



FICHE BONNE PRATIQUE POLLEC

La mobilité partagée, l'infrastructure de recharge pour véhicules électriques

Dans cette fiche vous trouverez :

- ✓ Les moyens techniques et financiers à prévoir
- ✓ Les partenaires potentiels à mobiliser
- ✓ Des recommandations juridiques, techniques
- ✓ Les noms des communes qui ont tenté l'expérience
- ✓ Un lien vers un modèle de cahier des charges



REFERENCES PAEDC :

- ⚙ **Technologie** : Mobilité partagée - Mobilité électrique
- ⚙ **Action** : Mise en place d'une solution de mobilité partagée - de bornes de recharge pour véhicules électriques
- ⚙ **Secteur(s) ciblé(s)** : Transport
- ⚙ **Objectif ciblé** : Diminution de la demande de transport motorisé
- ⚙ **Domaines d'interventions** : Covoiturage - Véhicules électriques (y compris infrastructures)
- ⚙ **Moyens utilisés** : Planification de la mobilité - Marchés publics – Sensibilisation/information



CONTEXTE ET ENJEUX

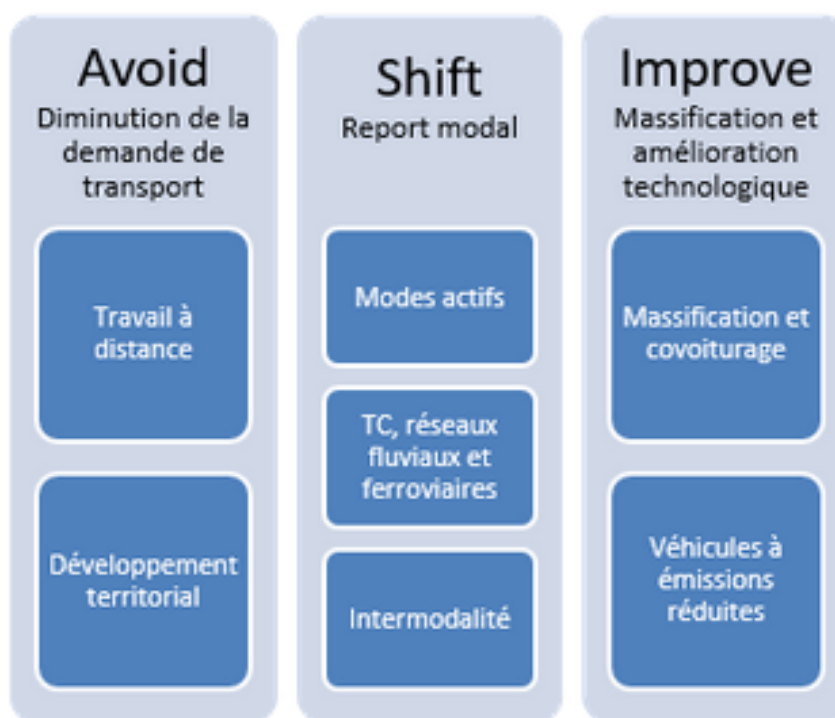
Le transport routier de personnes et de marchandises représente, en 2016, 25% de la consommation énergétique wallonne et 29% des émissions de gaz à effet de serre. La consommation énergétique et les émissions du transport routier n'ont cessé d'augmenter de 1990 au début des années 2010 pour se rétracter à des valeurs actuelles proches de celles de la fin des années 90.

La diminution de ces émissions représente un défi majeur.

3 axes sont reconnus dans le Plan Air Climat Energie 2030 (PACE 2023-2030) pour atteindre une mobilité réellement durable : « Avoid » - « Shift » - « Improve »¹.

Les 2 premiers axes permettent d'éviter et de diminuer le nombre de trajets routiers :

¹ Cette introduction construit sur [« Une mobilité wallonne plus durable d'ici 2030 »](#), article paru dans Renouvellement le 20 mars 2018.



1. « **Avoid** » : Il s'agit de développer le travail à domicile (ou dans des bureaux partagés proches des transports en commun) et de densifier l'habitat et l'activité économique proches des transports en commun.

2. « **Shift** » : Délaisser la voiture au profit des « modes actifs » (marche, vélo) et des transports en commun (ainsi que des réseaux ferroviaires et fluviaux pour les marchandises), avec une intermodalité efficace (bonnes correspondances entre les différents moyens de transport : train, tram, bus, ...).

