

# La mobilité partagée peut-elle constituer un levier pour un transfert modal durable ?

Pour pouvoir répondre à cette question, il convient tout d'abord de s'intéresser aux effets de la mobilité partagée sur le comportement de déplacement des individus : la mobilité partagée entraîne-t-elle un usage réduit de la voiture et un recours accru aux modes durables ? Nous poursuivrons par une brève analyse de l'impact de la mobilité partagée sur la congestion routière, les problèmes d'accessibilité, la pression de stationnement et l'habitabilité de nos villes et communes.

## La mobilité en vélos et voitures partagés permet-elle de réduire l'utilisation de la voiture ?

Il ressort de diverses études que les autopartageurs utilisent moins la voiture depuis qu'ils ont recours à des voitures partagées. Les résultats d'une vaste enquête en ligne menée par Autodelen.net au cours de l'été 2022 auprès de 10 opérateurs d'autopartage en Belgique montrent que 35 % des autopartageurs roulent moins souvent en voiture depuis qu'ils se sont mis à l'autopartage. Aux Pays-Bas, le Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) a également montré dans une étude récente qu'une partie des autopartageurs se déplaçaient moins en voiture. Ces autopartageurs utilisaient auparavant la voiture particulière pour divers motifs de déplacement. Puisque celle-ci était stationnée devant chez eux, ils l'utilisaient par réflexe sans envisager d'autres options : la voiture privée les emmenait de porte à porte et ils n'avaient donc en principe pas besoin d'une autre solution de mobilité pour se déplacer. La voiture partagée, en revanche, n'est pas stationnée devant chez eux et, avant chaque déplacement à effectuer, ils vont réfléchir au moyen de transport le mieux adapté à leurs besoins de déplacement, en tenant compte de divers critères tels que le prix, la vitesse, la durée du trajet, la distance à parcourir, les passagers ou les marchandises qu'il faut éventuellement transporter, etc. En tant que partie intégrante du mix de mobilité proposé, le vélo partagé contribue lui aussi à réduire l'utilisation de la voiture, par exemple lorsqu'il est combiné aux transports en commun dans le cadre de déplacements multimodaux.

Une diminution de l'utilisation de la voiture induite par le développement de l'autopartage est également observée dans le segment des déplacements professionnels. Une étude britannique de

2015 a révélé une réduction de l'utilisation de la voiture dans les entreprises qui mettent à la disposition de leurs travailleurs des voitures partagées plutôt que des voitures en leasing. Cela s'explique par le fait que les travailleurs en question utilisaient leur voiture de leasing pour se rendre au travail afin de disposer du véhicule pour leurs déplacements professionnels pendant leurs heures de travail. La disponibilité d'une voiture partagée à proximité de leur lieu de travail leur permet d'utiliser des modes de transport durables pour effectuer leurs déplacements domicile-travail.

Entre les différents types d'autopartageurs et de systèmes d'autopartage, des différences peuvent toutefois être observées en ce qui concerne l'utilisation de la voiture (mais aussi du vélo et des transports en commun, voir plus loin) : [l'enquête en ligne réalisée par Autodelen.net](#) au cours de l'été 2022 montre que la proportion d'autopartageurs ayant réduit l'utilisation de la voiture depuis qu'ils se sont mis à l'autopartage est plus élevée parmi les autopartageurs en round-trip (37 %) que parmi les autopartageurs en free-floating et les autopartageurs entre particuliers (environ 20 %). Ces différences s'expliquent par le fait que les différents systèmes d'autopartage attirent des usagers de la mobilité dont le profil et les besoins de déplacement sont différents et qu'ils fonctionnent et fixent leurs prix différemment, avec des modèles de revenus différents.

< En savoir plus sur [le profil et les besoins de déplacement des utilisateurs des différents systèmes partagés](#) ? >

### **Mais les déplacements en voiture partagée ne restent-ils pas des déplacements en voiture ?**

Certes, mais comme nous l'avons vu plus haut, les autopartageurs réduisent progressivement leur utilisation de la voiture : au début, ils effectuent de nombreux trajets en voiture partagée, mais au fur et à mesure qu'ils découvrent des alternatives (comme les transports en commun et le vélo), ils l'utilisent de moins en moins. Ils parviennent à sortir du réflexe de la voiture.

De plus, les voitures partagées contribuent au verdissement du parc automobile. En effet, étant utilisées plus intensivement que les voitures privées, les voitures

partagées sont remplacées plus rapidement par de nouvelles voitures plus respectueuses de l'environnement.

