

Rencontre avec M. Giraud (TIER¹) (juin 2023)

1 L'utilisation du vélopartage pour les déplacements liés au travail

Utilisation

La tendance générale observée au niveau (inter)national est qu'en semaine il y a des pics dans l'utilisation du vélopartage autour de 7h, à midi, et à 17-18h. Le pic du soir est davantage prononcé. Ces pics d'utilisation montrent que le vélopartage est utilisé dans le cadre de trajets pendulaires (soit les déplacements quotidiens pour des motifs de travail et/ou des études). Il y a également un aspect de saisonnalité : entre les pics d'été et les creux d'hiver, il y a un rapport de 1 sur 2. Autrement dit, quand il y a un trajet en hiver, il y en a deux en été.

L'utilisation du vélopartage peut différer significativement d'une ville à l'autre. Ainsi, à Roubaix, il y a beaucoup de trajets liés au travail effectués en vélopartage, ce qui s'explique par la présence de l'industrie et de centres d'affaires dans cette ville.

Profil des usagers

Le business model de TIER (facturation par minute de circulation) n'est pas axé sur les données des usagers. C'est pourquoi TIER mène chaque année une enquête qualitative auprès de ses usagers afin d'en savoir plus sur leur profil et les types d'usage de la mobilité partagée. Dans ce cadre, voir d'ailleurs l'enquête récente réalisée par Bruxelles Mobilité, ainsi que l'enquête réalisée à Liège.

La jeune génération est le plus axée sur la mobilité partagée car le moyen d'y accéder est le smartphone, avec lequel celle-ci est plus à l'aise. Dans la jeune génération, la part de personnes disposant d'un permis de conduire est d'ailleurs moins élevée que dans l'ancienne génération. À l'époque, au moins dans les centres urbains, ne pas disposer d'un permis de conduire ou d'une voiture était considéré comme une

¹ Actif sur le marché belge depuis début 2022 dans les villes de Bruxelles, Liège et Charleroi.

entrave à la liberté. Ceci n'est plus vrai aujourd'hui, certainement pas dans des centres urbains qui sont bien desservis en transports en commun.

La plupart des utilisateurs de la mobilité partagée sont détenteur d'un abonnement aux transports publics.

2 Potentiel de croissance du vélopartage

Facteurs influençant le potentiel de croissance

1) L'offre

Au plus on ajoutera de l'offre, au plus l'essor de la mobilité partagée sera important. Actuellement, l'offre de mobilité partagée est surtout proposée dans des centres urbains bien desservis en transports en commun. Dans certains cas, il y a un essor de trajets pendulaires permettant de relier villages et gare. L'offre de mobilité partagée reste toutefois peu/pas présente en dehors des centres urbains car elle n'est actuellement pas rentable (coût opérationnel considérable versus peu/pas de demande).

En France, TIER essaie (via des négociations avec les villes) de proposer une offre de mobilité partagée sur des territoires périurbains et ruraux à proximité des villes. Dans certains cas, il y a un essor de trajets pendulaires permettant de relier villages et gare. Le centre urbain qui est à la demande de cette offre, finance souvent la perte financière que cette offre représente pour l'opérateur de mobilité partagée.

Parfois, des discussions ont également lieu pour réserver des espaces de stationnement à la mobilité partagée dans des centres commerciaux, ou dans des zonings industriels. Un réel frein au développement de l'offre de mobilité partagée dans des zonings industriels, centres commerciaux, zones portuaires pas/mal desservies en transports en commun, est toutefois l'infrastructure inadaptée et donc l'insécurité des usagers de la mobilité partagée. Lorsque la sécurité des usagers de la mobilité partagée ne peut pas être assurée (par ex. parce que le seul accès à un zoning est un Ring, des routes à vitesse élevée et/ou étroites) TIER ne prendra pas le risque d'exposer ses usagers à des dangers. Une infrastructure accidentogène et insécurisante limite l'essor de la mobilité partagée.

Comment assurer une offre avec une couverture large ?

À l'heure actuelle, il y a – de la part des autorités publiques – une méconnaissance du secteur de la mobilité partagée et de son business model : la mobilité partagée a connu une hypercroissance stimulée par des fonds d'investissements privés qui ont injecté massivement de l'argent dans le secteur dans le but d'acquérir des parts de marché, ce qui n'est plus le cas aujourd'hui.

