

Quelle mobilité partagée dans les zones d'activités économiques ?

À travers notre dossier, nous avons mis en évidence le rôle que la mobilité partagée peut jouer dans le cadre des déplacements entre le domicile et le lieu de travail. À ce stade, l'offre de mobilité partagée est principalement présente en territoire urbain. Or, dans bien des cas et pour diverses raisons (positionnement géographique, aspects logistiques, critères financiers...), les entreprises installent et développent leur activité dans des zones d'activités économiques situées en dehors des centres urbains. Quel rôle la mobilité partagée peut-elle jouer lorsque les entreprises sont implantées dans de telles zones ?

Sur la base des entretiens réalisés avec divers interlocuteurs, cet article met en avant quelques pistes/solutions de mobilité partagée, non exhaustives, en ce sens.

Une offre complémentaire aux transports en commun

La mobilité partagée individuelle ne peut pas constituer l'unique moyen d'améliorer l'accessibilité des zones d'activité : cela requiert également des transports en commun – soit des moyens de mobilité partagée collective. Néanmoins, les opérateurs de vélos partagés qui s'inscrivent dans une logique de réseau offrent la possibilité de compléter le trajet domicile-travail des navetteurs en proposant une solution pour le *last mile*.

Dans ce cadre, la solution de vélopartage proposée sera généralement un système « back-to-one » : le vélo est utilisé pour le trajet (*last mile*) jusqu'au lieu de travail, reste plusieurs heures en stationnement sur le lieu de travail (dans la zone d'activité) et est à nouveau utilisé pour le trajet de retour. La tarification de ce service est cruciale étant donné que le vélo partagé n'est utilisé que par un faible nombre d'utilisateurs par jour, avec un temps d'usage du vélo relativement court. Cependant, bien qu'un usage faible réduise les revenus générés par l'opérateur (à moins d'appliquer un tarif élevé qui risque d'éloigner les potentiels utilisateurs), le coût opérationnel pour l'opérateur est également réduit étant donné que chaque utilisateur est tenu de ramener le vélo à son point de départ (la gare) à la fin de sa journée de travail. Il n'y a donc pas de coûts liés à la redistribution des vélos entre stations.

Le potentiel du vélopartage aux nœuds d'intermodalité reste probablement sous-exploité actuellement. Il est possible d'atteindre rapidement des lieux plus éloignés en combinant le vélo partagé avec d'autres moyens de transport – qu'il s'agisse du train, du bus « express » en Wallonie ou de la voiture (avec les points Hoppin en périphérie bruxelloise notamment).

Blue-bike s'intéresse aux zones d'activités économiques

Essentiellement établi en Flandre, Blue-bike est le principal opérateur de vélos partagés s'inscrivant dans une logique de réseau. 90 % des stations Blue-bike sont situées aux abords des gares de train. Des stations Blue-bike sont également installées dans des Park & Ride ainsi qu'à des arrêts de bus, mais elles représentent une minorité à ce stade.

Dans le cadre d'une étude relative à l'accessibilité des zones d'activités en Flandre – étude commanditée par Blue-bike et réalisée en 2023 par Traject –, il apparaît que 29 % de la superficie des parcs d'activités et 56 % des établissements commerciaux (avec au moins 100 salariés) sont situés à moins de 3 kilomètres (soit un petit quart d'heure à vélo) d'une station Blue-bike. Blue-bike a pour ambition d'élargir progressivement son offre afin que davantage de travailleurs encore aient la possibilité de combiner train et vélo pour se rendre sur leur lieu de travail.

Des conditions préalables à remplir

Le développement de la mobilité partagée dans le cadre des déplacements entre le domicile et le lieu de travail situé dans une zone d'activité économique peut être bénéfique pour l'ensemble des acteurs.

Au niveau des autorités publiques, encourager l'utilisation de la mobilité partagée à partir de nœuds intermodaux s'avère une alternative moins coûteuse à l'extension des transports en commun. Cela correspond à la stratégie poursuivie en Flandre depuis quelques années à travers le décret relatif à l'accessibilité de base (« basisbereikbaarheid »). Ce décret a pour objectif de faire emprunter aux transports en commun des trajets plus directs, avec moins d'arrêts mais une fréquence plus élevée. Une telle stratégie entraîne une réduction du nombre d'arrêts de bus à

proximité des parcs d'activités, tout en renforçant le potentiel du vélo partagé comme moyen de transport pour le *last mile*.

Pour les entreprises, la mobilité partagée peut contribuer à une accessibilité des parcs d'activités qui soit à la fois meilleure et plus durable. Cela renforce leur attractivité dans un contexte marqué par des pénuries sur le marché du travail et des prix élevés du carburant pour les voitures.

Pour les travailleurs comme pour les employeurs, la mobilité partagée doit offrir une solution à la fois pratique, attractive financièrement et facile d'utilisation. Cela requiert, entre autres, une intégration croissante de la mobilité partagée dans les systèmes multimodaux (via leur intégration dans les applications MaaS, le renforcement des accords entre opérateurs de transport, etc.).

