

Rencontre avec Mme Cuignet (GRACQ), M. Goffinet (GRACQ) et M. Deweer (Fietzersbond) (juin 2023)

1 Le vélopartage en Belgique : trois Régions et trois réalités différentes

Situation à Bruxelles. À Bruxelles, il y a plusieurs systèmes de vélopartage qui cohabitent (systèmes back-to-one comme Blue-bike, systèmes back-to-many comme Villo!, freefloating). Depuis l'arrivée des trottinettes en freefloating, les vélos en freefloating ont moins de succès. La Région de Bruxelles-Capitale cherche à faciliter les systèmes de mobilité partagée. Ceux-ci peuvent constituer une solution de mobilité pour des Bruxellois et un des éléments à même de contribuer à faire diminuer la pression automobile dans les milieux urbains (une des ambitions du plan de mobilité Good Move). La Région est en train de revoir son ordonnance sur le cyclopartage. Afin de limiter les dérives observées, l'idée est de réduire le nombre de trottinettes en libre-service (mais de ne pas imposer des limites au nombre de vélos en libre-service) et de créer un duopole (deux opérateurs principaux).

Ces différents systèmes de vélopartage attirent des usagers différents. Le système des Blue-bike est fort répandu en Flandre. À Bruxelles, ce sont surtout des flamands et bruxellois néerlandophones qui utilisent le système. Le système des Villo! a l'avantage qu'il n'est pas cher par rapport aux vélos en freefloating. Par contre, les Villo! restent très lourds (peu adaptés pour des personnes qui souhaitent débiter le vélo), les Villo! électriques avec batterie sont uniquement accessibles pour des utilisateurs réguliers¹ (donc pas pour des utilisateurs occasionnels et touristes) et les Villo! sont exploités par un opérateur privé qui n'est pas impliqué dans la mobilité et a donc peu d'intérêt à ce que le système des Villo! soit fonctionnel et attractif. Le contrat de gestion entre la Région de Bruxelles-Capitale et JCDecaux qui exploite les Villo! expire en 2026. La Région de Bruxelles-Capitale a lancé un benchmarking en vue d'envisager la suite du système de vélos en libre-service. Une réflexion est en cours sur le système de cyclopartage du futur et donc aussi sur des questions telles que : faut-il garder des stations fixes de vélos partagés ? Et si oui, pour quels types d'usagers et pour quels types de déplacements ?

¹ car la batterie est envoyée par la poste aux utilisateurs qui souhaitent passer à l'électrique

Situation en Wallonie. En Wallonie, le recours au vélopartage est marginal et peu documenté. À Namur, près de 250 vélos (Li Bia Vélo, vélos exploités par JCDecaux) sont disponibles dans 28 stations, qui ne couvrent qu'une partie de la ville (périmètre plat). JCDecaux n'en fait aucune promotion et le système est obsolète techniquement. À Liège, il y a des vélos en freefloating de TIER. La Wallonie ne compte que 3 stations Blue-bike et 18 vélos : à Namur, à Liège et à Mons. Le partenariat entre la Région wallonne et Blue-bike prend la forme d'un système de tiers-payant : la Région wallonne et les villes wallonnes prennent chacune 1/3 du prix pour leur compte, l'utilisateur n'a plus qu'à payer 1,25 euro. Mais même à ce prix-là, les 18 Blue-bikes sont très peu utilisés en Wallonie, notamment en raison des difficultés d'accès aux gares (cf. « freins » ci-dessous). Par ailleurs, depuis que De Lijn a repris Bluebike (avant c'était la SNCB), la collaboration avec Blue-bike est plus compliquée qu'avant : De Lijn a forcément un focus en Flandre, et un peu à Bruxelles, mais pas en Wallonie.

Pour info, l'UWE a une cellule mobilité et réalise des enquêtes sur les déplacements parmi ses membres.

Situation en Flandre. En Flandre, le vélo en libre-service a vraiment percé en 2020². Plusieurs villes et communes flamandes ont chacune leur propre solution de partage de vélos (par ex. les Velo's à Anvers, qui connaissent un grand succès).

