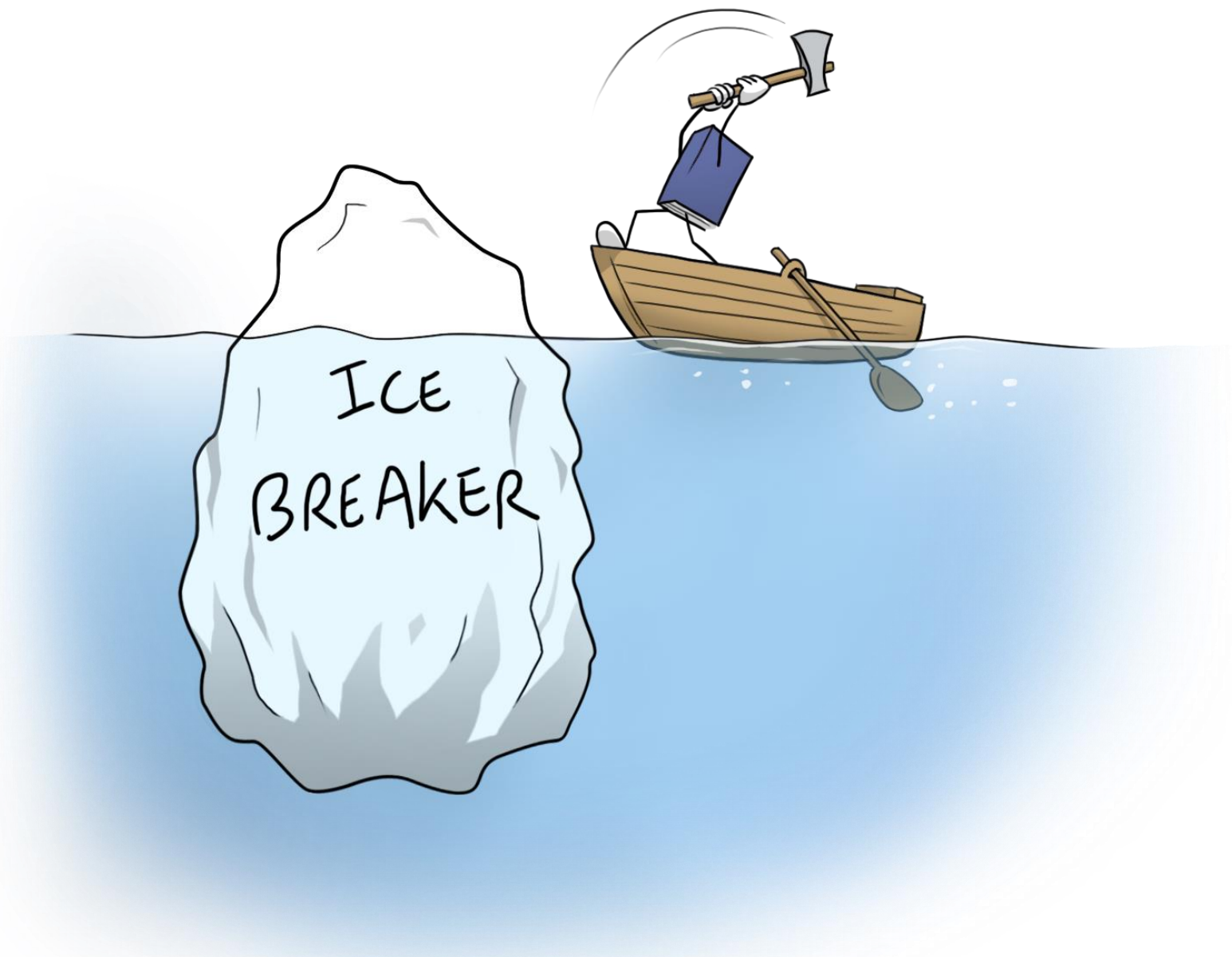


# GT Mobilité

16 janvier 2024



# Par 4

- Votre commune et ses enjeux en termes de mobilité
- Les actions de votre commune en termes de mobilité et votre rôle dans celles-ci
- **Ce que vous espérez retirer de cet atelier**

# Intervenant

**Boris NASDROVISKY**, Manager Mobilité Active  
SPW-MI – Direction de la Planification de la Mobilité

Mauvaise qualité de l'air (57%)

Le regard des autres (17%)

Problème de tenue vestimentaire (49%)

Coût d'un vélo (39%)

Sentiment d'insécurité (69%)

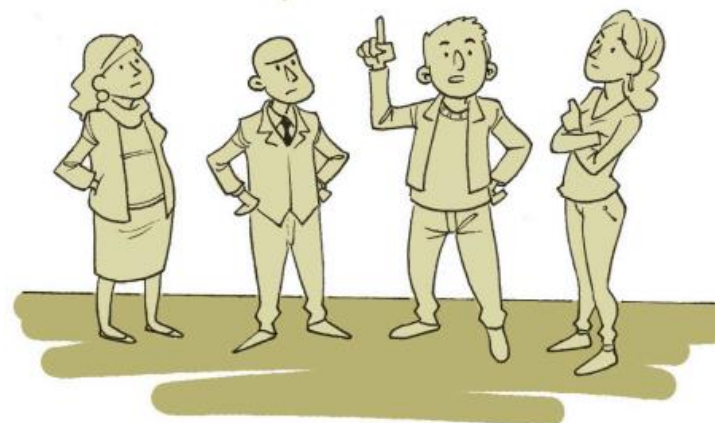
Crainte du vol (57%)

**Manque d'infrastructures adaptées (90%)**

Distances trop importantes (68%) Météo (87%)

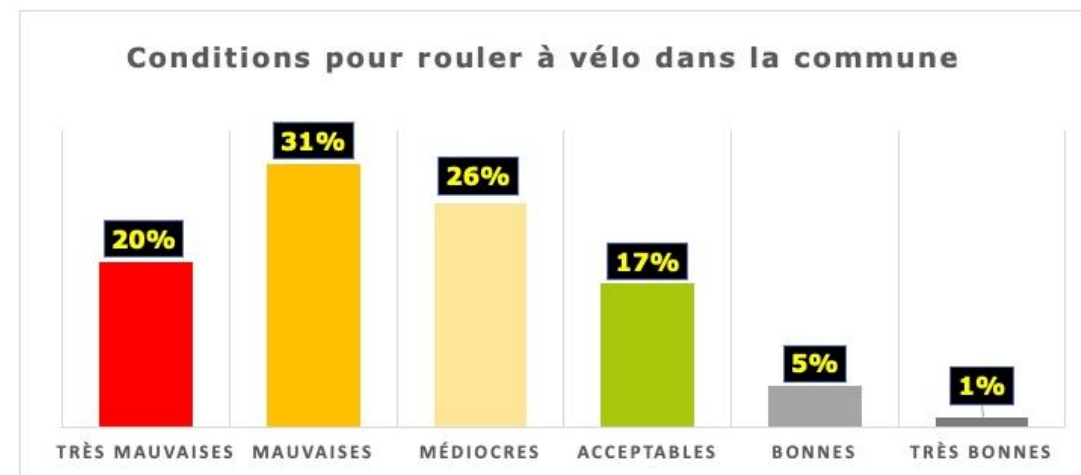
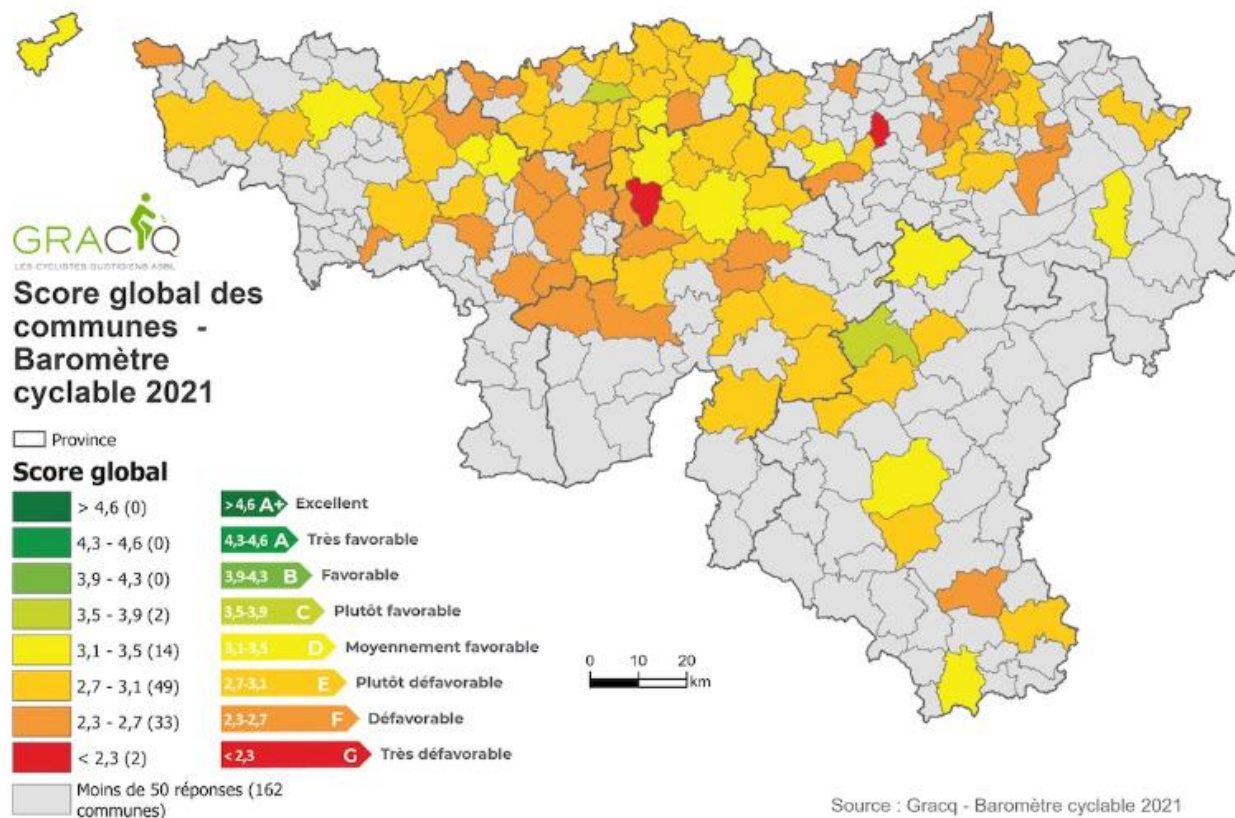
Relief (67%) Manque de stationnement adapté (69%)