3. « **Improve** » : Le 3^{ème} axe vise à massifier le transport (augmenter le nombre de passagers par voiture ou de marchandises par camions et bateaux) et à réduire l'impact environnemental (bande prioritaire pour le covoiturage, interdiction progressive du diesel, mise en place de Zones de basses émissions, réduction de la vitesse à 90 km/h sur autoroute, généralisation d'aspirateurs à poussières fines, fiscalité verte et électrification du parc automobile).

Cette fiche bonne pratique présente les retours d'expérience de communes dans le domaine de la mobilité partagée d'une part : mise en place de **stations de voitures partagées** dans une commune rurale, et d'**infrastructure de recharge pour la mobilité électrique** d'autre part. Elle s'inscrit donc dans le 3^{ème} axe de travail identifié par nos autorités publiques.

Si l'adoption de la « mobilité partagée » amène un changement de mentalités par rapport à la logique de propriété, elle présente de multiples avantages : optimisation de l'utilisation des véhicules, réduction de la taille du parc automobile, diminution du trafic sur les routes, du stationnement, réduction des dépenses pour l'individu et pour la collectivité. Cela présente aussi des avantages pour les infrastructures, pour l'amélioration de la qualité de l'air, la convivialité de l'espace public et la qualité de vie.

La mobilité électrique quant à elle ne s'avère pertinente que si, préalablement, nous réduisons nos besoins de déplacements (moins de kilomètres) et notre recours à la mobilité individuelle (moins de voitures, partages de véhicules).



RETOURS D'EXPÉRIENCE DES COMMUNES

Voitures partagées²

Les statistiques indiquent qu'une voiture individuelle est à l'arrêt en moyenne 95%³ du temps. De nombreuses personnes n'utilisent pas ou peu leur voiture ou leur seconde voiture mais la conservent pour un usage occasionnel. Or, si la voiture représente un bien dont il est souvent difficile de se passer complètement, son coût est élevé : achat, assurances, carburant, entretiens, stationnement. La question d'une meilleure rentabilité de l'usage des véhicules se pose donc, en plus de l'impact environnemental que représente la possession d'une voiture individuelle.

Le concept de la voiture partagée, appelée aussi « autopartage » ou « carsharing » est un système dans lequel une société, privée ou publique, une association, un individu ou groupe d'individus met à la disposition de ses clients ou des membres de sa communauté, un véhicule, selon des conditions précises. Il s'agit d'une forme de mutualisation de l'utilisation des véhicules. Une voiture partagée est susceptible de remplacer 7 à 15 véhicules⁴. Ce concept peut être défini comme un service de location de courte - voire de très courte - durée : à l'heure ou à la journée.

² Cette section construit sur l'article de F. Bradfer et T. De Schutter [« Mobilité partagée : cela concerne aussi les communes »](#), paru dans le Mouvement communal, janvier 2015.

³ [La voiture en partage](#). Dossier thématique la CeMathèque n°44, Avril 2017.

⁴ Selon X. Tackoen, directeur du bureau d'étude Espaces mobilités, cité cet [article RTBF info](#) du 16 avril 2018.

Ces services font partie du panel des solutions de mobilité à envisager dès lors que l'on vise la mise en place d'une politique communale de mobilité qui soit globale, qui intègre tous les modes et se préoccupe de tous les maillons des différentes chaînes de déplacement. Il ne s'agit pas de la solution unique pour tous, mais d'une alternative intéressante qui complète l'offre disponible. La diversité des besoins sur des créneaux horaires variables assure une utilisation plus efficiente du véhicule.

Des solutions comme [Wibee](#) ou [Cozycar](#) permettent aux particuliers de partager un véhicule privé à une communauté d'utilisateurs : accès à une application pour réserver, démarrer et restituer le véhicule, solutions d'assurance spécifique – pour éviter l'augmentation du bonus-malus en cas d'accident. L'autopartage entre particuliers permet aux propriétaires de rentabiliser leur voiture et aux locataires de disposer de véhicules dont le gabarit répond à leur besoin du moment. Les utilisateurs paient entre 30 et 35 centimes par km.

La société [Cambio](#) propose quant à elle un système de partage de voiture sous forme d'un abonnement. Les voitures appartiennent à la société qui prend en charge leur entretien. Les personnes abonnées empruntent un véhicule pour une durée variable, après avoir préalablement réservé le véhicule.