À ce stade, **le modèle économique du secteur² n'a pas encore été trouvé**. En 2022, seul 1 opérateur de mobilité partagée américain et 1 acteur asiatique ont pu présenter un bilan financier positif ou en équilibre, aucun acteur européen n'est à ce jour rentable. En raison de la mécompréhension et de l'amalgame qui a été fait avec l'uberisation, les villes ont eu tendance à croire que les plateformes de mobilité partagée génèrent des revenus élevés, et continuent à prélever des redevances (pour l'occupation du domaine public par la mobilité partagée), des taxes (redevance communale / par engin de mobilité partagée³, TVA de 21% au lieu de 6% pour les autres opérateurs de transport) etc.

Or, TIER n'est pas une plateforme digitale avec un business model basé sur les données. L'arrivée dans une ville nécessite des investissements dans les engins, l'achat/la location d'entrepôts, le recrutement de personnel pour maintenir la flotte ou assurer la logistique, des coûts pour la recharge des engins... Il y a donc un coût opérationnel important qui est comparable à celui d'un opérateur de transport public classique. En dépit de ce fait, il y a une attente politique d'offrir un tarif semblable aux transports publics qui eux sont fortement subsidiés (et bénéficient de la TVA à 6%).

Pour avoir un essor de la mobilité partagée, il faudrait que les autorités publiques mettent en place un **système de subsides**, plutôt qu'un système de redevances/taxes. C'est une communication que TIER mène avec les parties prenantes, ce qui prend du temps notamment dû aux contraintes budgétaires des villes et régions.

² Un secteur qui reste très jeune.

³ À Bruxelles, cela revient par exemple à 100 euros de redevance par an pour un vélo-cargo, 50 euros pour une trottinette, 35 euros pour un vélo.

Un moyen d'assurer la pérennité des opérateurs de mobilité partagée tout en veillant à proposer une couverture plus large de l'offre est d'améliorer la **régulation du marché**.

TIER est demandeur d'une régulation du marché (et plus précisément d'une réduction de la concurrence/du nombre d'opérateurs de mobilité partagée autorisés sur le terrain) comme à Bruxelles (de 8 à 2 opérateurs) et à Namur (de 4 à 1 opérateur). Le nombre d'opérateurs optimal dépend de la taille de la ville⁴. Pour que l'opérateur de mobilité partagée soit en équilibre (càd. puisse couvrir ses coûts), il faut entre 2 et 3 trajets par engin partagé par jour en moyenne sur l'année⁵. Il faut aussi que l'opérateur est au moins 800 engins en activités en cas de monopole et 1000 engins en activités par opérateur en cas de duopole (des exceptions sont possibles si deux villes peuvent être opérées par un même entrepôt et ainsi générer des économies d'échelle).

Une telle façon de faire permet aux opérateurs de mobilité partagée retenus de faire des investissements (par ex. dans la qualité et l'entretien des engins partagés), de s'intégrer davantage avec les réseaux de transports publics, de proposer des tarifs plus avantageux... S'il y a trop d'opérateurs (trop de concurrence), les opérateurs font le strict minimum pour minimiser les pertes, moins d'investissements etc.

À Bruxelles, il a ainsi été décidé de réduire le nombre d'opérateurs et d'engins de mobilité partagée autorisés sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale (réduction de 8 à 2 opérateurs, et de 22.000 à 8.000 engins). Cette façon de faire permettra aux 2 opérateurs d'être rentables, tout en assurant une couverture globale (la présence dans certains quartiers avec une demande moindre étant compensée ailleurs).

Qui doit assurer l'offre ?

Il y a un coût économique important. Le secteur privé essaie déjà de tout optimiser pour obtenir un modèle économique viable, il reste donc de la marge avant que le secteur public ne s'investisse dans ce domaine.

⁴ À titre d'exemple, en étant seul sur un marché, il faut opérer entre 800 et 1000 engins pour avoir un marché viable économique sur le long terme. Ce nombre est plus élevé en cas de concurrence.

⁵ Le nombre d'engins nécessaire par habitant dépend de diverses facteurs (profil socio-économique des habitants, densité urbaine...).