Manque d'assurance à vélo (39%)



**Opinion poll  
600 non-cyclists  
January 2017**

# Baromètre cyclable wallon 2021



Une bonne politique vélo, ce n'est pas que des infrastructures :

- Stationnement adapté, couvert et sécurisé
- Limitation des vitesses
- Lutte contre le vol
- Sécurité subjective
- Confort
- Les services offerts localement
- Et surtout la volonté politique locale

# Le vélo, une question de culture ?



# Le vélo, une question de culture ?





# Culturel : pas vraiment. Politique : c'est certain !

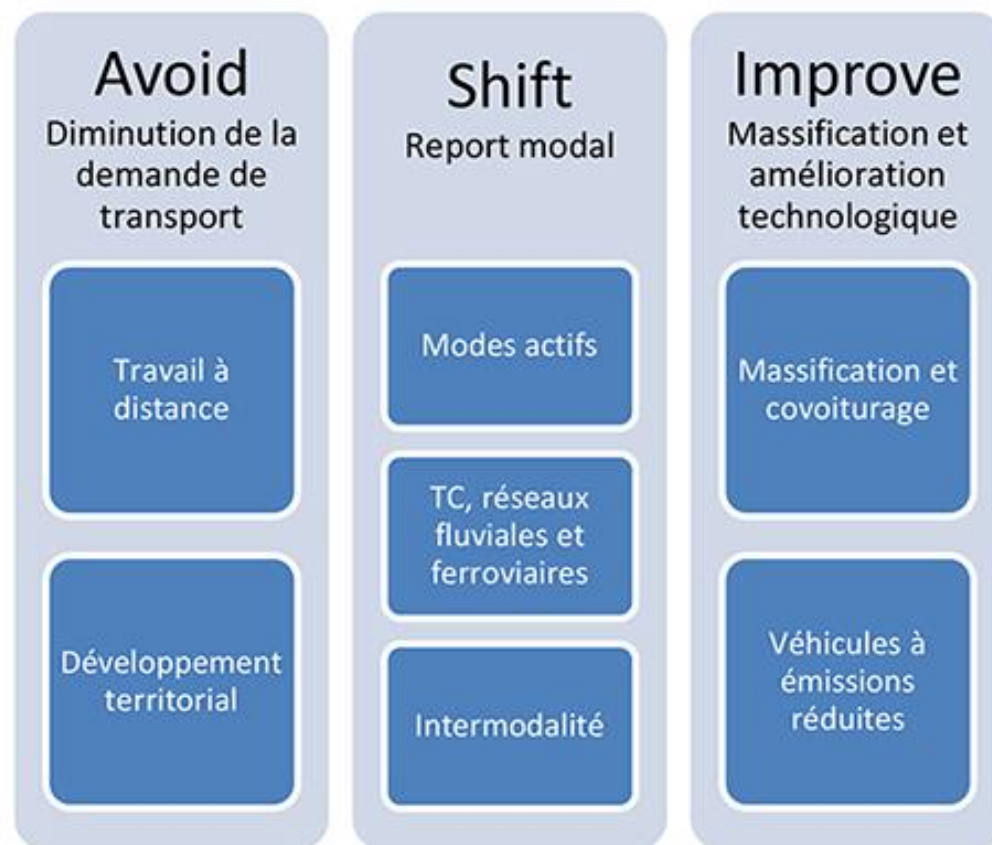
Same place in Utrecht Netherlands, 1980 and 2022.



1980s  
2022



# PACE2030



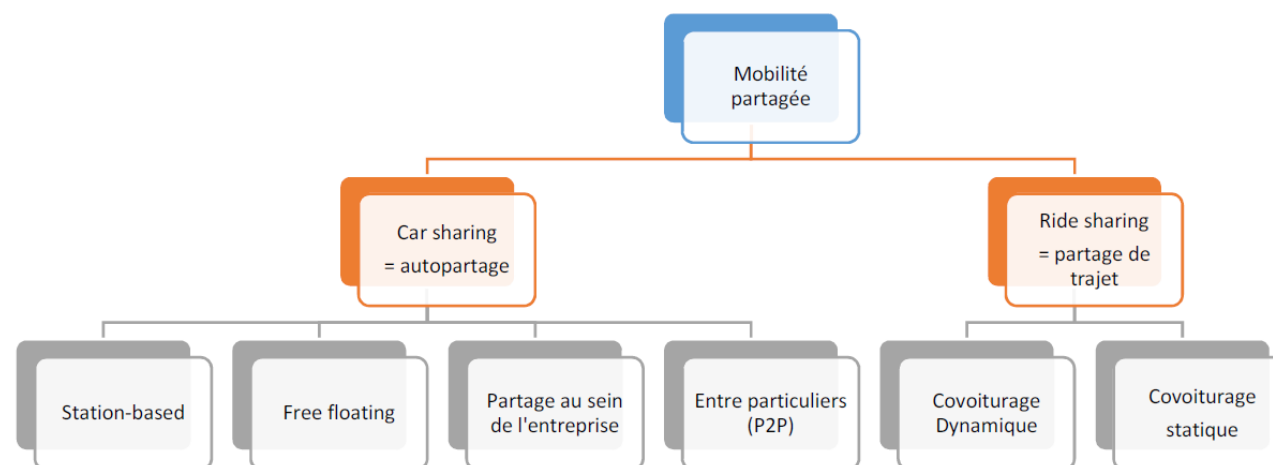
# La mobilité partagée

La mobilité partagée consiste à utiliser des moyens de transport partagés par plusieurs personnes.

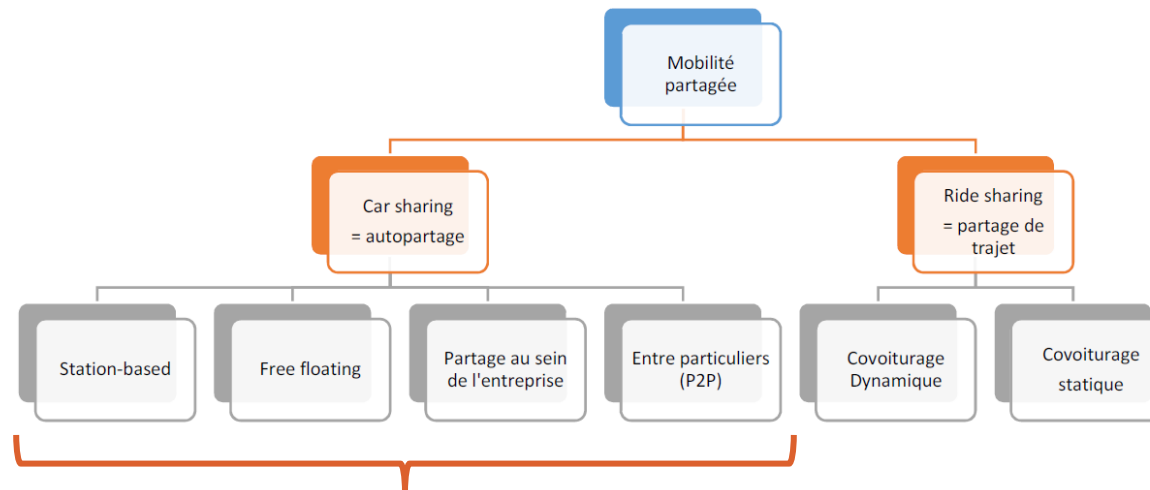
Un des moyens de transport est la voiture partagée.

