

La mobilité partagée est-elle une option pour tout le monde ?

Selon un [rapport de Autodelen.net](#), en Belgique, l'autopartageur moyen est âgé d'une quarantaine d'années, a fait des études supérieures et réside dans un centre-ville. L'autopartage en free-floating est le seul système d'autopartage qui apparaît particulièrement attractif pour la jeune génération : un utilisateur actif sur huit est âgé de moins de 25 ans, alors que ce chiffre n'est que de 4 % pour les autres systèmes. L'autopartage requiert bien entendu d'avoir un permis de conduire, ce que n'a pas toujours la jeune génération.

Les jeunes habitant dans les centres-villes se tournent plus facilement vers le partage de vélos (et en particulier le partage de vélos en free-floating). L'opérateur de vélos partagés « back-to-one » Blue-bike, qui dispose d'un réseau réparti sur de nombreuses communes belges, plaît lui aussi principalement à une clientèle jeune et hautement qualifiée.

< En savoir plus sur [les différents systèmes de partage de vélos et voitures](#) ? >

Les personnes qui ont un revenu limité (un niveau d'études inférieur), des connaissances et des compétences moins étendues en matière d'applications mobiles et qui résident dans des banlieues ou des zones rurales ne font donc pas partie des utilisateurs standard des voitures et vélos partagés. Cela signifie-t-il que la mobilité partagée est trop peu connue ou que les obstacles pour l'utiliser sont trop importants pour certains groupes de la population ? Tant du côté de l'offre que du côté de la demande, le chemin vers la mobilité partagée est semé d'embûches.

Un marché orienté vers la demande

Le marché actuel de la mobilité partagée est principalement axé sur la survie et l'offre cible en premier lieu les zones où la demande est suffisante pour être rentable. Il s'agit de zones densément peuplées où la densité du trafic est importante, habitées par des personnes ayant un statut socio-économique élevé. Les opérateurs de la mobilité partagée montrent aussi une certaine réticence à proposer leur offre dans

les quartiers présentant un risque accru de vol et de vandalisme. En raison de ces obstacles, la ville de Gand propose aux opérateurs d'autopartage d'assumer durant les deux ou trois premières années le risque d'exploitation lié à l'expansion de l'offre dans des quartiers où l'autopartage est encore méconnu ou sous-représenté. Dans sa politique d'autorisation de stationnement auprès de Villo!, Bruxelles a également veillé à répartir les vélos partagés sur l'ensemble du territoire.

< En savoir plus sur le modèle de rémunération des systèmes de mobilité partagée ? >

La mobilité partagée n'est pas seulement présente dans les zones urbaines. Ainsi, de plus en plus de petites communes investissent aussi dans la mobilité partagée. Il s'agit souvent de plus petits acteurs que dans les centres-villes : comme des garages locaux qui mettent des voitures partagées à disposition. Les systèmes de partage « back-to-one » et « roundtrip » s'y portent mieux, tout comme le partage de voitures particulières. Ce dernier se développe souvent mieux en communauté : il s'agit du fait de proposer une mobilité partagée (pas uniquement des voitures) pour un certain quartier, une rue ou un complexe résidentiel. Tout comme dans les zones urbaines, l'offre cible un groupe spécifique d'habitants impliqués dans la mobilité partagée.

La méconnaissance nuit à l'usage

Plusieurs obstacles se dressent aussi du côté de la demande : en matière d'accessibilité financière, de compétences numériques, d'aptitude à la conduite... Les obstacles à l'autopartage sont un peu plus nombreux que pour le partage de vélos : les tarifs sont plus élevés et un permis de conduire valable est nécessaire. Pour ces raisons, dans certaines villes, la voiture (partagée) fait face à une concurrence de plus en plus grande des vélos cargo électriques. Un vélo cargo convient en effet également pour le transport de courses ou d'objets de taille moyenne ou pour une sortie avec les enfants.

Il existe de nombreuses initiatives locales pour rapprocher la mobilité partagée des citoyens. La ville de Malines connaît par exemple le projet « Delende buurten », qui permet aux habitants du quartier de découvrir la mobilité partagée de manière accessible. En concertation avec le CPAS, la ville de Gand a mis sur pied son plan d'autopartage qui a pour but d'aider les groupes de la population qui n'utilisent pas encore la mobilité partagée à découvrir l'offre et à éliminer les obstacles à son

utilisation. De plus, la « Fietsambassade » de Gand a développé des projets autour de l'inclusion numérique et de « coachs vélo ». Dans son plan « Good Move », Bruxelles développe des points de mobilité afin notamment de rendre la mobilité partagée plus accessible.

Les deux initiatives suivantes valent aussi la peine d'être mentionnées : la ville de Liège réduit l'obstacle financier à l'achat d'un vélo personnel et a mis sur pied un système de vélo avantageux permettant de louer des vélos pour un prix très avantageux durant une longue période. Et Mobitwin entend offrir une alternative abordable aux personnes ayant peu ou pas d'option de mobilité (difficulté à se déplacer, offre de transports en commun insuffisante dans le quartier, bas revenus) pour les sortir de leur isolement.

L'absence de sensibilisation aux nombreuses possibilités qu'offre la mobilité partagée constitue aussi souvent un obstacle à son utilisation. Par exemple, sensibiliser les jeunes à la mobilité partagée (éventuellement en complément aux transports en commun) avant qu'ils n'envisagent d'acquérir leur propre voiture est une action du plan d'autopartage de la ville de Gand. Plus on utilise la mobilité partagée à un jeune âge, plus on a de chances de le faire plus tard.

Une Belgique dépendante de la voiture

Dans le contexte de la transition vers une mobilité durable, il deviendra de plus en plus cher de posséder et d'utiliser une voiture. Le groupe de personnes qui ne peuvent pas se permettre d'avoir une voiture sera de plus en plus grand et le panel de solutions de mobilité comme alternatives à la voiture personnelle gagnera en importance. La mobilité partagée seule ne peut offrir de solution à ce groupe de personnes, mais un mélange de solutions de mobilité (dont la mobilité partagée et les transports en commun) qui soit abordable et disponible partout, oui.

< En savoir plus sur la mobilité partagée en tant que solution de mobilité durable ? >

Pour que la mobilité partagée soit une option pour tout le monde, les obstacles tant du côté de l'offre que de la demande doivent être surmontés. Car la mise à disposition d'une offre de mobilité partagée plus large et répartie de manière équitable est une

chose, mais des aspects tels que l'accessibilité financière, les compétences numériques et la prise de conscience sont au moins aussi déterminants pour faire de la mobilité partagée un succès.

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.