Des pics d'utilisation des vélos partagés peuvent être observés aux heures de pointe³. Ces pics sont beaucoup moins prononcés pour les trottinettes partagées, qui sont moins utilisées pour les trajets domicile-travail.

La combinaison train + vélo (partagé) est de plus en plus utilisée (à titre de comparaison : aux Pays-Bas, la combinaison train + OV-fiets est le choix de mobilité qui connaît la plus forte croissance). On parle de 'Treinfietser' pour décrire le navetteur qui se déplace avec son propre vélo jusqu'à la gare située proche de chez lui et utilise souvent un deuxième vélo à la gare de sa destination. (Pour davantage d'informations : <https://www.fietsersbond.be/de-treinfietser>)

²Le nombre de Flamands ayant utilisé un système de partage de vélos a connu une forte augmentation, passant de 2% en 2018 à 9% en 2020. Le vélo partagé devient un élément important de notre système de mobilité, en particulier dans les régions urbaines et en combinaison avec les transports publics. Source : <https://fietsberaad.be/documenten/fietsdna2020/>

³ Ce constat est aussi observé à Bruxelles.

2 Un potentiel de croissance

Le segment des déplacements domicile-travail : Pour les déplacements domicile-travail en particulier, il existe un potentiel de croissance pour la combinaison vélo (partagé) + train (et plus largement, les transports publics). De nombreuses personnes parcourent de longues distances pour se rendre au travail : même si elles souhaitaient se rendre à vélo au travail, il est illusoire de penser que toutes ces personnes utiliseront un speed pedelec pour parcourir cette distance.

Le segment des déplacements professionnels : pour l'instant, il n'existe pas encore une offre de vélopartage spécifique pour ces déplacements (moins pendulaires que les déplacements domicile-travail). Si l'entreprise n'est pas située dans un centre urbain avec un système de vélo partagé efficace, les flottes de vélos d'entreprises répondent mieux à ce besoin.

Les déplacements en famille : le vélopartage n'a pas été conçu comme une solution familiale, il existe encore très peu de formules pour familles (par exemple le Monkey de l'entreprise Monkey Donkey). Les vélos partagés ne sont pas équipés pour transporter un enfant à vélo, l'âge moyen pour utiliser un vélo partagé en freefloating est 16 ans, pour utiliser un Villo! 14 ans. Si une famille (parents + 2 enfants) veut se déplacer en vélo partagé, il faut acheter 4 abonnements différents.

3 Couverture géographique, rentabilité et impact social

Il existe aujourd'hui de petits villages où l'offre de transport en commun est faible ; si les habitants pouvaient y utiliser un vélo en libre-service, ils auraient une solution pour se déplacer et seraient en mesure d'atteindre davantage de destinations.

Comme pour les transports en commun, il est rarement rentable de proposer des solutions de mobilité partagée **en dehors des centres urbains** : plus on s'éloigne des centres urbains, plus l'offre de mobilité partagée est réduite en raison de la non-rentabilité et du risque accru de vol et de vandalisme.

À l'inverse, donner aux citoyens un accès le plus large possible au vélopartage (à la mobilité partagée) est louable d'un point de vue social. Il y a donc un choix politique à faire : soit on veut un système de mobilité qui rapporte de l'argent (logique de rentabilité), soit on veut un système de mobilité qui rend service à la population. Dans ce cadre, bien qu'elle nécessite également des subsides publics, la mise en place

d'un système de vélos en libre-service est moins coûteuse (davantage cost-efficient) que la mise en place d'une ligne de bus.

Pour faire face à ce problème de rentabilité, il existe à l'étranger (entre autres à Leipzig) un **système dénommé « next bikes »**⁴ : les utilisateurs sont priés de laisser ces vélos sur les grands axes. En cas d'abandon du vélo en dehors de ces grands axes (ou en dehors de la ville), le coût pour l'utilisateur est plus élevé.

