Mobilité partagée : cela concerne aussi les communes

Françoise Bradfer
Consultant

Tom De Schutter
Directeur

Aujourd'hui, l'usage d'une voiture peut s'envisager de multiples façons, en particulier en recourant au covoiturage ou à la voiture partagée. Le concept de « mobilité partagée » devient, peu à peu, réalité. Les chiffres semblent refléter un changement progressif dans les mentalités. Les jeunes sont en effet moins pressés de passer leur permis de conduire et s'intéressent par ailleurs de plus en plus aux solutions à leur portée pour se déplacer en voiture sans en posséder une : à chaque situation, la solution la plus adéquate.

La mobilité partagée : cela signifie optimiser l'utilisation des voitures, cela conduit également à une diminution du parc de véhicules, à moins de trafic sur les routes, à moins de véhicules en stationnement, à moins de dépenses pour l'individu et pour la collectivité. C'est aussi bénéfique pour les infrastructures, pour l'air ambiant, pour la convivialité de l'espace public et la qualité de vie. Et bien sûr, c'est bénéfique pour les communes.

Cet article passe en revue ces deux solutions de mobilité partagée qui intéressent les citoyens et ont un rôle à jouer dans la politique de mobilité au niveau communal, à savoir le covoiturage et l'autopartage. Le sujet est vaste et nous nous limiterons à en évoquer les principaux développements.

DU COVOITURAGE SOUS TOUTES SES FORMES

Le covoiturage existe de longue date. Il est d'abord organisé, plus ou moins spontanément, entre des personnes qui se connaissent et découvrent qu'elles peuvent faire un bout de chemin ensemble pour aller à l'école, au travail, au club de sports... avec, selon les cas, une alternance dans les véhicules utilisés et donc les chauffeurs, et dans d'autres cas, un seul chauffeur qui partage son véhicule avec un ou plusieurs passagers.

Cette pratique s'inscrit aujourd'hui aussi dans d'autres contextes. En effet, la formule est très large puisqu'elle est susceptible de couvrir de nombreux types de déplacements et concerner tant des déplacements quotidiens qu'occasionnels, mais également des trajets exceptionnels : à l'étranger par exemple. Dans ce dernier cas, une plate-forme d'échange est indispensable pour que l'offre de places disponibles puisse rencontrer la demande.

En termes de maîtrise de la mobilité et des dépenses générées par les déplacements, et plus largement de contribution à la protection de l'environnement et à la préservation du cadre de vie, le développement du covoiturage constitue actuellement un levier intéressant des politiques de transport.

Mais au-delà d'un covoiturage spontané, entre voisins, collègues de travail... quand et comment donner une impulsion à cette pratique ? Et comment lever certains obstacles plus « personnels » quant aux inconvénients du covoiturage : nécessité d'entretenir la conversation sans en avoir l'envie, contraintes d'horaires, donc diminution de la liberté individuelle... ?

Des plate-formes de covoiturage ?

Concrètement, il s'agit d'abord de favoriser et de faciliter les possibilités d'appariements : dans l'espace, mais également dans le temps. Chaque besoin, chaque type de déplacement doit trouver une réponse appropriée, minimisant au mieux les obstacles précités.

Aujourd'hui, avec internet et les possibilités de connexions quasi permanentes pour de plus en plus de personnes, plusieurs obstacles au covoiturage devraient disparaître et faciliter son envol.

Des infrastructures spécifiques ?

La question de la création de parkings de covoiturage dans des lieux stratégiques d'échange se pose. Des comportements spontanés sont observés le long d'axes de circulation stratégiques. En effet, au droit de certains échangeurs autoroutiers, de nombreux véhicules sont en stationnement, car il s'agit de lieux de rendez-vous de covoitureurs. Fort de ce constat, la question se pose de l'intérêt de créer de véritables parkings de covoiturage sécurisés. Elle conduit à s'interroger aussi sur le rôle plus large à conférer à ces parkings en créant des pôles intermodaux desservis par les transports en commun, reliés au réseau structurant de mobilité douce de la commune... Ce type d'infrastructures présente toutefois un coût non négligeable.

A la demande de la Région wallonne, une étude s'est penchée récemment sur l'intérêt et la faisabilité de la réservation pour les covoitureurs de quelques emplacements de stationnement sur les parkings privés de moyennes et de grandes surfaces, bien situés. Les investissements nécessaires se limitent essentiellement à la pose de la signalisation appropriée. Il s'agit de partenariats public-privé, dont chacun, a priori, ressort gagnant : la solution est économique pour les pouvoirs publics et limite l'occupation de l'espace public, des retombées commerciales sont possibles pour le magasin concerné. Les premières initiatives sont opérationnelles en Wallonie : en effet des emplacements sont réservés aux covoitureurs sur les parkings des Decathlon de Wavre et Alleur, Equilis de Spy et de Maisières, du Cora de Messancy.