On retrouve deux catégories de mobilité partagée :

- Le « Car Sharing » ou « autopartage » signifie que plusieurs personnes font usage du même véhicule à des moments différents.
- Le « Ride Sharing » ou « covoiturage » implique que plusieurs personnes font usage du même véhicule au même moment.



# Autopartage – Car Sharing



## Société disposant d'une flotte de voitures partagées

- Le **Station-based (ou round-trip)** est un système de location de véhicules mis à disposition par un opérateur où le véhicule doit être ramené au même endroit après son utilisation.
- Le **Free-floating** c'est le même système de location à la différence près que l'utilisateur peut ramener son véhicule à un autre endroit.

## Partage de voitures privées

- Le **Partage entre particuliers à frais partagés** consiste à partager des véhicules privés entre membre d'un groupe d'individu ou d'une asbl (exemple CER).
- La **Location de voiture privée ou « P2P »** est un système de location de véhicule entre particuliers par l'intermédiaire d'une plateforme en ligne (même principe que AirBnB).

# Autopartage – Car Sharing

## Liste de sociétés d'autopartage actifs en Belgique



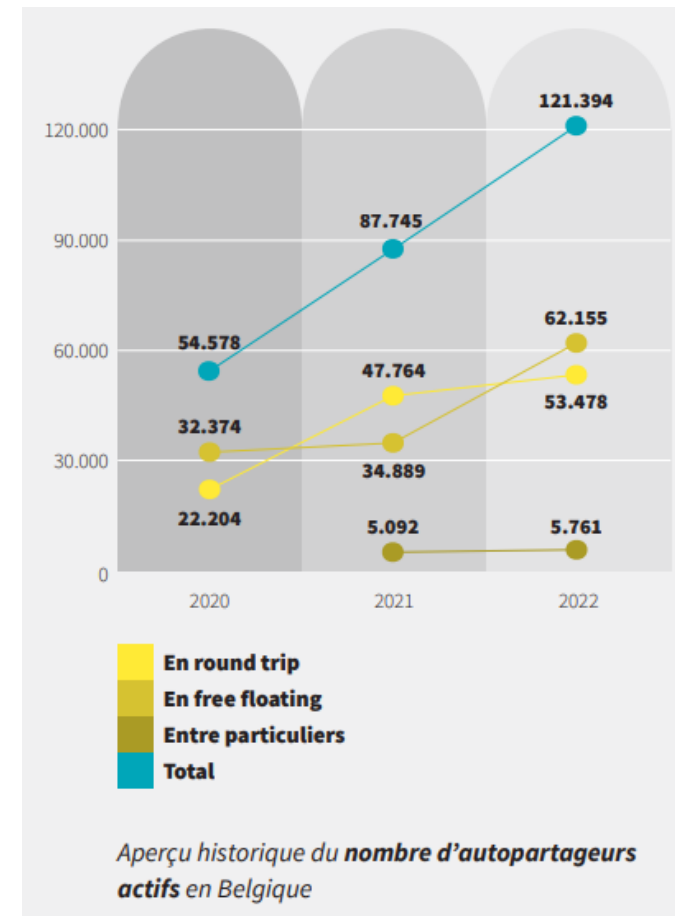
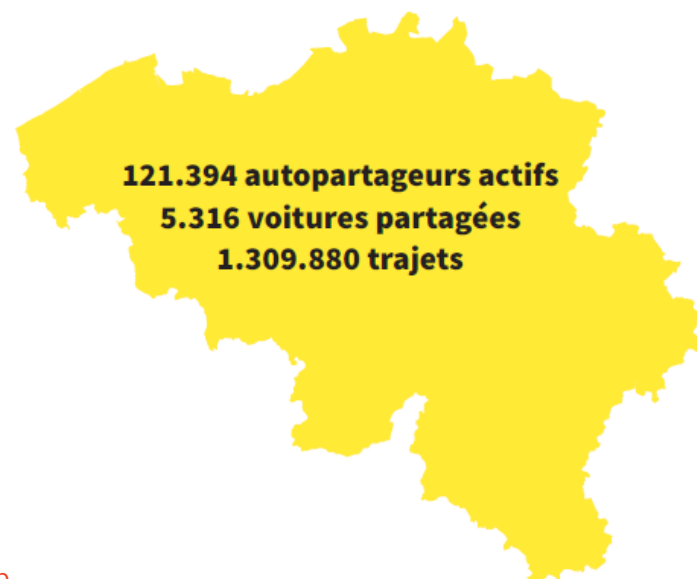
# Autopartage – Etat des lieux

Evolution du nombre d'autopartageur actif et de voiture partagée en 2022 :

**+40%** d'autopartageurs actifs

**+14%** de voitures partagées

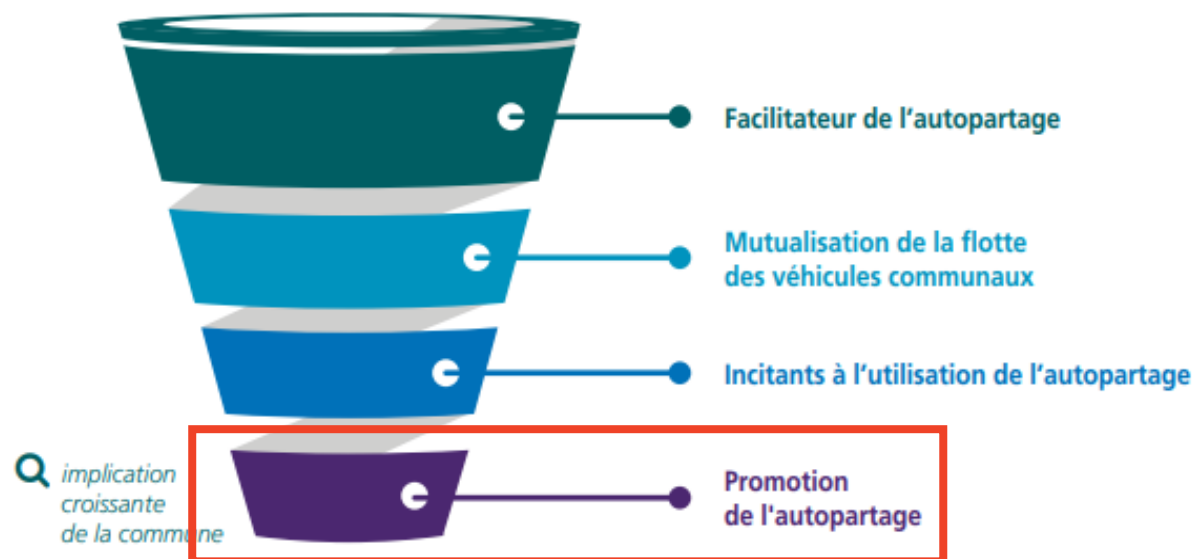
par rapport à l'année 2021



# Autopartage

Les autorités locales ont un rôle essentiel à jouer dans le développement de l'autopartage, au travers de campagnes de communication, d'incitants financiers, de mesures de stationnement ou d'investissement dans des services d'autopartage

## Quel peut être le rôle de la Commune dans le développement de l'autopartage ?



# Promotion des services d'autopartage existants sur le territoire

- Faire connaître les différentes possibilités, sensibiliser le public et, le cas échéant, améliorer la visibilité des systèmes en place
- Pas nécessaire d'avoir déjà mis en place un système d'autopartage pour faire la promotion de services qui ne nécessitent pas d'infrastructure ou de partenariat avec une société, tel que l'autopartage entre voisins
- Les communes de Mont-Saint-Guibert, Les-Bons-Villers ou le Gal Pays des 4 Bras relaient sur leur site internet ou leur page Facebook des groupes d'autopartage qui se sont créés sur leur territoire
- Pour favoriser la promotion de l'autopartage entre particuliers, certaines communes vont plus loin, en réunissant les habitants susceptibles de partager un véhicule lors d'une rencontre ou d'un apéro, afin de faciliter les appariements de familles et de faire naître des projets collectifs.
- Si la commune dispose déjà d'un système d'autopartage ou envisage sa mise en place via un opérateur, la communication est primordiale afin d'assurer la rentabilité du système. Ces aspects de promotion sont d'ailleurs souvent repris dans les conventions liant les communes aux opérateurs d'autopartage.
- La visibilité des stations dans l'espace public a également un impact important sur le taux de connaissance de l'autopartage



Source : Page Facebook de la Commune des Bons Villers



# GAL Pays des 4 Bras

## Promotion de l'autopartage de voisinage

### Q GAL PAYS DES 4 BRAS – PROMOTION DE L'AUTOPARTAGE DE VOISINAGE

#### Quelles sont les actions menées par le GAL pour promouvoir l'autopartage ?

En juin 2020, une séance d'information en ligne a été organisée, avec la collaboration de Cozywheels, pour expliquer le principe et répondre aux questions des citoyens.