Si le secteur public (les opérateurs de transports publics) veut offrir de la mobilité partagée, il devra aligner les tarifs de la mobilité partagée sur ceux des transports publics. À ces tarifs-là, la mobilité partagée ne sera jamais rentable. En raison de moyens publics limités, les autorités publiques ne sont pas en mesure d'ajouter un budget supplémentaire pour financer les modes partagés à des tarifs semblables à ceux des transports publics. Par conséquent, il est intéressant pour elles de se tourner vers des opérateurs privés de mobilité partagée et de faire des efforts en termes de taxes/redevances pour permettre aux opérateurs de mobilité partagée de perdurer et de se rapprocher le plus possible des opérateurs de transports publics en termes de tarifs, de desserte etc.

L'offre privée peut aussi s'avérer complémentaire à l'offre publique. À Paris, le système Vélib' connaît un essor exceptionnel (6 trajets par jour par vélo). Les vélos partagés Vélib' sont tellement sollicités, qu'ils ne sont régulièrement pas disponibles pour tous ceux qui veulent les utiliser. Les personnes qui ne trouvent pas un Vélib' disponible, se retournent vers des acteurs privés (comme TIER) qui sont plus chers. TIER profite donc quelque part du succès de Vélib'.

À Bruxelles, les vélos partagés de **Villo!** à Bruxelles connaissent une utilisation constante depuis 15 ans maintenant. Le prix des Villo! à Bruxelles est abordable (à titre de comparaison : le prix d'un abonnement annuel à Villo! correspond au prix d'un abonnement mensuel à TIER), mais ce système possède plusieurs défauts : les Villo! sont lourds, n'avaient pas d'assistance électrique au départ (dans une ville où il y a beaucoup de relief) ; les vélos avec assistance électrique n'ont pas de batteries intégrées (ce qui pose d'autres problèmes) ; l'exploitant du système de vélos partagés Villo! (JCDecaux) n'a pas la mobilité durable pour but principal, il se rémunère avec les publicités affichées. L'offre de vélos partagés qu'il propose doit être le moins coûteux possible. Le contrat entre la Région bruxelloise et JCDecaux expire en 2026. Une offre hybride (électrique + mécanique) et des vélos plus légers devraient faciliter l'essor des Villo! à Bruxelles, certainement aux tarifs en vigueur actuellement.

2) Tarifs et fiscalité

Les politiques attendent des opérateurs de mobilité partagée qu'ils appliquent des tarifs comparables à ceux des opérateurs de transports publics. Des tarifs moins élevés aideraient à augmenter le nombre de personnes qui utilisent la mobilité partagée, mais aligner les tarifs de la mobilité partagée sur ceux des transports

publics n'est pas possible pour l'instant : les premiers sont subsidiés, alors que les derniers doivent payer des taxes/redevances ; les premiers sont soumis à une TVA de 6%, alors que pour les derniers une TVA de 21 % s'applique etc.

3) Le budget mobilité

Pour stimuler des trajets pendulaires en mobilité partagée entre le lieu de travail et le lieu de résidence de travailleurs, il y a lieu d'intégrer la mobilité partagée dans le budget mobilité.

À l'heure actuelle, il y a peu de clarté sur le terrain quant à la manière d'utiliser le budget mobilité pour financer des trajets effectués en mobilité partagée. Il est important d'articuler au mieux le budget mobilité pour que ce soit employable par tous les acteurs concernés (employeurs, travailleurs, opérateurs de mobilité partagée).

Dans le cadre du budget mobilité, la mobilité partagée comporte une série d'avantages. Elle pourrait : 1) remplacer (dans un contexte urbain) des déplacements en VTC⁶ ou en taxi ; 2) compléter l'offre de transports publics et constituer une réponse à la saisonnalité (par ex. le bus en hiver et le vélo partagé en été) ; 3) être une solution d'essai pour le travailleur (par ex. sans devoir s'engager dans l'achat d'un vélo électrique, prendre un abonnement à un vélo électrique partagé pour une courte période, ce qui permet de voir si le vélo électrique répond aux besoins de mobilité) ; 4) constituer une réponse à des besoins ponctuels.