LILA COVOITURAGE

Source : Paul Pascal - Conseil régional de Loire-Atlantique

Signalons l'expérience positive de la centrale de covoiturage de Loire-Atlantique - LILA covoiturage - qui a décidé d'agir là où l'intervention publique lui paraît la plus légitime et utile à l'usager.

En appui à la création d'une plate-forme internet facilitant les appariements, le département a initié des relations de partenariat. Le principe est de valoriser d'abord les infrastructures disponibles et de labelliser des parkings existants, à compléter si besoin par la création d'aires et la réalisation de travaux d'aménagements. Les zones commerciales et la petite distribution sont particulièrement ciblées, car la pratique du covoiturage se combine assez naturellement avec la fréquentation de ces commerces. S'installe donc une relation « win-win ». Les sites en périphérie des zones urbaines denses sont particulièrement visés. 130 parkings étaient labellisés en 2013. Le maillage du territoire devrait être effectif en 2014.

Une signalétique spécifique a été conçue et est mise en place sur chaque site afin de mieux organiser, de sécuriser, d'améliorer la visibilité et bien sûr d'amplifier une pratique le plus souvent spontanée, en zone rurale en particulier.

> « Les chiffres semblent refléter un changement progressif dans les mentalités »

Les déplacements domicile-travail

Lorsqu'une entreprise est implantée loin d'une desserte attractive en transport en commun, dispose d'une offre insuffisante de stationnement, tout simplement souhaite s'inscrire dans la perspective d'une mobilité durable et contribuer à limiter l'usage de la voiture en solo, des initiatives sont prises par l'employeur pour encourager le covoiturage sous des formes diverses : accompagnement à la recherche d'appariements pertinents, parking réservé sur le site de l'entreprise, assurance retour à domicile en cas de défaillance du covoitureur...

Des mesures ont été prises par le Gouvernement fédéral afin de mettre en place une fiscalité attractive pour le covoitureur et le covoituré[1].

Si quelques entreprises performent en matière de covoiturage, l'enquête fédérale trisannuelle sur les déplacements domicile-travail indique une moyenne de 3,4 % de covoitureurs[2]. Ce chiffre est en légère baisse par rapport aux diagnostics de 2008 et 2005.

Des services et des outils pour tous les types de covoitureurs

La société Taxistop a développé de nombreux services en Belgique afin de rencontrer tous les types de besoins en matière de covoiturage et des jeunes start-up apparaissent, qui visent à rencontrer des demandes de déplacement avec des concepts parfois un peu différents.

Le covoiturage « dynamique », orienté vers l'utilisation des smartphones, est en plein développement. Il s'agit généralement d'initiative de sociétés privées, mais une plate-forme de ce type devrait être proposée d'ici peu par la Région wallonne.

Pour les communes

La question du covoiturage intéresse les communes à divers égards.

En effet, l'encouragement au covoiturage constitue une mesure que la commune est invitée à inscrire à son programme d'action en faveur d'une politique de mobilité au sein de l'administration communale, qu'elle se trouve ou non impliquée dans un Plan de déplacement d'entreprise. Elle peut être proposée, ou mise en valeur, dans le cadre de la semaine de la mobilité par exemple.

En outre, la question du covoiturage s'inscrit plus globalement dans la politique communale de mobilité. En termes de promotion du covoiturage sur l'ensemble du territoire communal, la commune est invitée à adhérer à une plate-forme où les citoyens intéressés peuvent ainsi se faire connaître.

Enfin, la problématique des infrastructures de stationnement ou pôles d'échange entre covoitureurs, voire de pôles d'échange intermodaux, fera utilement partie de son Plan communal de mobilité ou constituera une démarche spécifique : qu'il s'agisse de la mise en place de parkings dédiés ou de partenariats visant une mutualisation d'emplacements en vue d'une meilleure utilisation de ces espaces.

CARPOOL

... est la plus importante base de données de covoiturage en Belgique. Il s'agit d'une émanation de l'asbl Taxistop. Elle a été créée pour permettre de répondre à tout type de trajet régulier sur le territoire belge. Carpool regroupe ainsi près de 4 000 offres quotidiennes réparties entre les quelques 124 000 membres inscrits.

En outre, Carpool aide les entreprises à mettre en place un planning de communication efficace à destination des employés, à créer des incitants (avantage fiscal, places de parking réservées, retour garanti...) et les accompagne sur le moyen et le long termes en proposant des séances d'information et un helpdesk. Carpool est présent sur Internet mais également depuis peu sur Androïd.

Carpool propose une affiliation gratuite aux communes afin de mettre en place une carte des covoitureurs sur leur territoire. Il s'agit d'une manière simple de montrer qu'il existe des citoyens sensibles à une mobilité plus durable sur le territoire de la commune et d'encourager cette pratique.