La question de la rentabilité se pose aussi **dans les centres urbains**. Cette question est encore plus pressante en Wallonie en raison des difficultés de financer le système par la publicité, contrairement à Bruxelles. Ainsi, la présence de stations de vélos partagés (Li Bia Velo) à Namur est due au fait que c'est une ville rentable pour la publicité et donc aussi pour JCDecaux. Liège a renoncé à un tel système en raison du coût trop élevé, mais propose en échange à sa population 600 vélos en location longue durée⁵.

Bien que certains acteurs aient fait faillite, il s'agit souvent de startups qui se lancent dans le business en acceptant des pertes d'argent au cours des premières années. On a vu, certainement en Flandre, les systèmes qui ont eu du succès : Blue-bike qui a coopéré avec les autorités/sociétés publiques, Velo's à Anvers qui est fort soutenu par la Ville. Ce ne sont pas des solutions qui vont faire gagner de l'argent, mais si elles sont bien construites, ancrées dans la réalité, elles auront leur utilité.

Le rôle des autorités

En Région de Bruxelles-Capitale, le fait d'avoir une offre de vélopartage dans toute la Région ne dépend pas du nombre d'opérateurs de vélopartage, mais du contenu de l'ordonnance de la Région sur le cyclopartage : via cette ordonnance, la Région peut en effet imposer aux opérateurs de couvrir l'ensemble du territoire, tout en sachant que certaines zones sont plus rentables que d'autres. Quand la Région de Bruxelles-Capitale a signé le **contrat de gestion** avec JCDecaux pour les Villo!, l'idée était d'avoir un maillage suffisamment fin qui couvre l'ensemble de la Région.

En Wallonie, le fait d'avoir une offre de vélopartage sur l'ensemble du territoire, dépend du contenu des règlements communaux. Le décret wallon relatif au

⁴ Plus d'infos ? <https://www.nextbike.de/en/>

⁵ Plus d'infos ? <https://velocite.liege.be/location-de-velo>

cyclopartage en flotte libre va délivrer des licences aux opérateurs en matière de cyclopartage (avec des exigences en termes de durabilité par exemple), mais laisse le soin aux communes d'établir des règlements communaux (limitation du nombre d'engins, imposition d'une redevance, de zones de stationnement, possibilité de limiter la vitesse). À l'heure actuelle, il n'y a encore aucune commune wallonne qui a établi un règlement communal en la matière.

Plus généralement, en matière de vélo, il y a le Plan Wallonie cyclable 2030, mais tout est à faire/construire. Entre 2014 et 2019, il n'y a pas eu de politique vélo en Wallonie. Le ministre actuel de la Mobilité est en train de mettre en place tout ce qui n'a pas été fait, a tout relancé, mais le vélopartage ne figure pas en haut de la liste des priorités wallonnes. Il y a d'autres urgences en Wallonie que d'équiper toute la Région de vélos partagés, et ce, d'autant plus que des opérateurs privés peuvent le faire dans des villes comme à Liège, sans subsides (TIER).

En Flandre, dans le cadre de l'implémentation du décret « basisbereikbaarheid », l'intention est de poursuivre le déploiement des « Hoppinpunten » où l'objectif est de proposer différentes solutions de mobilité. Pour les cyclistes, il pourrait s'agir des solutions de mobilité suivantes : des parkings où ils peuvent garer leur propre vélo en toute sécurité et des vélos partagés mis à leur disposition.

4 Autres freins à l'utilisation de vélos partagés

L'absence d'infrastructures cyclables sûres et l'accès aux gares

En Wallonie par exemple, il est plus prioritaire d'aménager les accès aux gares que de mettre des Bluebikes à disposition près de ces gares : à l'heure actuelle, les infrastructures et la sécurité pour les cyclistes font défaut. De plus, ça ne sert à rien de mettre des Bluebikes à disposition, si aucune promotion locale, aucun aménagement n'est fait par les communes wallonnes pour que ce soit plus sécurisé pour l'utilisateur : Bluebike en est conscient et ne veut pas s'implanter quand la volonté communale pour soutenir le système est absente. Il y a par exemple eu des Blue-bikes électriques à 1€ à la gare d'Ottignies. Ceux-ci étaient peu utilisés parce que les gens ne connaissent pas les itinéraires vélos pour aller à Louvain-La-Neuve.

