utilisent ce système, suivi du « round-trip » avec une part de 44 %.

### **La mobilité partagée est-elle adaptée aux déplacements liés au travail ?**

Différents acteurs du marché interviewés soulignent l'essor de la mobilité partagée et son potentiel de croissance important pour les déplacements liés au travail<sup>4</sup> : l'opérateur de vélos partagés TIER constate, outre un pic d'utilisateurs durant les mois d'été, un pic durant les heures de pointe en semaine. En 2022, l'opérateur d'autopartage Cambio a remarqué une plus forte croissance des utilisateurs professionnels que pour les utilisateurs particuliers.

Le besoin de mobilité pour les déplacements professionnels est comparable à celui des déplacements de loisirs : les voyages sont occasionnels par nature et exigent une certaine « liberté de mouvement » (contrairement aux déplacements domicile-travail dont le trajet et l'heure de départ ne varient généralement pas). La mobilité partagée a le potentiel de répondre à ce besoin de mobilité. Étant donné que l'utilisation de modes de transport partagés pour les déplacements de loisirs est faible durant les horaires de travail, les déplacements professionnels peuvent accroître la rotation d'utilisation de la flotte, ce qui est un plus pour l'opérateur de mobilité partagée.

Pour l'employeur, les systèmes de partage offrent une alternative intéressante à la mise à disposition d'une voiture de société (uniquement à des fins professionnelles) et dans une moindre mesure d'un vélo de société. Si le nombre de déplacements professionnels par travailleur n'est pas trop élevé, l'usage professionnel de la mobilité partagée est souvent plus avantageux sur le plan financier pour l'employeur que la mise à disposition de modes de transport aux frais de l'entreprise<sup>5</sup>. L'opérateur

---

<sup>4</sup> Les déplacements liés au travail concernent, d'une part, les déplacements domicile-travail et, d'autre part, les déplacements professionnels (c'est-à-dire les déplacements effectués pour le travail, mais pas pour se rendre du domicile au lieu de travail et vice-versa).

<sup>5</sup> L'outil « Save with carsharing » (<https://www.savewithcarsharing.be/>) permet d'effectuer une comparaison entre les différentes options.

d'autopartage BattMobility, par exemple, propose le leasing d'une voiture électrique avec l'option de la partager : lorsque la voiture n'est pas utilisée à des fins professionnelles, celle-ci est partagée avec d'autres personnes du quartier. Ainsi, la voiture est davantage utilisée et la facture de leasing de l'employeur diminue. Quand il dispose d'une voiture-salaire (pour un usage personnel et professionnel), le travailleur utilise souvent cette voiture dans le cadre de ses déplacements domicile-travail pour que celle-ci soit à sa disposition pour ses trajets professionnels. Si ceux-ci sont effectués grâce à la mobilité partagée, le travailleur peut opter pour d'autres modes de transport (durables) pour ses déplacements domicile-travail.

Le besoin en matière de mobilité dans le cadre des déplacements domicile-travail est différent : les trajets sont fréquents et le trajet et l'heure de départ sont souvent les mêmes. D'un point de vue financier, ces trajets sont souvent trop chers à effectuer avec la mobilité partagée (dont la politique tarifaire a d'abord été prévue pour une utilisation ad hoc) pour le navetteur (par rapport à un vélo personnel ou à une voiture). Certains acteurs du marché ont déjà développé une formule d'abonnement pour encourager les utilisations fréquentes. En outre, d'autres facteurs à l'avantage de la mobilité partagée doivent être pris en considération, tels que la congestion et le manque de places de parking durant les heures de pointe ou dans une zone urbaine, ne pas devoir entreposer de vélo chez soi, la liberté de se déplacer sans dépendre d'un horaire de transports en commun et la possibilité d'éviter les vols ou le vandalisme.