Des abonnements combinés avec les transports en commun, avec des systèmes de vélos partagés sont souvent possibles dans de nombreuses villes où a été mis en place un service d'autopartage, afin de faciliter l'intermodalité et l'utilisation de multiples services de mobilité.

Dispositions spécifiques du code de la route

L'article 2.53 du code de la route prévoit la possibilité de délivrer des cartes de stationnement spécifiques : « Carte de stationnement pour voitures partagées : une carte communale de stationnement destinée spécifiquement au système de voitures partagées. ». De plus, l'arrêté ministériel du 9 janvier 2007 concernant la carte communale de stationnement précise que : « § 3. La carte de stationnement des voitures partagées ne se rapporte qu'aux véhicules affectés, par l'intermédiaire d'une association de partage de voiture, au partage de voitures, ou aux véhicules qu'une association de partage de voiture met à disposition de plusieurs de ses membres. L'association doit être une association de partage de voiture agréée par l'administration communale. Le conseil communal définit les conditions complémentaires

d'agrément et fixe la procédure d'agrément. ». Sur cette base, les sociétés d'autopartage introduiront un dossier de demande d'agrément auprès de la commune concernée.

L'article 70.2.1.3°d) prévoit une signalisation spécifique pour réserver des emplacements dédiés aux véhicules partagés sur la voie publique : « un panneau additionnel avec la mention « carte de stationnement », « riverains » ou « voitures partagées » indique que le stationnement est réservé aux véhicules sur lesquels est apposée respectivement la carte communale de stationnement, la carte de riverain ou la carte de stationnement pour les voitures partagées, à l'intérieur du pare-brise, ou, s'il n'y a pas de pare-brise, sur la partie avant du véhicule. Cette mention peut être complétée par l'indication de la période pendant laquelle le stationnement est réservé ».

Stations CAMBIO à Ciney : le partage de véhicules dans une commune rurale

Ciney est une commune rurale de 16 000 habitants. Elle s'articule en longueur autour d'une artère commerçante longue de près de deux kilomètres. Les nombreux quartiers répartis de part et d'autre sont essentiellement à caractère résidentiel. L'emploi est généré essentiellement par le commerce, le secteur éducatif et les services, ainsi que par quelques entreprises moyennes et petites entreprises aux zonings de Biron et Achêne.

Ciney présente une grande accessibilité : la ville est située le long de la N97, entre l'A4 (E411) et la N4. De plus, elle dispose d'une gare bien desservie sur la ligne de chemin de fer Bruxelles-Luxembourg.

La commune a souhaité tester la solution des véhicules partagés avec la société Cambio, pour **proposer à ses habitants une offre de mobilité alternative**. Cette proposition de la commune a été validée par une enquête auprès des habitants.

- Voici les **différentes étapes** qui ont été mises en place jusqu'à la mise à disposition du premier véhicule en 2009 : La faisabilité a été examinée, compte tenu des seuils critiques de rentabilité (fixés à 600 €/mois d'utilisation ou environ 21 000 km/an ou encore une trentaine d'utilisateurs réguliers -affiliés à une station spécifique) ;
- Une convention avec Cambio a été signée : la commune s'est engagée à financer la différence entre le taux d'utilisation réel et le seuil de rentabilité ;
- 3 à 4 réunions de préparation avec Cambio ont été organisées pour la mise en place du service. Un marché public pour le choix de l'opérateur n'est pas nécessaire en Wallonie : il n'y a pas de concurrence sur ce type d'activités ;
- Un emplacement de parking public à proximité immédiate de la gare (place E. Vandervelde) a été aménagé par la commune pour accueillir le véhicule partagé ;
- La commune a mis en place une promotion spécifique : réunions d'informations, articles,... pour assurer la visibilité du système.

Le nombre d'abonnés au véhicule partagé a augmenté progressivement : un an après la mise en place, la commune ne contribuait déjà plus financièrement pour atteindre le seuil de rentabilité du système.

Après 5 ans d'utilisation, un seul véhicule n'était pas suffisant pour satisfaire la demande et une seconde station avec un véhicule a été installée (Place des Chasseurs Ardennais)

pour satisfaire les clients actuels mais aussi pour proposer le système à de nouvelles personnes.