Une campagne de communication dans le village de Marbaix (commune de Villers-la-Ville) a été lancée, suite à la demande d'un citoyen, sous forme d'affiches et de cartes postales distribuées en toutes boîtes. En juillet 2021, un apéro de l'autopartage a été organisé, auquel une dizaine de personnes ont participé. Suite à cette réunion, un groupe d'autopartage s'est mis en place de manière informelle et d'autres personnes ont marqué leur intérêt.

#### Quels sont les conseils en matière de communication ?

Il est plus facile de démarrer l'initiative quand la demande vient d'un ou de plusieurs citoyens déjà intéressés, voire convaincus. Ceux-ci pourront ensuite

en parler autour d'eux et motiver de nouveaux groupes à s'inscrire dans la même démarche.

Dans les communes du GAL, les cibles identifiées sont principalement les ménages qui ont déjà une voiture et qui souhaitent partager leur deuxième voiture, notamment pour diminuer les coûts, ou les ménages qui n'ont qu'une seule voiture et qui envisage d'en acheter une deuxième.

#### Est-il plus pertinent de mener cette expérience au niveau supra-communal ?

Pour la prise de contact avec l'opérateur, le fait d'être un groupement de communes peut faire gagner du temps car nous sommes le relais entre les communes et l'opérateur. Néanmoins, l'autopartage de voisinage s'organise au niveau très local car il est plus facile de prêter sa voiture à son voisin ou à un ami plutôt qu'à une personne que l'on ne connaît pas.

Le territoire rassemble des communes avec des réalités fort différentes. Par exemple, Genappe, commune de 15.632 habitants (173 hab./km<sup>2</sup>) composée d'un centre plus dense, s'est lancée dans l'autopartage avec un opérateur qui met à disposition deux véhicules électriques. Ce type de système sera plus difficile à mettre en place dans les autres communes couvertes par le GAL.



# Ville de Gand

## Plan d'autopartage 2025

La Ville de Gand a mis en place une grande campagne de communication afin d'atteindre le chiffre de 25.000 autopartageurs en 2025. Nous vous invitons à visiter la page web dédiée à cette campagne qui regorge d'idées : compteur du nombre de membres de l'autopartage, témoignages de personnes utilisant des voitures partagées, toutes sociétés confondues, vidéos d'explications, accès à des séances d'information, cartes postales et autres goodies...



### ENKELE AUTODELERS GETUIGEN



**ROBERT**

Om elektrisch autodelen te steunen, kocht ik een hele tijd terug een aandeel bij Partago, ook al had ik als projectleider een...



**MICHEL**

Twee jaar geleden deed ik mijn oude dieselwagen weg in ruil voor de slooppremie van de stad. Daarna stapte ik zowel privé...



**HENK**

Tijdens de periode van klimaatbetogingen begon ik era te denken wat ik kon veranderen. Ik besliste om een elektrische milieuvriendelijke auto te...



**ELIEN**

Wonen in het Centrum van Gent verplaatste ik me al vaak met de fiets, maar voor de vele derencorfb bezoeken, boodschappen en familiebezoeken...

# Bruxelles et Malines



## **Q BRUXELLES MOBILITÉ – CAR SHARING SUMMER EXPÉRIENCE**

*En 2018, les sociétés d'autopartage présentes à Bruxelles se sont associées à Bruxelles Mobilité pour mettre en place une campagne permettant de tester cette pratique pendant l'été. Durant la campagne, les personnes intéressées pouvaient tester gratuitement ou à prix réduit les différentes formules d'autopartage disponibles dans la capitale.*

- Malines : formation destinée à créer une communauté d'ambassadeurs de l'autopartage parmi ses citoyens

# Connaitre les freins et les éléments de motivation pour une communication efficace

Obstacles	Arguments
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Attachement à l'objet voiture et la crainte du partage avec des inconnus</li> <li>• La peur de ne pas disposer d'un véhicule en cas de besoin urgent</li> <li>• L'éloignement du véhicule par rapport à son domicile ou son lieu de travail</li> <li>• Les questions liées à l'assurance</li> <li>• La contrainte de devoir réserver son véhicule avec une tarification parfois jugée complexe</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aspect financier : en dessous de 10 à 12000km/an, la solution d'autopartage est plus avantageuse qu'une voiture privée (coût d'une voiture privée : ~5000€/an : achat, assurance, entretien, carburant, taxes, ...)</li> <li>• Dimension écologique</li> <li>• La facilité de ne pas devoir entretenir une voiture personnelle</li> <li>• La question du stationnement</li> </ul>

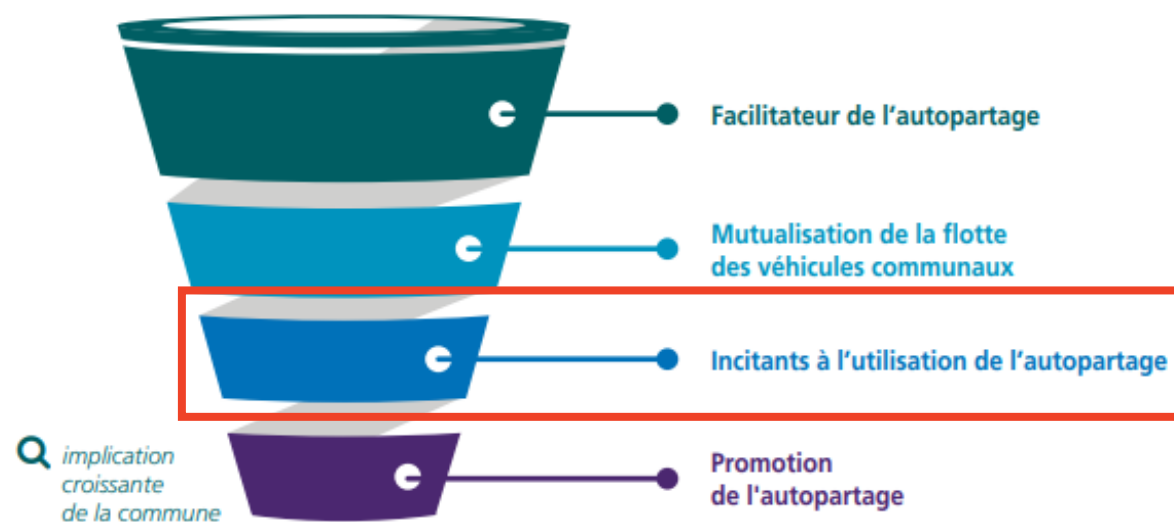
- Sur base de ces leviers, il est possible de construire une communication efficace en fonction du public-cible et du type d'autopartage que l'on souhaite promouvoir



Titre

# Autopartage

Quel peut être le rôle  
de la Commune dans  
**le développement de  
l'autopartage ?**



# La mise en place d'incitants à l'utilisation de l'autopartage

- Les Villes de Malines et de Gand interviennent ponctuellement dans les frais d'inscription à une plateforme d'autopartage
- A Gand, la ville octroie une prime aux ménages décidant de se séparer de leur voiture ou qui s'engagent dans le partage de leur véhicule électrique
- Dans les villes de taille moyenne ou dans les noyaux urbains, là où le stationnement est contraint, l'incitant le plus facile et le moins onéreux à mettre en place est d'octroyer des facilités de stationnement aux véhicules en autopartage. **Trois outils à la disposition des communes**
  - L'aménagement de stations de voitures partagées pour un opérateur sur le domaine public
  - La gratuité (ou avantage) du stationnement pour les voitures partagées dans les zones réglementées
  - La réservation de places de stationnement pour toutes les voitures partagées