Pour que le vélo partagé contribue réellement à une meilleure accessibilité des parcs d'activités, diverses conditions doivent néanmoins être remplies : des transports en commun fréquents doivent être assurés à proximité de la zone d'activités, des vélos partagés doivent être disponibles à ces arrêts, l'infrastructure de transport doit permettre de se rendre au parc d'activités à vélo (et d'y stationner) en toute sécurité, les personnes habituées à se déplacer en voiture doivent avoir la volonté de changer leur comportement, etc. À l'heure actuelle, l'autoroute est encore la seule voie d'accès à de nombreux zonings...

Le covoiturage plutôt que l'autopartage ?

Pour les opérateurs de voiture partagée, la mise à disposition d'une flotte de véhicules à leurs clients pour assurer le trajet entre le domicile et un lieu de travail situé dans une zone d'activité reste peu intéressante car l'usage de la voiture sera limité et le coût pour le client élevé (en cas de trajet régulier). Néanmoins, la mise en location au sein d'une zone d'activité économique de véhicules partagés pour les déplacements professionnels peut s'avérer intéressante à la fois pour les opérateurs et les employeurs (en remplacement de voitures de service).

< En savoir plus sur la demande de mobilité partagée pour les déplacements liés au travail et son intérêt pour les employeurs ? >

Contrairement à l'autopartage, le covoiturage¹ est quant à lui essentiellement utilisé pour des trajets domicile-travail, de manière ponctuelle ou régulière. Ainsi, la plateforme ouverte Carpool – un service proposé par l'asbl M Pact – permet le covoiturage sur le chemin du travail. Les utilisateurs de la plateforme payent un prix par km covoituré² qui couvre les frais d'usure du véhicule, les frais d'assurance et de carburant.

Le covoiturage réduit les coûts des déplacements domicile-travail. Il peut fournir une solution dans les zones d'activités économiques mal desservies en transports en commun (ou lorsque les horaires des travailleurs ne sont pas compatibles avec ceux des transports en commun), avec une faible accessibilité à vélo, ou encore lorsque le nombre de places de parking est limité (des places de parking peuvent alors être dédiées aux covoitureurs). Néanmoins, le covoiturage ne peut pas constituer la seule offre de mobilité à disposition du travailleur : une autre offre doit être disponible pour les jours lors desquels il n'y a pas de covoitureur disponible.

Au Luxembourg, le gouvernement a lancé en 2018 le portail de covoiturage CoPilote, qui a pour vocation de développer le covoiturage pour les déplacements domicile-travail. Le covoiturage a également été subventionné (via des aides financières accordées aux conducteurs) jusque mars 2023.

En Belgique, les chiffres ne montrent pas une réelle évolution des pratiques de covoiturage. Le développement d'aires de stationnement (sécurisées) pour covoitureurs constitue une piste à creuser pour promouvoir ce système.

Une offre à destination des entreprises ?

De manière générale, plusieurs opérateurs de mobilité partagée ont déjà développé une offre à destination des entreprises. HOOBA, par exemple, s'est spécialisée dans

¹ Le covoiturage consiste pour un usager à partager son véhicule avec d'autres passagers effectuant le même trajet. L'autopartage consiste à mettre un ou plusieurs véhicules à disposition d'autres usagers ayant souscrit un abonnement ou payé un forfait. L'autopartage peut se faire entre particuliers ou via des services d'autopartage.

² Ce prix s'élève à 0,1–0,2 euro par km covoituré (jusqu'à 0,3 par km covoituré quand le covoitureur-chauffeur doit faire un détour pour le covoitureur-passager). Pour le paiement, les covoitureurs s'organisent entre eux.

l'offre de solutions de mobilité alternative aux entreprises et autres collectivités. La flotte de véhicules (des vélos et trottinettes électriques partagés) est directement gérée par HOOBA au moyen d'une application mobile et de cadenas connectés. À Bruxelles, l'offre « Business » de Villo! facilite aux entreprises l'accès aux abonnements pour leurs employés. L'entreprise prend en charge l'abonnement annuel à Villo!, tandis que les éventuels frais supplémentaires et le dépôt de garantie sont à la charge du salarié. Mpact, de son côté, propose des plateformes personnalisées pour les entreprises ou pour un ensemble d'entreprises (situées dans une zone d'activités). L'asbl aide également les entreprises à sensibiliser leurs employés à la pratique du covoiturage.

La conclusion d'accords avec les entreprises peut toutefois s'avérer complexe, en raison notamment de processus décisionnels longs au sein des entreprises. L'offre « Business » de Villo! est ainsi majoritairement utilisée par de grandes entreprises disposant d'un coordinateur mobilité, et par des administrations publiques. Une collaboration entre entreprises situées au sein d'une même zone d'activité est importante en vue de renforcer l'utilisation de la mobilité partagée par l'ensemble des acteurs présents, petits ou grands.

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.

