

MÉMORANDUM

AUTOPARTAGE & VÉLOPARTAGE 2024

Ensemble, faisons passer la mobilité partagée à la vitesse supérieure





SOMMAIRE

La mobilité partagée, maillon de la mobilité durable	3
Signataires	4



LA MOBILITÉ PARTAGÉE

La mobilité partagée, maillon de la mobilité durable

La mobilité partagée est en plein essor. La Belgique compte aujourd'hui plus de 5 300 voitures partagées et des dizaines de milliers de vélos partagés. L'autopartage et d'autres formes de mobilité partagée sont un maillon important d'un ensemble de solutions de mobilité durable. Elles constituent une **alternative valable à la voiture privée**, dans le cadre de laquelle l'utilisation irréfléchie de la voiture cède la place à un choix rationnel parmi diverses alternatives de mobilité.

La mobilité partagée génère...

- _ une mobilité accrue
- _ une mobilité durable
- _ une meilleure qualité de l'air
- _ une réduction du besoin de places de stationnement et un accroissement de l'espace ouvert, public, car chaque voiture partagée remplace 3 à 10 voitures privées¹
- _ la réalisation des objectifs climatiques, une voiture électrique partagée permettant d'éviter environ 1,3 tonne de CO₂ par an.²

¹ Autodelen.net (2023). Rapport d'impact. L'autopartage en Belgique en 2022. <https://www.autodelen.net/fr/actualites/record-dautopartageurs-en-belgique/>

² Goudappel Coffeng (2020). <https://www.vananaare.nl/>







La mobilité partagée devient également de plus en plus une mobilité sur mesure, les utilisateurs utilisant un véhicule lorsqu'ils en ont besoin (et pouvant même choisir le moyen de transport en fonction, par exemple, de la distance ou de l'usage), sans en être propriétaires. Cela rend la mobilité plus flexible et moins chère, et réduit le besoin de places de stationnement, libérant ainsi l'espace public pour d'autres usages.

Tous les niveaux de pouvoirs œuvrent en faveur de la mobilité partagée, ce dont se réjouissent naturellement Autodelen.net et les opérateurs soussignés. Ces mesures sont toutefois fragmentées et, souvent, insuffisamment coordonnées. Nous préconisons l'élaboration, à chaque niveau de pouvoir, de plans politiques intégrés de mobilité partagée, contenant des objectifs stratégiques et opérationnels concrets, complétés par des mesures d'accompagnement et de stimulation. Cela devrait contribuer à une **politique plus cohérente en matière de mobilité partagée, entre les différentes autorités comme au sein de celles-ci**. Nous dressons ci-dessous une liste non exhaustive de points d'action qui peuvent faire partie de tels plans d'action.

Nous divisons les points d'action en **4 thèmes**:

Certaines actions s'appliquent de manière générale à la mobilité partagée, d'autres spécifiquement à un mode.³ Des icônes de partage permettent de s'y retrouver. Certains points d'action relèvent d'un niveau de pouvoir bien déterminé, d'autres de plusieurs.

Légende

-  Niveau fédéral
-  Niveau régional
-  Niveau local
-  Autopartage
-  Vélopartage
-  Mobilité partagée

³ Dans ce mémorandum, la notion de mobilité partagée désigne l'autopartage et le vélopartage (y compris de vélo cargo). Les autres formes de mobilité partagée (trottinettes, scooters partagés et covoiturage) ne sont pas prises en considération dans ce document.

Signataires

Ce mémorandum a été établi par Autodelen.net en coopération avec les opérateurs suivants :



1 POUR TOUS

Mobilité partagée pour tous

La mobilité partagée donne aux citoyens plus d'alternatives pour se déplacer, donc un meilleur accès à la vie sociale et économique. La prochaine période politique est confrontée à un double défi pour exploiter pleinement le potentiel de la mobilité partagée. D'une part, nous devons continuer à œuvrer en faveur de **la normalisation de la mobilité partagée dans tous les domaines de la vie sociale**. D'autre part, il est nécessaire de rendre la **mobilité partagée accessible au plus grand nombre possible de groupes cibles**. La mobilité partagée devient ainsi une solution pour les personnes qui ne disposent pas de leur propre véhicule et une véritable alternative aux déplacements unimodaux en voiture particulière.