# Aménagement de stations de voitures partagées

- Condition indispensable pour la mise en place d'un système d'autopartage en boucle
- Dans les conventions de collaboration entre l'opérateur et la commune
- Afin que la station soit visible et facilement accessible en permanence, la station est aménagée en voirie ou sur une place publique
- Règlement complémentaire de circulation routière



# Carte de stationnement pour voiture partagée

- Dans les centres urbains, là où le stationnement est réglementé par une zone bleue ou une zone de stationnement payant, la commune peut faire le choix d'attribuer des facilités de stationnement pour les voitures partagées, à l'instar de la carte « riverains » pour les riverains habitant dans un périmètre défini
- Les communes peuvent donc délivrer des cartes de stationnement pour certains groupes cibles (par exemple pour les prestataires de soins à domicile) suivant des modalités qu'elles-mêmes déterminent dans un règlement. Grâce à ces cartes de stationnement, les communes peuvent prévoir de dispenser du paiement ou de l'utilisation du disque les détenteurs de la carte
- Véhicules appartenant à un opérateur d'autopartage et véhicules partagés

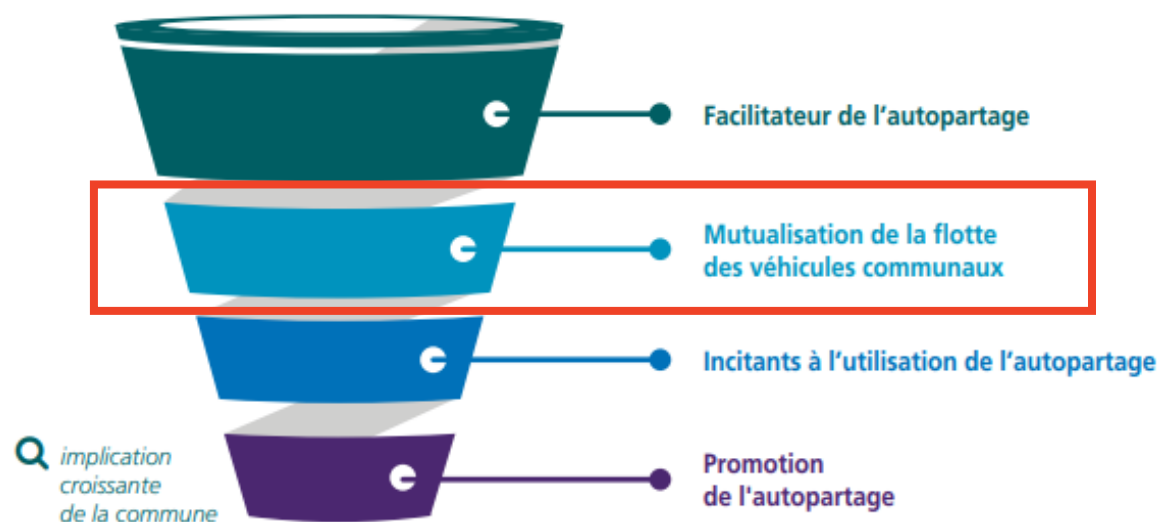


# Réservation d'emplacement pour toutes voitures partagées

- Il est possible de réserver des places sur l'espace public pour toutes les voitures disposant de la « carte de stationnement voitures partagées », indépendamment de l'opérateur. Ces places de stationnement sont alors disponibles pour toutes les voitures qui disposent de la carte, à l'instar par exemple des places pour les personnes handicapées, et sont complémentaires aux stations réservées pour chaque opérateur (puisque'il est nécessaire de garder la possibilité de stationner le véhicule au retour à la station).
- Cette facilité de stationnement peut être offerte à proximité des pôles de services ou de commerces. Elle constitue un incitant supplémentaire à l'utilisation des voitures partagées.

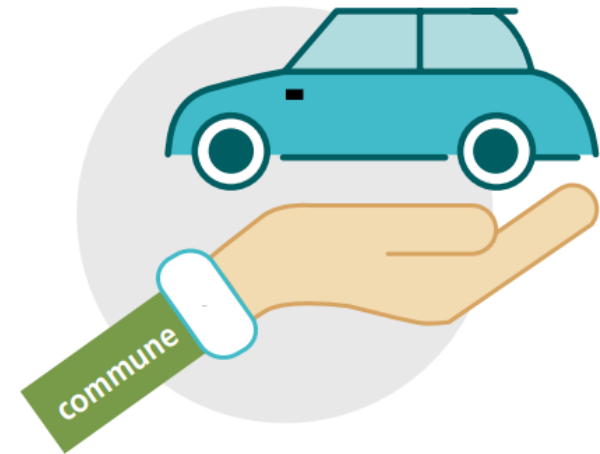
# Autopartage

Quel peut être le rôle  
de la Commune dans  
**le développement de  
l'autopartage ?**



# La mutualisation de la flotte de véhicules communaux

- Les communes se positionnent comme organisatrices et utilisatrices de l'autopartage à l'échelle de la commune
- Deux possibilités :
  - **Mettre en autopartage des véhicules communaux** : mutualiser les flottes des différentes structures publiques de son territoire qui sont mises à la disposition des citoyens de la commune et/ou des employés communaux, pour l'utilisation privée en soirée et le week-end quand ils ne sont pas utilisés par les déplacements professionnels
  - **Faciliter le déploiement d'un véhicule partagé entre administration et citoyens** : la commune n'est pas propriétaire de ses véhicules mais à recours à une société d'autopartage pour certains trajets professionnels de l'administration. Lorsqu'un opérateur d'autopartage est déjà présent sur le territoire, la collectivité peut s'inscrire
- Important d'identifier clairement les besoins de mobilité du personnel et de voir quelles sont les possibilités de partage. Un bon diagnostic permettra d'identifier les plages horaires pendant lesquelles le(s) véhicule(s) peu(ven)t être mis à disposition de l'extérieur, de voir s'il est nécessaire de bloquer certaines plages fixes pour le personnel ou si les membres du personnel réservent le véhicule au même titre que les citoyens



# Commune de Walhain



**Q** COMMUNE DE WALHAIN – 7.500 HABITANTS – 194 HAB./KM<sup>2</sup>

Début 2021, la commune a acquis un véhicule électrique d'occasion récent et a fait le choix de le partager entre le personnel communal et les habitants de Walhain.

**Propriétaire du véhicule:** la commune de Walhain

**Plateforme d'autopartage:** Wibee

**Type de véhicule:** Renault Kangoo Maxi Z.E. électrique

**Ouverture du véhicule:** via l'application Wibee

**Assurance et entretien:** à charge de la commune

**Retour d'expérience:**

**Quels étaient les critères de la commune pour le choix de la plateforme de gestion ?**

« Nous avons comparé plusieurs plateformes permettant de partager notre véhicule et étions attentifs à ce que celle-ci puisse prendre en charge les éléments suivants:

- la gestion des affiliations (nouvelles et exclusions) ;
- les accès à la plateforme et au site de réservation du véhicule (via smartphone a minima) ;
- l'accès au véhicule et la gestion du véhicule (ouverture, fermeture et démarrage en autonomie, badge d'accès à la borne de recharge, gestion des amendes de circulation...)
- la gestion de la facturation aux utilisateurs extérieurs à l'administration communale et la rémunération/facturation de l'administration communale... ».

**Plus d'infos sur le site de la commune [www.walhain.be](http://www.walhain.be), rubrique « Environnement – Mobilité »**



**Q** Voiture partagée de la commune de Walhain (sources: SiteWeb de la commune de Walhain)

# Commune de la Panne



## **Q** EXEMPLE: COMMUNE DE LA PANNE – 11.230 HABITANTS – 419 HAB./KM<sup>2</sup>

Depuis 2015, la commune de la Panne partage un véhicule communal, lorsqu'il n'est pas utilisé pour les déplacements professionnels du personnel. Le partage est ouvert à tous les résidents de la commune ainsi qu'aux détenteurs d'une résidence secondaire sur le territoire (depuis 2018).