3 Impact de la mobilité partagée sur la mobilité

Contribution au transfert modal « shift modal »

Il y a une synergie entre tous les modes partagés (dont les transports en commun). Le cumul de toutes les solutions de mobilité partagée contribue à délaissier la voiture privée pour ces modes car cela offre des options pratiques, efficaces et répondant aux divers usages et types de déplacement (trajet fréquent ou ponctuel, seul ou en groupe, distance plus ou moins longue, besoin d'achats ou non...) . Par exemple, si l'offre dans une ville se limite à des bus et des vélos partagés mécaniques en station, l'utilisateur sera plus enclin à utiliser la voiture privée (en raison de lenteur du bus ou de

⁶ Véhicule de tourisme avec chauffeur.

la difficulté à utiliser le vélo en cas de relief par ex.)-. Dans les villes où un mix de solutions de mobilité alternatives à la voiture privée sont proposées, c'est l'inverse.

Impact de la mobilité partagée sur l'utilisation des transports publics

La mobilité partagée est un facilitateur de l'utilisation des transports publics et constitue une offre de mobilité complémentaire à celle des transports publics. Il ressort d'enquêtes que plus de 60% des usagers de la mobilité partagée (parmi lesquels une partie ne dispose pas d'un permis de conduire) utilisent systématiquement en complément les transports publics.

4 Vers davantage d'intégration

Intégration mobilité partagée/transports publics

En France, dans le cadre des contrats de délégation de service public (DSP), TIER et des opérateurs de transports publics ont fait des soumissions jointes pour une **offre complémentaire**, mais ces soumissions n'ont jusqu'à présent jamais été retenues.

En Belgique, TIER mène/initie des discussions avec les opérateurs de transports publics (notamment en vue d'obtenir des places de stationnement et une signalétique dédiée à la mobilité partagée aux gares/arrêts de transports publics), mais ça prend du temps avant que des choses se mettent réellement en place : il y a un décalage temporel en raison du fait que les opérateurs de transports publics ont des structures décisionnelles lourdes alors que les opérateurs de mobilité partagée peuvent agir vite et sont plus flexibles (moins rigides).

Initier des conversations entre opérateurs de transports publics et de mobilité partagée est aussi important pour **éviter des conflits** entre les différents types d'usagers de la mobilité (piétons, cyclistes, automobilistes, usagers des transports publics et de la mobilité partagée...). Le mode le plus récent (in casu : les modes partagés) est toujours le mode le plus décrié et celui qui a le plus de mal à obtenir une/sa place dans l'espace public.

L'intégration tarifaire mobilité partagée/transports publics serait aussi très bénéfique, mais sa réalisation demandera beaucoup de temps/travail, et ce sur plusieurs plans (notamment le plan technologique et le plan politique : convenir d'une méthode pour répartir les recettes entre les modes/opérateurs). Il convient en

premier lieu de se concentrer sur la mise en place d'une offre de mobilité partagée disponible à chaque gare, arrêt de métro/tram/bus, etc. Le fait que les opérateurs de mobilité partagée soient actuellement moins pérennes que les opérateurs de transports publics peut constituer un frein à l'intégration transports publics/mobilité partagée.

Intégration mobilité partagée/MaaS

TIER essaie aussi de mieux intégrer son offre dans les applications MaaS et est intégré dans plus de 70 applications MaaS.

Il y a tout un travail de standardisation à faire pour faciliter cette intégration. Aujourd'hui, il y a des problèmes de non-interopérabilité des données : chaque application MaaS a un modèle/format/standard différent, ce qui demande de la part des opérateurs de mobilité partagée notamment des efforts de communication sur le standard utilisé etc.

5 Vers davantage de standardisation/harmonisation

Au plus tout est standardisé, au plus il est facile de se lancer comme opérateur de mobilité partagée et d'intégrer son offre dans les applications MaaS, dans les offres des opérateurs de transports publics...

Uniformiser (dans l'environnement urbain) la signalétique/le marquage au sol pour indiquer où se trouvent les places de stationnement dédiées à la mobilité partagée, pourrait contribuer à l'essor de la mobilité partagée.

Plus on homogénéise les règles au niveau fédéral, régional et communal, plus on aura un essor de la mobilité. Aujourd'hui, les opérateurs de mobilité partagée doivent s'adapter aux spécificités de chaque territoire, ce qui a un coût, bien que cela sera toujours nécessaire dans une certaine mesure car chaque territoire est différent.