### **Quel est l'impact du partage de vélos et de voitures sur l'utilisation des transports en commun ?**

Pour répondre à cette question, il convient d'examiner plus en détail les utilisations différentes des transports en commun entre les différents types de systèmes partagés et leurs utilisateurs.

Les vélos partagés « back-to-one » et l'autopartage en round-trip sont principalement utilisés pour des trajets plus longs ou multimodaux et semblent donc compatibles avec les transports en commun urbains, tandis que les vélos et voitures partagés en free-floating sont parfois utilisés pour remplacer le bus, le tram ou le métro. Cela s'explique par le fait que les modes de transport en free-floating sont principalement utilisés pour des trajets courts et unimodaux à l'intérieur de la ville.

Le vélo partagé, par exemple, sert parfois de substitut aux transports en commun urbains, notamment pour éviter l'engorgement aux heures de pointe sur les lignes de transport en commun (trop) fréquentées, ou pour accélérer le temps de trajet sur les lignes peu performantes, caractérisées par de nombreux retards, suppressions, etc. En outre, le vélopartage est également utilisé pour combler les vides dans le réseau de transport en commun existant, par exemple pour effectuer un trajet de retour après le dernier train/bus ou pour se rendre dans des endroits non desservis par les transports en commun.

Pour le train, les vélos partagés ne constituent pas une concurrence car les distances parcourues en train sont trop importantes pour être parcourues à vélo. Au contraire, la disponibilité de vélos partagés peut rendre la combinaison train + vélo plus attrayante et entraîner ainsi une augmentation du nombre de voyages en train. En effet, avec un vélo partagé, les usagers de la mobilité peuvent facilement effectuer des déplacements (courts) vers une gare/un arrêt (trajet d'approche) ou vers une destination finale (trajet final) qu'ils ne feraient pas à pied parce que la distance est trop grande ; en outre, grâce au vélo partagé, ils n'ont pas à attendre le bus ou le tram pour se rendre à la gare.

Les systèmes de vélopartage offrent également une option supplémentaire aux personnes qui se déplacent déjà régulièrement

avec leur propre vélo. Le vélo partagé constitue en effet une solution cyclable pour les déplacements pour lesquels le vélo personnel n'est pas disponible (par exemple, pour parcourir le dernier kilomètre après un trajet en transport en commun) ou qui ne sont pas possibles avec le vélo personnel (par exemple, les trajets dans une direction)<sup>1</sup>.

D'une manière générale, on peut dire que les transports en commun ont tout à gagner d'une bonne organisation des systèmes de vélopartage et d'autopartage. Si le mix de mobilité durable offre une alternative pour les déplacements qui ne sont pas possibles en transports en commun, les gens sont moins susceptibles d'envisager l'achat d'une voiture. Si le mix permet d'éviter que les gens n'achètent leur propre voiture, il incite à l'utilisation des transports en commun. Les utilisateurs de vélos et de voitures partagés sont généralement moins nombreux à posséder leur propre voiture<sup>2</sup>.

### ***Quelle est la contribution de la mobilité en vélos et voitures partagés au transfert modal durable ?***

Comme le montre la brève analyse ci-dessus, le développement du vélopartage et de l'autopartage peut engendrer une diminution de l'utilisation de la voiture et une augmentation du recours aux transports en commun et au vélo. La mobilité en vélos et voitures partagés peut donc effectivement contribuer au transfert modal durable dont notre pays a besoin pour atteindre les objectifs climatiques fixés dans le paquet Fit for 55 (réduction de 55 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030) et dans la loi européenne sur le climat (neutralité carbone d'ici à 2050).

La mobilité partagée ne suffira cependant pas à elle seule à générer un transfert modal durable, car elle nécessite également de bonnes infrastructures de transport en commun, de vélo et de marche.

À l'heure actuelle, le mix de mobilité durable a encore du mal à concurrencer la voiture particulière (et la voiture de société pour les déplacements liés au travail, entre

---

<sup>1</sup> Source : Fietsberaad (janvier 2018), « Beleidskader deelfietsen: deelfietsen als onderdeel van een lokale fietsstrategie »

<sup>2</sup> Source : Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2021), « Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland: ontwikkelingen, effecten en potentie »

autres) : pour parvenir à un transfert modal durable, il faudra rendre ce mix plus performant/attractif et faire en sorte qu'il devienne la norme pour se déplacer.