**Propriétaire du véhicule:** la commune de La Panne

**Type de véhicule:** Renault Clio

**Plateforme d'autopartage:** aucune – gestion par la commune

**Ouverture du véhicule:** retrait des clés à la Maison communale

**Assurance et entretien:** à charge de la commune

**Retour d'expérience:**

**Comment fonctionne l'autopartage ?**

Le véhicule peut être réservé à tout moment de la semaine, sauf s'il est déjà réservé pour les besoins de l'administration ou pour un autre utilisateur. La réservation s'effectue par téléphone ou en se rendant à l'administration communale. A l'heure actuelle, il y a 19 abonnés dont la fréquence d'utilisation est très variable: certains l'utilisent très sporadiquement et d'autres beaucoup plus fréquemment. Par exemple, durant le second trimestre 2021, 54 trajets ont été effectués par 5 abonnés, pour un total de 1.550 km et environ 230 heures d'utilisation.

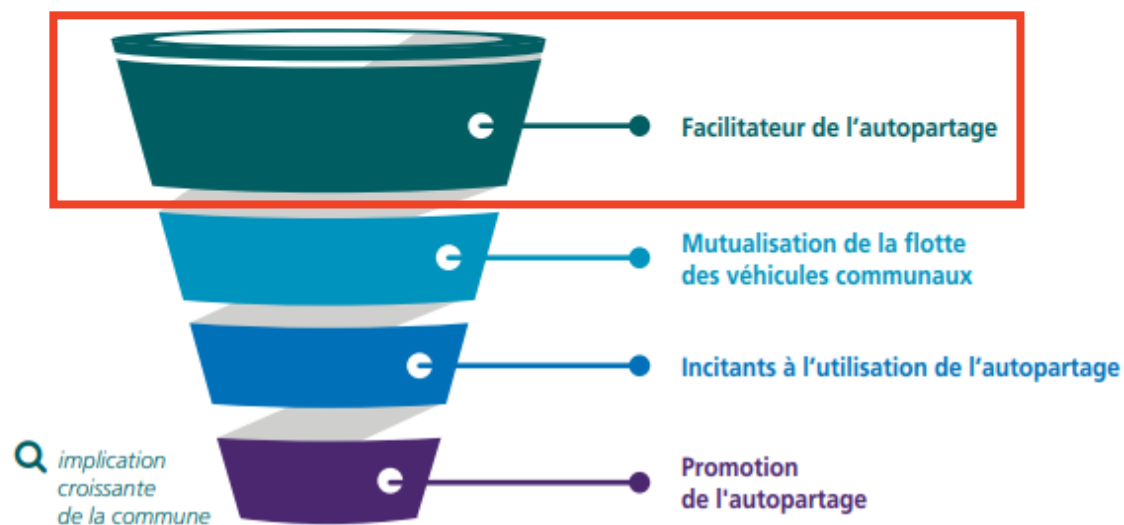
**Quel est l'investissement pour la commune en termes de gestion du partage ?**

Le partage du véhicule communal nécessite un investissement important de la part de la commune et notamment pour la rédaction des contrats et du règlement d'ordre intérieur (réalisés sur base des exemples fournis par Autodelen), les affiliations et la gestion des cautions et ensuite la gestion des réservations, de la remise des clés, de la facturation (et le remboursement des pleins d'essence), du nettoyage et des entretiens.

Plus d'infos sur le site de la commune [www.depanne.be](http://www.depanne.be), rubrique « autodelen »

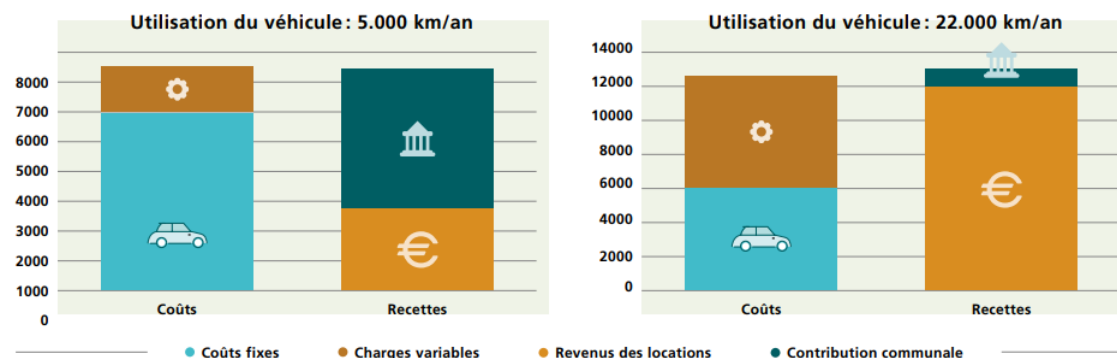
# Autopartage

## Quel peut être le rôle de la Commune dans le développement de l'autopartage ?

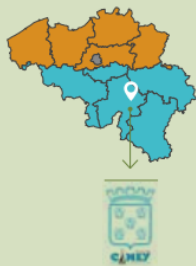


# Financement par la commune

- La participation financière, demandée à la commune par les sociétés d'autopartage, permet de couvrir les risques d'une croissance d'utilisation plus lente que dans des centres urbains, où la masse critique d'utilisateurs sera plus rapidement atteinte.
- Pour ce faire, la plupart des sociétés d'autopartage fonctionnent avec un système de « cash-back », ce qui signifie que, plus la voiture roule, plus l'apport financier demandé à la collectivité diminue. Si le seuil de rentabilité du véhicule est atteint, plus aucun apport financier n'est demandé, pour autant que la commune puisse aider à maintenir ce seuil par des actions de promotion et communication
- Le seuil de rentabilité d'un véhicule (type citadine) se situe autour de 20 à 24.000 km/an, ce qui représente par exemple un volume d'abonnés de 15 à 20 utilisateurs effectuant chacun plus de 1.000 km/an (soit plus ou moins 100 km/mois/abonné).
- Le budget communal à prévoir pour la mise en place de l'autopartage se situe donc aux environs de 6.000 à 8.000 € par an au début du projet. Ce montant diminue en fonction du succès de l'opération. La communication et la promotion de l'autopartage jouent donc un rôle prépondérant !



# Commune de Ciney



**Q** *EXEMPLE: COMMUNE DE CINEY – 18.800 HABITANTS – 113 HAB./KM<sup>2</sup>*

*En 2010, la Ville de Ciney a décidé de se lancer dans l'autopartage avec la société Cambio. Il s'agissait d'une première initiative en dehors des grandes villes wallonnes.*

**Propriétaire du véhicule:** Cambio

**Type de véhicule:** Citadine (thermique)

**Plateforme d'autopartage:** Cambio

**Retour d'expérience:**

**Est-ce que l'autopartage engendre toujours des frais pour la commune aujourd'hui ?**

*La Ville n'intervient plus dans le financement des véhicules Cambio. Les coûts encore présents pour la commune sont l'entretien des stations et quelques actions de promotion du système.*

**Est-ce que le seuil de rentabilité du véhicule a été facilement atteint ?**

*L'objectif était d'atteindre 20 abonnés sur la première année (2011). Ce chiffre a été rapidement atteint et après moins de deux ans la commune ne contribuait déjà plus financièrement: le seuil de rentabilité du véhicule était atteint. La demande a continué à croître et d'autres véhicules ont été mis à disposition. Aujourd'hui, 3 voitures, réparties dans 2 stations, sont disponibles pour les Cinaciens ou d'autres abonnés, arrivant notamment en train à la gare de Ciney.*

**Les véhicules sont-ils utilisés aussi par les agents communaux ?**

*La Ville envisageait de concrétiser cette possibilité en mars 2020 mais, étant donné la crise sanitaire, les déplacements professionnels ont été fortement réduits. Ce projet sera prochainement relancé. L'utilisation des voitures partagées pour les déplacements professionnels permettra de réduire l'utilisation des véhicules personnels dans le cadre du travail.*





# Intégration dans les projets immobiliers

- Le meilleur moment pour intégrer l'autopartage dans un projet se situe au moment de la demande de permis, stade auquel la commune a un rôle à jouer.
- A Nivelles, par exemple, une des actions du Programme stratégique transversal (PST) 2019-2024 est d'imposer la mise en place de véhicules partagés en charge d'urbanisme pour les projets de moyenne et large envergure.
- Doit faire l'objet d'une négociation avec le promoteur. Si l'autopartage permet la réduction du nombre de places de stationnement, il est de l'intérêt du promoteur de le prévoir. On est donc plus directement dans une charge, mais cela devient inhérent au projet lui-même. Il est donc primordial que ces aspects soient discutés avec le service en charge de l'instruction du dossier au stade de l'avant-projet
- A Nivelles, c'est au travers d'une convention tripartite entre la Ville, le promoteur Thomas&Piron et la société Cambio que le projet a pu voir le jour.