— **Organisez des campagnes collectives, axées sur des groupes cibles, sensibilisant le public et lui permettant de tester la mobilité partagée**

comme alternative à la propriété privée de véhicules. Voici quelques exemples : le vélo cargo partagé comme alternative aux courts trajets en voiture, l'autopartage comme alternative facile à la voiture privée ou la mobilité partagée comme solution parfaite pour franchir le premier et le dernier kilomètre, en combinaison avec les transports en commun.



— Adaptez le code de la route,

afin que les autorités locales puissent mener une politique de stationnement différenciée, en fonction des différentes formes de mobilité partagée. Il serait ainsi possible de combiner des panneaux additionnels 'recharge' + 'autopartage' et de sanctionner plus sévèrement les personnes qui stationnent de manière irrégulière sur les places de stationnement réservées à l'autopartage.



— Mettez en place un cadre de subvention régional et/ou local pour les systèmes de partage aux endroits où des solutions commerciales ne sont pas (encore) possibles.

Il pourrait s'agir de Mobipoints dans des zones moins urbanisées ou à des endroits où les transports en commun sont (encore) insuffisants. Cela peut notamment passer par une garantie d'achat dégressive pour les organisations de partage de voitures et de vélos. Ce soutien financier devrait permettre aux opérateurs de disposer de la marge de manœuvre nécessaire pour développer un modèle d'affaires dans des endroits commercialement moins intéressants. Au fur et à mesure que les véhicules sont plus utilisés, le support diminue ou le montant est investi dans un élargissement de l'offre.



— Faites des choix politiques clairs et audacieux, au niveau local, pour atténuer l'incidence négative des voitures dans nos villes et communes.

Une politique « touche à tout », qui vise simultanément à faciliter la voiture privée et les alternatives durables entraîne, dans la pratique, une mobilité et une qualité de vie réduites.

- Rendez le stationnement payant ou limitez-le dans le temps, sur l'ensemble du territoire
- Limitez le nombre de cartes de stationnement de riverain disponibles
- Faites du stationnement sur son propre terrain la règle dans le cadre des futurs développements résidentiels
- Intégrez la mobilité partagée dans le permis d'urbanisme. Créez, par exemple, une norme de stationnement plus basse, flexible, pour les futurs développements résidentiels. Les résidents disposent ainsi toujours d'une alternative à leur propre voiture et moins de places de stationnement doivent être prévues pour les voitures.



— Donnez aux véhicules partagés l'autorisation de circuler dans les couloirs de bus.

Prévoyez des couloirs séparés pour les véhicules partagés sur les autoroutes et les voies rapides, si nécessaire.



— Générez une offre différenciée de mobilité partagée.

Chaque forme de mobilité partagée a ses avantages et son public. Veillez bien à mener une politique de stationnement appropriée. Les différentes formes d'autopartage ont, par exemple, des **besoins de stationnement différents** : place de stationnement réservée, places de stationnement à côté de hotspots, permis de stationnement à l'échelle de la ville, etc.



— Récompensez les ménages qui se débarrassent de leur voiture en leur versant, en une fois, un budget mobilité.

Ce budget peut être consacré à tous les types de mobilité durable. Cette prime s'est avérée très utile, dans la Région Bruxelles-Capitale, ou dans des villes comme Malines pour encourager les gens à adopter un modèle de mobilité plus durable.



MULTI- MODALITÉ

La mobilité partagée est le maillon essentiel d'une mobilité durable et multimodale

La mobilité partagée n'est pas autonome, mais fait partie d'un écosystème durable. C'est la raison pour laquelle il est important que la mobilité partagée **soit physiquement et numériquement connectée à d'autres modes**. Ne vous concentrez pas seulement à cet égard sur la logique du réseau, mais aussi sur la logique de proximité.⁴ À titre d'exemple, la plupart des utilisateurs de voitures partagées vivent et/ou travaillent en effet près de l'emplacement de la voiture partagée. MaaS, Mobipoints et Mobipôles peuvent être une solution à cet égard, sans être une fin en soi. Ils peuvent avoir pour conséquence que résidents et navetteurs choisissent plus facilement des alternatives plus durables.