L'administration communale peut aller plus loin et organiser du covoiturage pour le personnel. Taxistop peut accompagner la commune dans la création d'une base de données et proposer un accompagnement sur-mesure.

www.carpool.be

[1] Un accord (individuel ou collectif) doit être conclu entre l'employé et l'employeur. Celui-ci est généralement incorporé dans un règlement, et mentionne les conditions et règles pour le covoiturage. Cette procédure assimile le covoiturage à du « transport collectif organisé ».

[2] Diagnostic des déplacements domicile-travail au 30 juin 2011, rapport trisannuel, SPF Mobilité et Transports.

SCHOOLPOOL

... est une plate-forme de covoiturage vers l'école développée par Taxistop. Elle est spécifiquement créée pour permettre aux parents d'élèves d'entrer en contact. Outre la mise à disposition du logiciel d'appariement, Taxistop aide les écoles à établir une stratégie de communication adéquate vers les enseignants, les élèves et leurs parents.

Sachant que 6 déplacements sur 10 sur le chemin de l'école se font en voiture, ces trajets contribuent largement à la congestion automobile matinale. Le covoiturage vers l'école diminue le nombre de voitures, important en particulier à l'heure de pointe du matin, et les engorgements aux abords de l'école, avec en conséquence une amélioration de la sécurité routière et de la fluidité, et moins de stress et de pollution. En outre, le covoiturage est convivial et sensibilise les élèves dès le plus jeune âge à cette pratique.

www.schoolpool.be

EVENTPOOL

... est un service de covoiturage organisé par Taxistop à destination des évènements. Il est présent dans de nombreux festivals : les Ardentes, les Francofolies, etc. Les entreprises, les communes, les associations... impliquées dans l'organisation d'évènements de taille sont invitées à mettre en place des moyens qui vont favoriser des pratiques de covoiturage, qui contribueront aussi à prévenir l'alcool au volant.

www.eventpool.be

DJENGO

Source : Djengo

... a d'abord créé une application pour mobile afin de mettre en contact des candidats au covoiturage et s'est ensuite tourné vers le covoiturage professionnel en proposant ses services à de petites, des moyennes et des grosses entreprises.

www.djengo.be

DJUMP

... a été créé par la même start-up que Djengo. L'objectif est de permettre à chaque conducteur de proposer ses services à la communauté Djump. Un utilisateur du service peut ainsi demander à un conducteur se trouvant à proximité de venir le chercher pour le déposer à l'endroit souhaité, suivre en temps réel la voiture qui se déplace sur la carte, et être présent au lieu de rendez-vous au moment précis où le conducteur arrive. Le covoituré évalue le covoitureur et le rétribue en fonction de la qualité estimée du trajet, sous la forme d'une donation. Cette formule diffère légèrement du système Uber, assimilé à des véhicules de tourisme avec chauffeur (VTC), qui pratique une rémunération - ou partage des frais - clairement établie.

www.djump.be

COVOIT'STOP, VAP

Source : Vap asbl

... deux appellations pour un concept identique, porté par la même association, qui consiste, pour celui qui demande à être transporté, à se placer devant un panneau de signalisation spécifique « covoitstop » ou « VAP », dans l'attente d'être chargé par un covoitureur. Covoituré et covoitureur doivent être inscrits au préalable. Il s'agit d'une forme d'auto-stop encadré. Les stations Covoitstop et VAP sont proches ou contiguës aux arrêts de transport en commun.

www.covoitstop.be - www.vap-vap.be

PARTAGER UNE VOITURE

Si la voiture représente un bien dont il est souvent difficile de se passer complètement, son coût est élevé, qu'il s'agisse de son achat, des assurances, du carburant, des entretiens... et de son stationnement. De nombreuses personnes n'utilisent pas ou peu leur voiture ou leur seconde voiture lorsqu'elles se rendent au travail à pied, à vélo ou en transport en commun, mais la conservent pour un usage occasionnel : courses, loisirs...

Les statistiques indiquent qu'une voiture est à l'arrêt en moyenne 90 % du temps. La question d'une meilleure rentabilité de son usage se pose. Le concept de la voiture partagée, appelée aussi « autopartage » ou « carsharing » est un système dans lequel une société, privée ou publique, une association, un groupe d'individus, voire un

individu, met à la disposition de ses clients ou des membres de son groupe, un ou plusieurs véhicules, selon des conditions précises. Il s'agit d'une forme de mutualisation de l'utilisation des véhicules.

Ce concept peut être défini comme un service de location de courte - voire de très courte - durée : à l'heure ou à la journée.