# Commune de Genappe



En 2020, la Ville de Genappe a lancé un marché public de services pour la mise à disposition partagée de deux véhicules électriques. Le développement de l'autopartage faisait partie intégrante des objectifs du Plan stratégique transversal (PST) de la commune ainsi que du Plan Climat.

Afin de confirmer l'intérêt des citoyens pour ce type de mobilité, la commune de Genappe a préalablement lancé une enquête auprès des habitants. Deux voitures sont aujourd'hui disponibles à la rue de la Station à Genappe.

**Propriétaire du véhicule:** Automotorshare (groupe Valckenier)

**Type de véhicule:** Renault Zoé (électrique)

**Plateforme d'autopartage:** ShareMobility

**Ouverture du véhicule:** via l'application ShareMobility

**Assurance et entretien:** Automotorshare

**Retour d'expérience:**

**Comment le partenaire d'autopartage a-t-il été sélectionné ?**

La Ville de Genappe a lancé un marché public de services pour la mise à disposition de deux véhicules électriques partagés. Les principaux critères d'attribution étaient les suivants:

- la politique tarifaire, à savoir le coût pour l'utilisateur et le coût pour la Ville ;
- la qualité du système: la facilité de réservation, la possibilité d'étendre le réseau en cas de succès, la fréquence de nettoyage, le modèle du véhicule et la valorisation des heures d'utilisation ;
- la politique environnementale ;
- l'autonomie du véhicule.



## Quel est le modèle de financement ?

Il est basé sur le principe du cash-back, c'est-à-dire que plus la voiture roule, plus la participation financière de la Ville diminue. La participation financière de base est de 550 € HTVA par véhicule et par mois. L'idée est d'arriver à un point d'équilibre où plus aucun apport de la Ville ne sera nécessaire. Aujourd'hui, cet apport financier est en partie valorisé par des heures d'utilisation à disposition de l'administration.

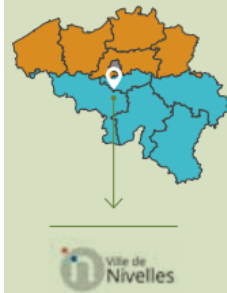
## Quels sont les premiers retours de l'expérience ?

Malgré la pandémie qui peut constituer un frein à l'utilisation des voitures partagées, l'analyse des données réalisées mensuellement permet de constater une hausse du nombre d'abonnés. Le nombre de kilomètres parcourus cumulés pour les deux voitures partagés était de 1530 km en septembre 2021 et de 1780 km en octobre 2021.

La Ville envisage de déplacer une des deux voitures sur la Grand 'Place, après l'installation d'une borne de recharge, pour élargir la zone desservie et ainsi répondre aux demandes des habitants révélées lors de l'enquête préalable.

Plus d'infos sur le site de la commune [www.genappe.be](http://www.genappe.be), rubrique « Station de voitures électriques partagées à Genappe »

# Commune de Nivelles



## Q EXEMPLE : VILLE DE NIVELLES – 29.032 HABITANTS – 475 HAB./KM<sup>2</sup>

*A Nivelles le programme stratégique transversal a repris comme action d'« imposer la mise en place de véhicules partagés en charge d'urbanisme pour les projets de moyenne et large envergure ». Deux projets ont déjà vu le jour, l'un avec la société Cambio et l'autre avec Wibee.*

### **Quel est le rôle de la commune ?**

*Pour Cambio, la commune est partenaire de la convention tripartite entre le promoteur du projet immobilier, la Commune et Cambio. Mais les coûts sont entièrement pris en charge par le promoteur. La commune n'intervient pas financièrement dans le projet. Cette convention a une durée de 4 ans, durant laquelle l'objectif est d'atteindre le seuil de rentabilité pour ces véhicules.*

### **Quel est le coût pour le promoteur ?**

*Selon Wibee, le modèle d'intégration de l'autopartage dans les projets immobiliers présente un potentiel important. Un promoteur immobilier peut intégrer une voiture partagée en intégrant la charge d'un leasing sur 4 ans pour cette voiture au sein de son projet. Il peut justifier d'une emprise parking moindre pour son projet et faire des économies sur le poste parking. Il faut compter environ 25.000 € pour une voiture thermique et environ 35.000 € pour une voiture électrique mise à disposition pendant 4 ans. A titre de comparaison, la construction d'une place de parking en ouvrage (souterrain) est de l'ordre de 25 à 35.000 € et à l'extérieur, d'environ 5.000 € à 8.000 €.*

### **Quel est le premier bilan de ces expériences ?**

*L'objectif de ces projets était d'éviter à un ménage d'avoir deux voitures, sachant qu'il peut utiliser ponctuellement un véhicule sans en être propriétaire. Pour le projet immobilier de Thomas&Piron en partenariat avec Cambio, le taux d'occupation moyen des deux voitures a été de 36% pour l'année 2020, ce qui correspond à une utilisation quotidienne de 7 à 8 heures par jour, entre les 35 ménages de Nivelles qui se sont abonnés, alors que l'utilisation moyenne d'une voiture à usage privé est estimée en moyenne à une heure par jour.*

# Commune de Nivelles



## Q EXEMPLE: VILLE DE NIVELLES – 29.032 HABITANTS – 475 HAB./KM<sup>2</sup>

A Nivelles le programme stratégique transversal a repris comme action d'« imposer la mise en place de véhicules partagés en charge d'urbanisme pour les projets de moyenne et large envergure ». Deux projets ont déjà vu le jour, l'un avec la société Cambio et l'autre avec Wibee.

### Quel est le rôle de la commune ?

Pour Cambio, la commune est partenaire de la convention tripartite entre le promoteur du projet immobilier, la Commune et Cambio. Mais les coûts sont entièrement pris en charge par le promoteur. La commune n'intervient pas financièrement dans le projet. Cette convention a une durée de 4 ans, durant laquelle l'objectif est d'atteindre le seuil de rentabilité pour ces véhicules.

### Quel est le coût pour le promoteur ?

Selon Wibee, le modèle d'intégration de l'autopartage dans les projets immobiliers présente un potentiel important. Un promoteur immobilier peut intégrer une voiture partagée en intégrant la charge d'un leasing sur 4 ans pour cette voiture au sein de son projet. Il peut justifier d'une emprise parking moindre pour son projet et faire des économies sur le poste parking. Il faut compter environ 25.000 € pour une voiture thermique et environ 35.000 € pour une voiture électrique mise à disposition pendant 4 ans. A titre de comparaison, la construction d'une place de parking en ouvrage (souterrain) est de l'ordre de 25 à 35.000 € et à l'extérieur, d'environ 5.000 € à 8.000 €.

### Quel est le premier bilan de ces expériences ?

L'objectif de ces projets était d'éviter à un ménage d'avoir deux voitures, sachant qu'il peut utiliser ponctuellement un véhicule sans en être propriétaire. Pour le projet immobilier de Thomas&Piron en partenariat avec Cambio, le taux d'occupation moyen des deux voitures a été de 36% pour l'année 2020, ce qui correspond à une utilisation quotidienne de 7 à 8 heures par jour, entre les 35 ménages de Nivelles qui se sont abonnés, alors que l'utilisation moyenne d'une voiture à usage privé est estimée en moyenne à une heure par jour.

# Intégration dans les projets immobiliers



- Pistes concrètes pour intégrer la mobilité partagée dans les projets de développement urbanistique
- [Guide-dinspiration\\_mobilite-partagee-integree-aux-projets-de-logements-a-Bruxelles\\_klaar-voor-druk.pdf \(autodelen.net\)](#)

**GUIDE D'INSPIRATION**  
**Mobilité partagée intégrée aux**  
**projets de logements à Bruxelles**



[www.autodelen.net](http://www.autodelen.net)

# Le partage d'autres types de véhicules

- Outre le partage de voitures entre particuliers, il est aujourd'hui possible de partager :
  - Vélos, vélos électriques, vélos-cargo, s
  - Trottinettes électriques
  - Scooters électriques
  - Véhicules utilitaires
- En Wallonie, deux opérateurs proposent déjà ce type de service:
  - Cozywheels permet le partage de vélo électrique, de vélo-cargo (utilitaire et/ou familial), de véhicule adapté aux PMR et de véhicule utilitaire
  - Wibee propose également le partage de vélo électrique entre voisins ou l'acquisition d'un vélo-cargo en colocation via la coopérative Wishare, sur le même principe que la location d'une voiture



Source : Villo!



