

# L'offre de mobilité partagée

Le marché de la mobilité partagée est un marché encore relativement jeune et de petite taille. Son essor est inextricablement lié à l'apparition du smartphone, qui a facilité l'utilisation des véhicules partagés. Malgré les similitudes de leurs activités, les acteurs de la mobilité partagée évoluent dans des conditions fort différentes en fonction du mode de transport proposé au partage.

## Une forte concurrence à l'œuvre pour le vélo partagé

En matière d'offre de vélos partagés, la concurrence est rude. Diverses start-ups se sont lancées dans cette activité au cours de la dernière décennie, avec l'ambition première d'acquérir des parts de marché, quitte à assumer des pertes financières (avec quelques faillites à la clé).

En vue d'assurer leur survie, ces firmes se concentrent logiquement en premier lieu sur les zones où l'utilisation de la mobilité partagée est élevée. En conséquence, l'offre est principalement disponible en milieu urbain, où la densité de population est forte et où la mobilité partagée peut venir compléter l'offre existante, fournir une réponse aux problèmes de congestion, voire encore répondre au manque de place pour le stockage d'un vélo propre à domicile.

< En savoir plus sur [les différents systèmes de mobilité partagée](#) ? >

## Un modèle économique à construire

En raison notamment de la concurrence forte que se livrent les nombreux acteurs sur le marché (Blue-bike, TIER, Donkey Republic, Dott...), le modèle économique du secteur ne semble pas encore avoir été trouvé.

Les acteurs de la mobilité partagée souffrent à ce titre de la comparaison avec d'autres secteurs ubérisés<sup>1</sup> qui mettent en contact clients et professionnels grâce à l'utilisation d'une plateforme numérique. Or, les entreprises de vélos partagés ne se

---

<sup>1</sup> Tels que l'hôtellerie (Airbnb, Booking.com) ou les services de livraison.

contentent pas seulement de mettre sur pied une plateforme numérique : des investissements sont nécessaires pour acquérir, entreposer et entretenir la flotte de véhicules. Les coûts opérationnels vont par ailleurs varier en fonction du système de vélo partagé mis en place. Les systèmes « back-to-one » et « back-to-many » requièrent la construction de stations à divers endroits de la zone géographique. Les systèmes de « free-floating » et, à nouveau, de « back-to-many » impliquent eux des coûts non négligeables pour récupérer et répartir efficacement les vélos au sein de la zone géographique desservie.

La mécompréhension des coûts induits par l'activité de partage de vélos ainsi que l'amalgame avec les autres secteurs ont pu générer des attentes financières élevées de la part des autorités publiques, désireuses de tirer parti des revenus générés par cette activité<sup>2</sup> tout en plaidant parallèlement pour que ces services de partage soient disponibles à un prix aussi attractif que celui des transports en commun. Or, le prélèvement de redevances ou autres taxes, combiné à une TVA à 21 % (contre 6 % pour les opérateurs de transports en commun) a une influence sur la tarification proposée par les acteurs de la mobilité partagée.

Comme dans toute entreprise privée, il importe aux opérateurs de fixer un prix suffisamment attractif pour l'utilisateur, tout en s'assurant que leurs coûts soient couverts et qu'une marge (un profit) puisse être dégagée, du moins à terme. La tarification appliquée par les opérateurs varie en fonction du système (taux d'utilisation quotidien des engins partagés, coûts opérationnels liés notamment à la redistribution des vélos entre stations, montant de l'investissement initial à récupérer, etc.). Dans le cadre d'un système « back-to-one » par exemple, le nombre journalier d'utilisateurs par engin partagé sera faible, mais il en sera de même du coût opérationnel étant donné que chaque utilisateur est tenu de ramener le vélo à son point de départ.

De manière générale, les prix appliqués jusqu'à présent pour l'utilisation d'un vélo partagé ne semblent pas avoir permis d'atteindre un seuil de rentabilité suffisant. Les acteurs de la mobilité partagée sont dès lors contraints de trouver d'autres sources de financement ou de revenus pour assurer leur survie.

---

<sup>2</sup> Ces prélèvements publics peuvent évidemment se justifier, que ce soit pour compenser la place prise (et parfois le désordre généré) par ces véhicules dans l'espace public, ou dans une logique de redistribution plus large.

Dans certaines villes, comme à Bruxelles avec Villo! (géré par l'entreprise JC Decaux), les systèmes de vélo partagés ont été partiellement financés par la publicité. Ce mode de financement n'est toutefois pas intéressant partout<sup>3</sup>, et a tendance à devenir minoritaire. Si elles considèrent que la mobilité partagée apporte des solutions utiles de mobilité à la collectivité, les autorités publiques peuvent également choisir de contribuer au financement de ces activités, via l'octroi de subsides.

### **Vers davantage de régulation du marché ?**

À une heure où de nombreuses voix appellent à une meilleure maîtrise des finances publiques, il importe néanmoins que les éventuels subsides accordés soient liés à la pertinence des projets proposés (en fonction du contexte, des systèmes les mieux adaptés aux types de déplacements effectués au sein de la zone géographique concernée, ...) et conditionnés au respect de divers critères, en termes de durabilité par exemple.