La diversité des besoins sur des créneaux horaires variables assure une utilisation plus efficiente du véhicule. Taxistop estime ainsi qu'une voiture partagée est susceptible de remplacer 4 à 8 véhicules. L'autopartage traditionnel propose des voitures neuves, de différents gabarits, disponibles dans des stations. Celles-ci sont localisées en ville, prioritairement à proximité immédiate des gares, de pôles d'habitat, en zones denses. L'autopartage est susceptible de jouer un rôle important également dans les écoquartiers.

Un groupe d'utilisateurs peut s'associer en vue de l'achat et du partage d'un ou de plusieurs véhicules. 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.

Le coût pour l'usager est fonction du temps d'utilisation et des kilomètres parcourus.

Signalons que le code de la route permet de réserver des emplacements de stationnement sur la voie publique aux voitures partagées.

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'utilisation de ces multiples services mobilité.

CAMBIO

... a été créée par Taxistop en 2002. Avec des partenaires allemands et la participation du TEC, une première station a d'abord été mise en place à Namur. Chemin faisant, Cambio a ouvert des stations dans plusieurs villes et communes belges. En Wallonie, des stations Cambio sont présentes à Arlon, Charleroi, Ciney, Gembloux, Liège, Mons, Namur, Ottignies-Louvain-la-Neuve et Verviers.

Il s'agit d'un système de partage de voiture sous forme d'un abonnement. Les voitures appartiennent à la société Cambio qui prend en charge leur entretien. Les personnes abonnées empruntent un véhicule pour une durée variable, après avoir préalablement réservé le véhicule. Les stations Cambio se situent généralement près des gares SNCB ou dans des lieux bien desservis par les transports en commun.

1 700 clients sont inscrits au système Cambio en Wallonie, qui dispose de 36 stations et de 73 véhicules.

www.cambio.be

WIBEE

... est une toute nouvelle start-up qui propose de l'autopartage via des stations ou via des communautés d'utilisateurs. Une première station, disposant de deux véhicules, vient d'être créée sur le parking de la gare des bus à Louvain-la-Neuve.

www.wibee.be

Source : Wibee

AUTOPIA

... est un service d'autopartage entre particuliers mis en place par Taxistop. Les particuliers sont invités à partager un véhicule. Des groupes d'autopartage se sont déjà constitués.

Un package complet d'outils est proposé afin de faciliter la création d'un groupe de partage de véhicule : règlement de fonctionnement, calendrier en ligne, feuille de comptes, ainsi qu'une assurance spécifique, qui permet le carsharing. Des séances d'information, un helpdesk accessible durant les heures de bureau et un service de médiation sont également à la disposition des membres. A l'heure actuelle, en Belgique, il existe environ 500 groupes d'autopartage privés.

www.autopartage.be

Pour les communes

La mise en place de stations de voitures partagées constitue une véritable mesure « mobilité » de la politique communale en la matière. Dans certains cas, elle apparaît comme l'une des recommandations du Plan communal de mobilité. Il y a lieu d'examiner ensuite sa faisabilité compte tenu des seuils critiques de rentabilité, et de réfléchir à une localisation adéquate des stations. La démarche commence en général avec l'installation d'une station et un nombre réduit de véhicules. De proche en proche, en fonction du succès du service, de nouvelles stations, de nouveaux véhicules sont ajoutés.

La commune joue un rôle essentiel comme moteur de ces initiatives, met à la disposition l'espace nécessaire au stationnement de ces véhicules, favorise la visibilité du système en le mettant en valeur via ses médias par exemple. Elle offre un service à la population et contribue aussi à la création d'une image progressiste de la mobilité communale.

Le partage de véhicules de la flotte communale avec un groupe d'utilisateurs peut être envisagé. Une enquête menée par Autopia vzw (pendant flamand du service Autopia de Taxistop) indique que les véhicules de service de deux tiers des communes flamandes effectuent entre 5 000 et 10 000 kilomètres par an et qu'un pourcentage élevé de véhicules de la flotte communale ne roulent qu'en semaine[3]. En les mettant à la disposition des citoyens, la commune propose un service tout en réduisant ses coûts. C'est ainsi que les communes de Deinze, Schelle et Edegem ont décidé d'autopartager un véhicule communal entre 17h et 7h et durant le week-end, via Autopia.

DES SOLUTIONS D'AVENIR ?

La frontière entre covoiturage et voiture partagée, en particulier entre partenaires privés, est ténue et s'inscrit davantage dans une perspective de mobilité partagée, qui privilégie l'usage à la propriété, pour une optimisation des moyens disponibles.

Ces services font partie du panel des solutions 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. Elle tend à intégrer les nouvelles technologies de l'information, aujourd'hui en pleine expansion, et son avenir ne fait pas de doute.

Ces pratiques sont en évolution constante et de nouveaux développements sont encore à attendre, qui les rendront de plus en plus attractives et pertinentes.

[3] « Autopia zoekt autodelende gemeentebesturen », 24 janvier 2014, www.mobimix.be/inhoud/2014/1/24/4337.