Source : Cozywheels



Source : Felyx



Source : Bolt

# Quelques clés pour la réussite d'un projet d'autopartage



# 1. Adapter le type d'autopartage aux réalités de la commune

- Les territoires ne sont pas prêts à recevoir tous les types d'autopartage. Il faut adapter ces objectifs en fonction de la réalité communale. L'autopartage entre particulier est sans doute le plus adaptable à tous les types de territoires
- Pour mettre en place un autopartage plus organisé, via des véhicules de flottes ou de collectivités, certains critères favoriseront le succès de l'opération
  1. Les trajets domicile-travail : l'utilisateur potentiel d'un service d'autopartage doit pouvoir se passer d'une voiture personnelle et recourir à des modes alternatifs à celle-ci pour des trajets qu'on peut qualifier de déterminants: ceux réalisés de manière quotidienne entre le domicile et le lieu de travail.
  2. Le réseau de transports-publics : la présence de services de transport public sur le territoire renforce également l'accès aux véhicules mis à disposition en autopartage. Par exemple, le choix d'implantation à proximité de la gare, comme à Ciney, permet une meilleure visibilité/lisibilité auprès des utilisateurs locaux et accroît le potentiel d'intermodalité train + autopartage pour les utilisateurs venant de l'extérieur
  3. Les moyens que les collectivités sont prêtes à mobiliser : dans les zones peu denses, le déploiement d'un service d'autopartage pourra difficilement se faire sans une aide financière de la collectivité. Cette aide peut être supportée directement par la commune ou bien reportée sur d'autres acteurs du territoire (comme dans le développement d'un projet immobilier) ou partagée avec les citoyens et/ou les opérateurs d'autopartage (risque partagé, économie collaborative...)
  4. Les contraintes induites par la gestion de l'espace public : Le développement de l'autopartage va donc de pair avec une restriction de l'usage de la voiture particulière. La redistribution de l'espace public en faveur des modes alternatifs à la voiture ainsi que la mise en place d'une politique de stationnement volontariste peuvent contribuer favorablement au développement d'un service d'autopartage.
  5. La complémentarité avec l'usage professionnel : la grande majorité des abonnés à l'autopartage le sont à titre particulier uniquement et peu de déplacements professionnels sont couverts par ce type de service. Or, l'usage professionnel est complémentaire à l'usage privé et peut contribuer à une meilleure rentabilité du service. En effet, les professionnels concentrent leurs déplacements durant les jours ouvrables alors que le privé a tendance à utiliser la voiture partagée le soir et le weekend. Inciter et faire connaître l'autopartage (ainsi que les formules tarifaires professionnelles proposées par certains opérateurs) auprès de ces publics-cibles peut améliorer la rentabilité du système avec une plus grande utilisation horaire du véhicule. Intégrer ces acteurs au départ de la réflexion sur la mise en place de l'autopartage permet également de mieux connaître leurs besoins et d'adapter, le cas échéant, le type de véhicule, la localisation... pour favoriser un usage plus fréquent. Les administrations ont également leur rôle à jouer



## 2. Connaître les besoins des utilisateurs potentiels

- La commune de Genappe a réalisé une enquête avant de se lancer concrètement dans l'autopartage. Cette enquête, diffusée en ligne, comprenait deux volets:
  - un volet sur l'usage actuel de la voiture au sein du ménage (nombre de voitures, nombre de km parcourus...)
  - un volet sur l'intérêt porté à l'autopartage (type de véhicule, localisation idéale, prix adéquat...)
- Il est également intéressant de connaître les habitudes actuelles de déplacement pour en déduire le report potentiel vers l'autopartage en ajoutant des questions telles que le mode de déplacement principal pour les trajets domicile-travail, les raisons des déplacements secondaires, la fréquence d'utilisation de la voiture, etc. ainsi que des questions permettant d'orienter le choix du type d'autopartage (favorable au partage de son propre véhicule, confiance dans l'autopartage entre voisins...)

### 3. La localisation des stations

- Dans le cas d'un service d'autopartage avec stations, il est primordial de bien localiser le lieu de mise à disposition des véhicules. La réalisation d'une enquête peut aider à trouver la localisation adéquate en fonction des utilisateurs potentiels.
- Différents critères pour déterminer la localisation d'une station d'autopartage :
  - Une bonne desserte en transport public
  - Densité de l'habitat
  - Pression du stationnement ou la réglementation du stationnement
  - La présence de commerces de proximité aux alentours de la station
  - Les caractéristiques sociales du quartier : communauté locale active, peu d'actes de délinquance
  - La visibilité de la station : en voirie plutôt que dans un parking, station clairement identifiée
  - Les « Mobipôles ou « Points-mob » semblent être le lieu idéal pour démarrer l'autopartage

## 4. Un engagement à long terme

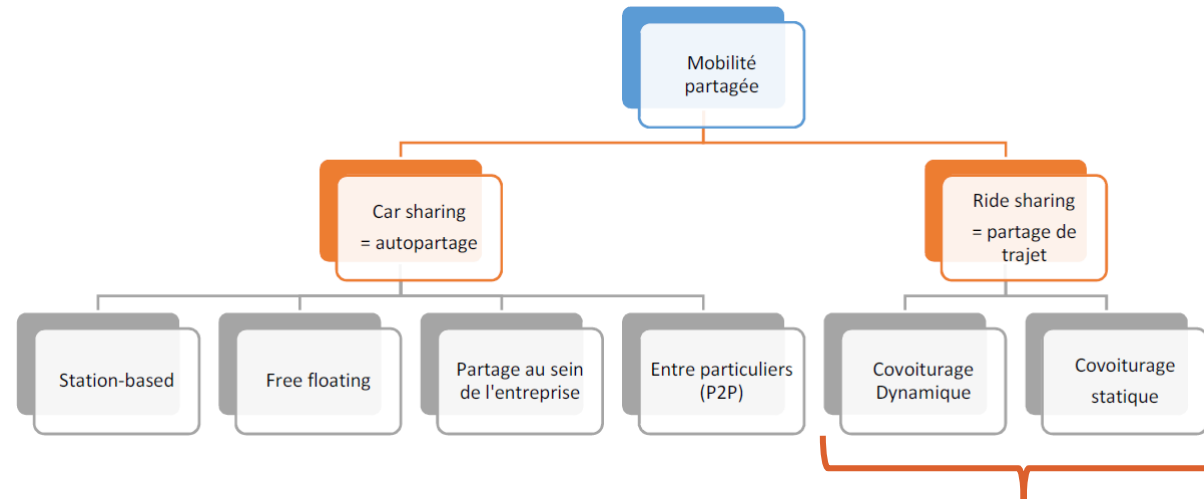
- Les expériences montrent que 2 à 4 ans sont nécessaires pour faire émerger l'autopartage dans des villes et communes de taille moyenne et donc au moins autant de temps dans les communes plus rurales. L'aide locale doit donc être envisagée sur une durée suffisamment importante pour porter ses fruits
- La communication et la promotion du système doivent être réalisées de manière récurrente, le budget doit être prévu sur plusieurs années et nécessite une coordination avec d'autres expériences de mobilité active sur le territoire

# Autopartage

## Ressources

- [Cematheque-53.pdf \(wallonie.be\)](#)
- [Partager une voiture : quelle formule choisir ? | écoconso \(ecoconso.be\)](#)
- [Rapport-dimpact.-Lautopartage-en-Belgique-en-2022.pdf \(autodelen.net\)](#)
- [cematheque44.pdf \(wallonie.be\)](#)

# Partage de trajet – Ride Sharing



- Le **Covoiturage statique** est la solution classique qui consiste à effectuer un trajet avec une autre personne dans un même véhicule.
- Le **Covoiturage dynamique** utilise une plateforme en ligne pour mettre en contact les individus qui ont un trajet à proposer et ceux qui sont à la recherche d'un trajet correspondant.



**BlablaCar** : Le leader mondial du covoiturage



**Carpool** : Communauté belge de covoiturage

# Covoiturage

- Les communes ont un rôle à jouer pour accompagner les plates-formes de covoiturage et développer la pratique, en plus de la mise en œuvre systématique du forfait mobilité durable auprès des salariés – censé les encourager à utiliser le vélo ou le covoiturage en les indemnisant pour les frais engagés
- Quels sont les parkings publics ou privés qu'il serait intéressant de mutualiser sur votre territoire ?

# Identification des thématiques pour les groupes de travail de l'après-midi

- 2 propositions :
  1. Travailler sur une action concrète
  2. Travailler sur une problématique
- Retour sur vos fiches-action
- Sur quelles actions/problématiques souhaitez-vous travailler cet après-midi ? (post-it)
- Vote

# Midi





# Groupe de travail

# 5. Bonification/pollinisation des idées