Parallèlement à l'accès à la gare, il est également important d'offrir des emplacements sécurisés pour y laisser son vélo. Par ailleurs, l'accès aux zonings d'entreprises peut aussi s'avérer compliqué à vélo (cf. « Quelques autres systèmes et incitants » ci-dessous).

Ne pas avoir la certitude de trouver un vélo partagé au moment où on en a besoin

Si un navetteur n'a pas de garantie de trouver un vélo partagé quand il arrive à la gare (d'arrivée), il ne va pas utiliser un vélo partagé dans le cadre de ses déplacements domicile-travail.

Dans les grandes gares en Flandre, les utilisateurs des Blue-bikes ont la garantie d'avoir un Blue-bike à leur disposition à la gare. En Wallonie, ce n'est pas le cas. À Bruxelles, il y avait par le passé des gens qui mettaient leur propre cadenas sur les Villo! pour être sûr d'avoir un Villo! à leur disposition le matin. À l'heure actuelle, on peut consulter en ligne combien de Villo! sont disponibles et combien d'emplacements sont libres, sans pour autant qu'il soit possible de les réserver. Dans certaines villes, il y a moyen de réserver un vélo partagé, mais cela peut aussi créer des frustrations pour la personne qui voit des vélos en station, mais découvre que ceux-ci sont tous réservés.

La nécessité de disposer de différents abonnements et applications

Chaque système de vélopartage est différent et demande des cartes et abonnements différents. Voici quelques exemples qui illustrent la situation en Belgique. Pour pouvoir utiliser un Blue-bike, on est obligé de prendre un abonnement et d'attendre jusqu'à ce que celui-ci soit activé. La carte JCDecaux obtenue à Namur ne peut pas être utilisée à Bruxelles (ou vice versa). À Bruxelles, l'idée est d'évoluer vers 1 seule application qui permettrait de centraliser tous les moyens de déplacement. Cette application n'annulerait pas la nécessité d'avoir un (des) abonnement(s), mais au moins tout serait centralisé sur une même application.

À l'étranger, il est parfois beaucoup plus simple de faire du vélopartage. Aux Pays-Bas, on met le OV-fiets sur la carte OV-chip. C'est très pratique car 98% des Néerlandais ont une carte OV-chip. Avec la carte OV-chip, il y a moyen de prendre un OV-fiets en dernière minute, car pas besoin de prendre un abonnement ou de réserver à l'avance. Dans d'autres pays, on met sa carte crédit (carte bancontact) sur la borne. Une provision est prélevée. Quand vous rendez votre vélo partagé en fin de journée, la somme à payer est déduite de la provision et le reste de la caution est libéré.

Le manque de compétences numériques (fracture numérique)

Pour les systèmes de vélos en freefloating, tout se fait avec des smartphones, des applications. À Bruxelles, pour utiliser les Villo!, il n'est pas obligatoire d'acheter la carte JCDecaux en ligne.

À Gand par exemple, il y a le « fietsambassade » qui prête des vélos, s'engage pour l'inclusion numérique et entretient des bons contacts avec le CPAS. A Gand, il y a un CPAS, à Bruxelles, il y en a 19, chacun avec ses propres priorités et sa propre approche (il y a pas mal de CPAS qui investissent dans l'e-inclusion, mais pas toujours l'e-inclusion en lien avec le vélo/la mobilité). L'idée, dans le cadre du plan régional Good Move, est d'avoir des « points Mobilité » répartis sur le territoire et qui seraient implantés à des endroits où différentes solutions de mobilité sont proposées. Ces points Mobilité auraient pour but de guider les citoyens et de répondre à leurs questions sur les différents moyens de transport, comment y accéder etc.