### ***Le vélopartage et l'autopartage permettent-ils de réduire la congestion routière et les problèmes d'accessibilité ?***

Dans la mesure où le partage de vélos et de voitures entraîne une réduction de l'utilisation de la voiture (cf. supra), il en résulte également une baisse des émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants atmosphériques liés à la voiture, ce qui est positif pour la lutte contre le réchauffement climatique et pour l'amélioration de la qualité de l'air et de la santé publique.

D'autre part, la mobilité partagée permet également de réduire la congestion routière (qui se concentre dans les zones urbaines) et d'améliorer l'accessibilité, entre autres, des pôles d'emploi (souvent situés dans les centres urbains). La majeure partie des déplacements effectués à vélo ou en voiture commencent dans une zone urbaine, où la congestion du trafic est souvent un problème et où la réduction de l'utilisation de la voiture a donc un impact relativement important sur l'accessibilité, entre autres, des pôles d'emploi. Les vélos et voitures partagés offrent également d'autres avantages en matière d'accessibilité : ils donnent en effet aux citoyens des solutions alternatives supplémentaires pour se déplacer et atteindre une destination, et donc un meilleur accès à la vie sociale et civique.

### ***Quel est leur impact sur la pression de stationnement et l'habitabilité de nos villes et communes ?***

Dans le contexte actuel, caractérisé par une augmentation de la demande de places de stationnement pour les voitures particulières et les vélos (en raison de la demande croissante de transport de personnes) et un espace public limité, il est important d'utiliser cet espace de manière optimale (aussi efficacement que possible) à diverses fins, y compris l'offre de stationnement.

La mobilité partagée est l'un des éléments qui permettra une meilleure utilisation de l'espace artificialisé existant<sup>3</sup> et une réduction de l'artificialisation supplémentaire des sols. Les vélos partagés permettent une meilleure utilisation des espaces de stationnement pour vélos existants et réduisent la nécessité de construire des

---

<sup>3</sup> L'espace artificialisé est la proportion de l'espace public occupée entre autres par les infrastructures de transport, le logement, les utilisations industrielles/commerciales et récréatives.

parkings à vélos supplémentaires. Quant aux voitures partagées, elles permettent d'économiser des places de stationnement public, libérant ainsi de l'espace public qui peut être utilisé à d'autres fins. De cette manière, le vélopartage et l'autopartage réduisent la pression de stationnement et rendent nos villes et communes plus agréables à vivre.

#### **Note au lecteur intéressé**

*Le dossier sur la mobilité partagée dont fait partie le présent article s'inscrit dans le cadre de la mission d'étude et de documentation du secrétariat du Conseil central de l'Économie. Il a été élaboré sur la base d'informations récentes tirées de la littérature et d'entretiens que le secrétariat a réalisés auprès d'experts nationaux et étrangers dans ce domaine.*

*Les experts étrangers sont Ronald Haverman (fondateur et créateur de l'OV-fiets aux Pays-Bas) et Robert Ophoff (sociologue-expert en mobilité chez XTNT qui a consacré sa thèse à la relation entre la mobilité partagée et la pauvreté en matière de transport). Les autres experts sont tant des fournisseurs de mobilité partagée (Mesdames Zara Hublet et Lévy Ducé de Mpact, Madame Emily Muhr de Cambio, et Messieurs François-Xavier Giraud de TIER, Stefaan Butaye et Bram Dousselaere de Blue-bike et Jérôme Blanchevoye de JCDecaux - opérateur de Villo! à Bruxelles et Li bia Vélo à Namur) que des représentants issus d'institutions de connaissance (Messieurs Christophe Pauwels du SPF Mobilité et Transports, Wout Baert de Fietsberaad Vlaanderen et Eric Cornelis, professeur à l'Université de Namur) et de groupes d'intérêt (Mesdames Jasmine Fiasse de Provélo et Florine Cuignet du GRACQ, et Messieurs Luc Goffinet du GRACQ, Thomas Deweer du Fietsersbond et Jeffrey Matthijs d'Autodelen.net).*

*Le secrétariat remercie toutes ces personnes pour leurs contributions instructives grâce auxquelles ce dossier a pu être réalisé. Toutefois, le secrétariat reste seul responsable de son contenu.*

*Vous souhaitez en savoir plus sur le contenu des entretiens réalisés ? Cliquez sur les hyperliens sous les noms des experts.*