Les **facteurs de succès identifiés** pour le service de voitures partagées à Ciney sont :

- La localisation à proximité de la gare SNCB (ligne IC Bruxelles-Namur-Luxembourg) qui permet de diversifier les clients ;
- La combinaison facile avec des transports en commun ;
- La taille de la commune : Cambio estime que 15 000 habitants reste un seuil au niveau de la viabilité du système, pour assurer suffisamment d'utilisateurs locaux ;
- La localisation des stations à proximité des pôles d'habitats (type petit centre-ville) permet d'assurer une densité de clients suffisante ;
- L'implication de la commune : promotion par mise en valeur via ses médias par exemple, suivi des statistiques d'utilisation, disponibilité pour répondre aux questions et encadrer les nouveaux utilisateurs (info-session si nécessaire).

Les fréquences d'utilisation varient avec le temps et la commune est régulièrement en contact avec Cambio pour vérifier si une nouvelle promotion est nécessaire pour améliorer la rentabilité des véhicules.

A ce titre, la commune elle-même sera très prochainement utilisatrice du système, pour compléter sa flotte de véhicules. Une dizaine d'employés communaux ont été identifiés pour l'utilisation du véhicule situé à une cinquantaine de mètres de l'Hôtel de Ville. Une utilisation en journée permettra de compléter les plages de temps où le véhicule est justement moins réservé.

Installation d'infrastructures de recharge pour les véhicules électriques

Le réseau de bornes de recharge pour véhicules électriques est encore insuffisant en Belgique. Il s'agit d'un des freins au développement de la mobilité électrique⁵.

On estime que seule la moitié des Wallons pourraient charger leur véhicule à domicile. Cette proportion met en lumière la nécessité de développer une infrastructure publique de recharge. Les communes ont un rôle important à jouer dans le développement de cette infrastructure.

Les différentes étapes et réglementations relatives au placement de bornes de recharge : mise à disposition du domaine public, dispositions régionales en matière d'impétrants, de stationnement,... sont développées dans le [dossier de l'UVCW « L'installation de bornes de carburants alternatifs »](#) ainsi que dans le [dossier thématique « La voiture en partage » de la CeMathèque](#).

[Le cahier des charges](#) type validé par la tutelle permet à une commune de lancer un marché public pour désigner un opérateur de placement pour une borne de recharge rapide pour véhicules électriques.

Le prix approximatif repris ci-dessous concerne le placement d'une borne double (2 voitures peuvent se charger en même temps) d'une puissance de 22 kW. Ce type de puissance permet le chargement de 80% de la batterie en une heure pour un véhicule classique.

⁵ Selon Joeri Van Mierl, chercheur à la VUB Mobi, cité dans [« La mobilité électrique, entre défis et impatience »](#), article paru dans Renouvelle en mai 2018.

Description du poste	Prix unitaire estimé [€ HTVA]
1. Fourniture de la borne	5.000 €
2. Nouveau raccordement au gestionnaire de réseau (ORES, RESA,...) et compteur	6.000 – 18.000 €
3. Tableaux et coffrets extérieurs avec le câblage	5.000 €
OU	OU
4. Alimentation depuis un tableau existant (protection + câblage)	2.000 €
5. Fondation de la borne	300 €
6. Pose de la borne	300 €
7. Contrôle organisme agréé	120 €

Ce prix ne comprend pas l'aménagement des places de parking ni le système de télégestion, d'abonnement téléphonique et de facturation. Pour ce dernier élément, une mise en concurrence des opérateurs (MobilityPlus, BlueCorner, PlugSurfing,...) sera nécessaire. Le coût à considérer pour ces services s'élèvent à 110€/an/borne environ.



POUR ALLER PLUS LOIN

- [Le modèle de cahier des charges](#) pour l'installation d'une borne de recharge rapide pour véhicules électriques révisé par l'UVCW et validé par la tutelle des communes
- La voiture en partage. Dossier thématique la CeMathèque n°44, Avril 2017. <http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/Centre%20de%20doc/CeMath%c3%a8que/cematheque44.pdf>
- Bornes de rechargement de véhicules électriques. Quelle stratégie de déploiement ? Dossier thématique la CeMathèque n°49, Octobre 2019. http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/Centre%20de%20doc/CeMath%c3%a8que/cematheque_0049.pdf

M. Duquesne, A. Vassart et G. Delaite, L'installation de bornes de carburants alternatifs, paru dans Mouvement communal 931, octobre 2018.
https://www.uvcw.be/no_index/articles-pdf/7694.pdf



CONTACTS

- ADL de la Commune de Ciney, Tania FYALKOWSKI, fyalkowski@ciney.be, 083/23 10 24