Des engins partagés inadaptés

Non-adaptation aux limites géographiques (au relief). Quand les vélos partagés proposés sont des vélos mécaniques sans assistance électrique, les gens ne les utiliseront pas en cas de relief positif. À Bruxelles, les vélos partagés en freefloating étaient au départ très légers et sans vitesse, bref, ils n'étaient pas adaptés au paysage bruxellois avec du relief, ce qui n'incitait pas les gens à utiliser ces vélos partagés. C'est aussi la raison pour laquelle certains opérateurs de vélos partagés en freefloating ont dû fermer leurs portes.

Non-adaptation aux différents types de cyclistes, notamment les familles (pas de vélos partagés pour enfant ou avec siège enfant). Il est important de penser « large ».

5 Quels systèmes de vélos partagés?

Il convient d'étudier chaque solution/système de mobilité partagée ainsi que son coût direct et indirect. Chaque contexte est différent et nécessite peut-être une autre solution. À titre d'exemple : en Allemagne, Deutsche Bahn propose des solutions différentes adaptées au contexte de la ville (freefloating, back-to-many ou back-to-one).

Un **système de vélos partagés en station** a un coût direct assez important. Pour la ville de Namur par exemple, un tel système coûte environ 50.000 euros et 1 vélo en station coûte de 2000 à 3000 euros/an tout compris. Un système de vélos partagés en station n'est pas rentable, sauf si les tarifs pour utiliser ces vélos sont très élevés, mais alors son utilisation se réduit.

En termes de déplacements, ce système offre également moins de souplesse, à moins de couvrir toute la ville de stations. Il est peu probable que le système de vélos partagés en station va encore se développer en Wallonie parce qu'il est trop coûteux et non rentable là où il est présent actuellement. Ce système apparaît en perte de vitesse par rapport au freefloating. Sur base de ce qui est observé en France, le système de vélos en station n'est pas un système à recommander en-dessous d'une certaine taille de population.

Les **systèmes de vélos en freefloating** sont plus souples à gérer que les systèmes de vélos en station (ils sont en effet gérés avec un système de géolocalisation). Le coût direct pour définir des zones de stationnement est moindre (peinture au sol et panneau de signalisation pour indiquer où déposer l'engin). Le freefloating peut toutefois générer des coûts indirects en l'absence d'une réglementation⁶ sur le stationnement de ces vélos (désordre dans l'espace public et entrave au passage d'autres usagers de la mobilité avec accidents à la clé).

En collaboration avec deux universités wallonnes, ProVélo a développé un système pour faire du freefloating à moindre coût (lisez : sans devoir avoir une flotte spécifique dédiée au freefloating), à savoir : transformer une flotte de vélos classiques en une flotte de vélos partagés (géolocalisés) en y ajoutant un cadenas intelligent permettant d'ouvrir les vélos avec un smartphone ou une carte à puce⁷.

6 Quelques autres systèmes et incitants

Le vélopartage en entreprises ou pour un groupement d'entreprises

Des grandes entreprises pourraient proposer une offre de freefloating réservé au personnel en utilisant les cadenas intelligents évoqués ci-dessus.

⁶ Pour info : Dublin impose que les vélos en freefloating soient attachés à des arceaux vélos dans la ville et pas ailleurs.

⁷ Plus d'infos ? <https://www.provelo.org/services/shareabike/>

Il existe des opérateurs qui proposent des systèmes de vélopartage en entreprise ou pour un groupement d'entreprises (par ex. Hooba). Ces systèmes pourraient constituer une solution pour les zonings d'entreprises (pour le trajet d'approche de la gare au zoning) qui sont souvent pas/mal desservis en transports publics, mais le problème est que l'infrastructure ne suit pas : l'infrastructure de transport jusqu'à ces zonings n'est souvent pas adaptée aux cyclistes et n'est donc pas sûre pour eux (une autoroute est souvent la seule voie d'accès à ces zonings).