La plupart des acteurs interrogés dans le cadre de cet article sont d'ailleurs favorables à une régulation du marché, avec un nombre de concurrents limité en fonction de la taille du territoire – ce qui devrait permettre aux opérateurs présents de dégager davantage de revenus et de réaliser davantage d'investissements. Pour les autorités publiques, l'octroi de concession(s) à un nombre restreint d'acteurs facilite les interactions et peut également s'accompagner d'obligations de service public visant à assurer une couverture des services sur l'ensemble du territoire, évitant ainsi une limitation aux zones les plus rentables<sup>4</sup>. À l'inverse, une certaine concurrence encourage les opérateurs à offrir un service de qualité et un prix attractif pour se différencier.

Une forme alternative de subsidiation serait que les opérateurs de transports en commun se lancent eux-mêmes dans l'activité de mobilité partagée en vue de proposer un mix de solutions de mobilité, comme ce fut le cas avec Blue-bike (créé par la SNCB en 2011). Les avis sont partagés quant aux avantages d'une telle évolution. À ce titre, on notera simplement qu'il est plus difficile d'appliquer une logique de réseau lorsque les opérateurs (qu'ils soient privés ou publics) diffèrent en

---

<sup>3</sup> Les revenus publicitaires attendus de la publicité doivent être suffisants pour pouvoir financer le système, ce qui est plus difficile dans des villes de petite taille par exemple.

<sup>4</sup> La présence dans certains quartiers avec une demande moindre étant compensée ailleurs.

fonction de la zone géographique. En effet, lorsque la mobilité partagée s'inscrit dans une logique de réseau, elle est utilisée comme un maillon dans un ensemble de déplacements multimodaux de longue distance. Au plus il est facile de combiner ces divers moyens de transport, au plus leur utilisation sera importante.

Au minimum, une bonne coopération avec les autorités publiques apparaît en tout cas primordiale au succès des opérateurs de mobilité partagée. L'intégration de la mobilité partagée dans les systèmes multimodaux peut se traduire par leur intégration dans les applications MaaS, ou par le renforcement des accords entre acteurs publics et privés, à l'image du partenariat entre la SNCB et Cambio, qui a permis à cette dernière entreprise d'installer des stations de voitures partagées dans de nombreuses gares du pays.

Le développement des plateformes MaaS (Mobility as a Service) est aussi susceptible de contribuer au succès de la mobilité partagée. Néanmoins, cela requiert des efforts de standardisation et d'interopérabilité des données. De plus, les plateformes MaaS doivent également pouvoir dégager une marge bénéficiaire de leur activité, ce qui risque de diminuer d'autant la marge des opérateurs privés.

### **Et la voiture partagée ?**

La question de la régulation du marché se pose moins à l'heure actuelle pour les opérateurs actifs dans l'autopartage. Le nombre de voitures partagées reste en effet relativement réduit, de l'ordre de 5 000 véhicules environ en Belgique. Comme pour le vélo, la présence de plusieurs acteurs proposant des systèmes différents (« back-to-one » pour Cambio, « free-floating » avec Poppy par exemple) offre aux utilisateurs la possibilité d'utiliser le système qui convient le mieux à leur besoin de déplacement.

Au Luxembourg, une stratégie nationale d'autopartage a été instaurée en 2022 via laquelle le gouvernement luxembourgeois espère notamment libérer de l'espace urbain (grâce à la réduction du nombre de véhicules privés et donc de l'espace de stationnement nécessaire), limiter la congestion et réduire les émissions polluantes.

Pour les opérateurs d'autopartage, il s'avère également compliqué d'être rentable en dehors des centres urbains. L'urbanisation « en ruban » appliquée en Belgique par le

passé, qui a favorisé l'étalement des habitations le long des voiries, complique encore le recours aux véhicules de partage (de même qu'aux transports publics) : il ressort d'enquêtes que les autopartageurs ne sont pas prêts à parcourir une distance supérieure à 500 mètres en vue de rejoindre leur véhicule.

## Un futur à écrire

Comme cette brève analyse l'a démontré, le futur de la mobilité partagée n'est pas encore tracé. Il revient aux décideurs publics à délimiter un cadre qui assure (ou non) la balance entre rentabilité et service à la population, tout en inscrivant cette problématique dans une vision plus globale de la mobilité.

À ce titre, l'instauration relativement récente, dans le cadre des déplacements domicile-travail, d'un budget mobilité intégrant la mobilité partagée constitue un levier pour la poursuite de la croissance de ce système. Il convient de s'assurer que le budget mobilité soit facilement employable par tous les acteurs concernés (employeurs, travailleurs et opérateurs de mobilité partagée). Aux yeux de certains acteurs, il y a actuellement peu de clarté sur le terrain quant à la manière d'utiliser le budget mobilité pour financer des trajets effectués en mobilité partagée.

< En savoir plus sur [les avantages de la mobilité partagée](#) ? >

### 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.*