⁴ <https://dms.oost-vlaanderen.be/download/3cf2ead6-0d51-4ff4-a205-da109a968306/Fietsdelen>

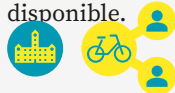
— **Assurez une forte coopération avec les transports en commun.**

- _ Prévoyez une offre de mobilité partagée dans chaque gare ferroviaire, pour faciliter les trajets multimodaux. Les transports en commun deviennent ainsi la colonne vertébrale de la mobilité durable.
- _ **Permettez à tous les opérateurs de mobilité partagée de s'intégrer à des initiatives publiques, comme De Lijn, la SNCB, la STIB, les TEC et l'application Hoppin.** Cela rend la multimodalité plus attrayante. Nous préconisons toutefois que les intégrations MaaS ne soient pas rendues obligatoires pour pouvoir opérer dans une région, une ville ou une commune.
- _ Coordonnez les initiatives publiques MaaS et assurez une image de marque unique et reconnaissable dans l'espace public pour l'utilisateur.



— **Prévoyez des râteliers et/ou des dropzones réservés aux vélos partagés dans des endroits stratégiques et/ou très fréquentés.**

Permettez aussi de connecter les vélos partagés à l'infrastructure de stationnement de vélos déjà existante (supports pour vélos, places de stationnement...). Spécifiquement pour les vélos cargo, dans chaque Mobipoint ou Mobipôle, au moins 5 % de l'espace de stationnement de vélos doit être pensé pour les vélos surdimensionnés. Aux emplacements stratégiques, cela peut monter à 15 % de la capacité de stationnement disponible.



— **Améliorez la coordination avec les opérateurs et les autorités pour demander des données**

et évaluer les données des utilisateurs, de manière concertée. Ajustez la politique, si nécessaire.



ZÉRO ÉMISSION

La mobilité zéro émission est importante mais, sans mobilité partagée, insuffisante

Aujourd'hui, 16 % du parc belge de voitures partagées est constitué de véhicules zéro émission. L'autopartage est donc largement en avance sur les autres secteurs. Nous constatons néanmoins que le nombre de voitures partagées électriques est en relative stagnation.

L'appui de diverses autorités est donc nécessaire pour que le parc automobile partagé continue à progresser vers le zéro émission.

Nous vous demandons à cet égard de ne pas vous montrer plus stricts pour les voitures partagées que pour les voitures privées. Toutes les voitures partagées, en ce compris les voitures conventionnelles, ont en effet déjà un impact positif sur la mobilité, le climat et l'environnement. Faites donc **coïncider le moment du passage à des véhicules zéro émission des voitures partagées avec celui des véhicules privés.**

— Prévoyez une marge de manœuvre suffisante pour l'innovation concernant tous les modes de transport

dans le cadre des appels à projets zéro émission annuels, par exemple la technologie V2G, les stations de recharge intelligentes, la recharge inductive, etc. Ces dernières années, l'accent a en effet été mis uniquement sur les infrastructures de recharge. Nous pensons qu'il est important de pouvoir également mettre en place des projets susceptibles de soutenir davantage l'innovation dans le cadre du plan d'action flamand « Clean Power for Transport (CPT) ».



— **Prévoyez une infrastructure de recharge suffisante et réservée aux voitures partagées.**

Une infrastructure de recharge suffisante est en effet essentielle pour que la transition à l'autopartage zéro émission devienne une réalité.



— **Prévoyez un tarif de recharge plus bas pour les autopartageurs que pour les personnes qui ne recourent pas à l'autopartage.**

Les organisations d'autopartage dépendent en effet principalement des infrastructures de recharge publiques. Des tarifs de recharge structurellement élevés peuvent ralentir la croissance de l'autopartage. Étudiez s'il est possible de recourir à un modèle plancher/plafond (« floor and cap »), en fonction de l'utilisation, dans le cadre duquel les autorités font l'appoint ou participent aux bénéfices.