< En savoir plus sur [l'impact de la mobilité partagée sur la congestion routière et l'habitabilité des villes](#) ? >

En Flandre, le *treinfietser* (que l'on pourrait traduire par « cycliste-navetteur »), c'est-à-dire le navetteur qui combine le train avec le vélo pour son trajet d'approche et final lorsqu'il se rend au travail, est un concept bien connu. Le navetteur utilise son vélo personnel pour se rendre à vélo à la gare et utilise un deuxième vélo après le voyage en train pour parcourir le dernier kilomètre vers son lieu de travail. Ce second vélo - souvent appelé le « vélo de gare » - est généralement de moins bonne qualité étant donné qu'il reste plus longtemps stationné à la gare, où le risque de dommages ou de vol est plus important. La récente augmentation du télétravail (qui connaît la plus forte hausse chez les usagers du train) accroît les coûts sociétaux du stationnement des vélos de gare dans l'espace public et fait du vélo partagé une alternative plus attrayante.

Le segment des déplacements domicile-travail n'est pas nécessairement ciblé par l'opérateur de la mobilité partagée : par exemple, en cas d'autopartage en « round-trip », la voiture partagée reste stationnée pendant les heures de travail et n'est plus disponible pour les autres utilisateurs. Dans certains endroits très fréquentés (tels que les gares), durant les heures de pointe, l'offre du système de partage peut également être trop restreinte pour permettre à de nombreux navetteurs en train de parcourir leur dernier kilomètre. Cela peut impliquer des coûts plus élevés de redistribution de la flotte pour mettre plus de vélos dans les endroits très fréquentés. En outre, le « cycliste-navetteur » risque de changer de système de partage voire de moyen de transport s'il est insatisfait.

### **Un potentiel de croissance encore très important**

Cette courte analyse démontre que le partage de voitures et de vélos peut répondre à plusieurs besoins de mobilité : le besoin d'une solution porte-à-porte en remplacement d'une voiture personnelle ou le besoin d'un complément aux transports en commun pour des déplacements multimodaux. La mobilité partagée a encore une marge de croissance en ce qui concerne les déplacements liés au travail.

#### **Note au lecteur intéressé**

*Le dossier sur la mobilité partagée dont fait partie le présent article s'inscrit dans le cadre de la mission d'étude et de documentation du secrétariat du Conseil central de l'Économie. Il a été élaboré sur la base d'informations récentes tirées de la littérature et d'entretiens que le secrétariat a réalisés auprès d'experts nationaux et étrangers dans ce domaine.*

*Les experts étrangers sont Ronald Haverman (fondateur et créateur de l'OV-fiets aux Pays-Bas) et Robert Ophoff (sociologue-expert en mobilité chez XTNT qui a consacré sa thèse à la relation entre la mobilité partagée et la pauvreté en matière de transport). Les autres experts sont tant des fournisseurs de mobilité partagée (Mesdames Zara Hublet et Lévy Ducé de Mpact, Madame Emily Muhr de Cambio, et Messieurs François-Xavier Giraud de TIER, Stefaan Butaye et Bram Dousselaere de Blue-bike et Jérôme Blanchevoye de JCDecaux - opérateur de Villo! à Bruxelles et Li bia Vélo à Namur) que des représentants issus d'institutions de connaissance (Messieurs Christophe Pauwels du SPF Mobilité et Transports, Wout Baert de Fietsberaad Vlaanderen et Eric Cornelis, professeur à l'Université de Namur) et de groupes d'intérêt (Mesdames Jasmine Fiasse de Provélo et Florine Cuignet du GRACQ, et Messieurs Luc Goffinet du GRACQ, Thomas Deweer du Fietsersbond et Jeffrey Matthijs d'Autodelen.net).*

*Le secrétariat remercie toutes ces personnes pour leurs contributions instructives grâce auxquelles ce dossier a pu être réalisé. Toutefois, le secrétariat reste seul responsable de son contenu.*

*Vous souhaitez en savoir plus sur le contenu des entretiens réalisés ? Cliquez sur les hyperliens sous les noms des experts.*