Prime pour l'achat d'un vélo personnel pour les déplacements domicile-travail

Une prime wallonne actuellement proposée par le gouvernement wallon s'élève à 100 € pour un vélo classique et à 200 € pour un vélo électrique (jusqu'à 800 € pour un vélo cargo). Pour pouvoir obtenir cette prime, le travailleur doit disposer d'une attestation dans laquelle son employeur déclare qu'il a effectué au moins 40% de ses trajets domicile-travail en vélo. Pour l'employeur, cette prime ne constitue pas une charge administrative lourde car il y a des modèles d'attestation disponibles sur le site web de la Région wallonne. Cette mesure (pour laquelle une enveloppe de 3 millions d'€ a été prévue) est un succès : 9000 primes ont déjà été accordées, il reste encore 3000 primes disponibles jusqu'à la fin de la législature. Elle témoigne de la volonté de la Région wallonne de favoriser l'achat d'un propre vélo (et donc le stationnement (sécurisé) du vélo à la gare) plutôt que le vélopartage.

Il y a également le système de vélo d'entreprise⁸.

Il ne faut pas nécessairement miser sur une seule solution. Compter uniquement sur des vélos partagés dans des villes où le vélo est déjà fort utilisé n'est pas gérable (par exemple à Louvain, qui va privilégier l'achat d'un vélo propre et proposer des solutions de stationnement adaptées pour cyclistes). Aux Pays-Bas, ils ont non seulement d'énormes gares pour stationner son propre vélo, mais aussi une forte quantité de OV-fietsen (tout le monde ne peut pas prendre son propre vélo dans le train). Avoir des solutions de vélo partagées est également un + pour les trajets occasionnels.

⁸ https://finances.belgium.be/fr/particuliers/transport/deduction_frais_de_transport/trajet_domicile_travail/velo

La location de vélos

La ville de Liège rend un service social en mettant des **vélos en location pour une longue durée**. Ces vélos (la flotte compte au total 600 à 1000 vélos) sont une alternative (à la voiture) pour les gens qui habitent à Liège (plus précisément, des étudiants et des personnes qui n'ont pas les moyens pour s'acheter un vélo). Pour ce public, le vélo en location de longue durée (qui coûte environ 80€/an avec une caution de 50€) est plus rentable que l'achat d'un vélo. Cet exemple montre qu'il convient de réfléchir de manière large. Il convient de trouver le système le plus approprié pour chaque situation. La mise à disposition par les CPAS de vélos pour une durée limitée pourrait ainsi fournir une solution de mobilité temporaire.

7 Vers un cadre global pour standardiser les procédures ?

La situation en matière de vélopartage est tellement contrastée entre les trois Régions, qu'il serait compliqué d'élaborer **un cadre général** pour l'ensemble du territoire belge. Tout dépend du degré de détail dans lequel on veut aller, sachant qu'il importe à chaque fois de tenir compte du contexte (géographique, social, ...) dans lequel on se situe. Le gouvernement fédéral pourrait par exemple établir des règles de base pour toutes les **gares** où on décide de mettre des vélos partagés à disposition.

Il pourrait également **imposer des normes de qualité, de durabilité**, de cycle de vie pour les engins partagés qui circulent sur le territoire belge et, pour les engins électriques, imposer des normes de durabilité pour les batteries. À cet égard, il est à noter que le décret wallon relatif au cyclopartage en flotte libre comprend (en plus de clauses sociales) déjà des critères de durabilité des engins partagés que des opérateurs de cyclopartage devront respecter à partir du 1^{er} janvier 2024 pour obtenir une licence.

D'autres questions qui méritent également une attention de la part des autorités publiques, sont le recyclage et la valorisation des engins/batteries en fin de vie ainsi que les conditions de travail des personnes chargées de la logistique (celles qui déplacent des vélos d'une station à l'autre, celles qui collectent les batteries des véhicules électriques pour les recharger, etc.).