— **Veillez à ce que les points de recharge des véhicules partagés ne soient pas publiquement visibles et utilisables.**

- Créez un registre central des cartes de recharge de voitures partagées et reliez-le à une infrastructure de recharge réservée. Ainsi, seules les voitures partagées peuvent se servir de l'infrastructure de recharge réservée à l'autopartage.
- Veillez à ce que les points de recharge pour voitures partagées ne soient pas accessibles au public au moyen d'une API.



— **Prévoyez le versement d'une subvention aux particuliers et aux organisations d'autopartage pour l'achat de nouvelles voitures ou de vélos cargo électriques, à condition qu'ils soient partagés.**

Cela contribuera à l'électrification de la flotte (ce qui était le cas jusqu'en 2020, avec la prime zéro émission) ainsi qu'à la réalisation des objectifs du plan local pour l'énergie et l'environnement (LEKP) mis en œuvre en Flandre.



4 LEVIERS FISCAUX

La fiscalité est un levier important pour encourager le public à changer de comportement. Nous constatons que de nombreuses manières de stimuler fiscalement l'autopartage et le vélopartage ne sont pas encore utilisées.

— **Plaidez auprès de l'UE en faveur d'une réduction à 0 % de la TVA sur tous les systèmes de partage,** à l'instar des transports en commun. Cela devrait entraîner une baisse du prix pour l'utilisateur et un accroissement de la marge de manœuvre financière des organisations de partage.



— **Promouvez plus fortement le budget mobilité des travailleurs.** Si les travailleurs n'optent pas pour le budget mobilité, prévoyez un cadre fiscal clair pour l'autopartage à usage professionnel. Aujourd'hui, nombre d'incertitudes règnent encore en matière de droit du travail, ainsi que dans le chef des autorités fiscales et de l'ONEM, sur le traitement à réserver aux différents systèmes d'autopartage. Nous préconisons donc de rendre **l'autopartage 100 % déductible fiscalement.**

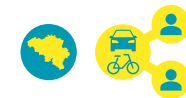


— **Repoussez de 2025 à 2030 la date limite d'utilisation des voitures partagées zéro émission dans le cadre du budget mobilité,** afin que les travailleurs conservent un accès suffisant aux voitures partagées.



— **Maintenez le taux de TVA réduit, ainsi que l'exonération de taxe de mise en circulation et de taxe de circulation annuelle, pour l'achat de véhicules adaptés, en ce compris lorsque le véhicule est partagé.**

Il devient ainsi plus intéressant pour les particuliers qui souhaitent partager leur voiture adaptée de s'engager dans cette voie.



— **Exemptez les voitures partagées d'une taxe kilométrique intelligente.**



CONTACT



Bram Seeuws

coordonateur politique d'Autodelen.net
 bram@autodelen.net
 0495 88 34 98



Jeffrey Matthijs

directeur d'Autodelen.net
 jeffrey@autodelen.net
 0495 88 34 98

COLOPHON

Éditeur responsable

Autodelen.net, Koningin Astridlaan 185 boîte 201, 9000 Gand

Contenu Ce texte a été préparé par Autodelen.net en collaboration avec les opérateurs d'autopartage et de vélopartage qui ont signé.

Conception graphique Trien Pauwels, trien.org

Traduction Architekst

Un tout grand merci à BattMobility, Baqme, Blue-mobility, Bolt, cambio Vlaanderen, Cargoroo, Claus2you, CoopStroom, Cozywheels, Dégage, Donkey Republic, GreenMobility, Hoppy, Mobit, Monkey Donkey, Partago, Poppy, Share4Mobility et Stapp.in.

Droits d'auteur et réutilisation

Sauf indication contraire, l'intégralité du contenu de cette publication est sous licence Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0). Cela signifie que vous pouvez la copier, modifier et redistribuer, même à des fins commerciales, tant que vous en mentionnez l'auteur. Pour de plus amples informations, veuillez consulter creativecommons.org.



Autodelen.net, juin 2023

La présente publication a été rédigée avec le soutien du projet ShareDiMobility du programme Interreg North-Sea Region et du Gouvernement flamand.

