



AVIS SUR L'ÉVOLUTION DE LA RÉGLEMENTATION AUTOPARTAGE

Demandeur	Mme Elke Van den Brandt, Ministre de la Mobilité et de la sécurité routière
Demande envoyée le	05/2022
Exposé	30/05/2022 M. Martin Lefrancq, Bruxelles Mobilité
Documents transmis	Présentation de M. Martin Lefrancq
Avis adopté par la Commission régionale de la Mobilité le	27/06/2022

L'avis porte sur les trois modifications proposées à court terme concernant la réglementation de l'autopartage ; il met aussi en avant une série de points d'attention pour une modification plus globale de la réglementation.

La Commission appuie une modification rapide de la procédure d'agrément afin de soutenir la croissance du secteur de l'autopartage. Les enquêtes montrent que, en moyenne, les utilisateurs des services d'autopartage possèdent moins de voitures, utilisent les alternatives de mobilité plus durable et ont donc un impact positif sur la qualité de vie en ville et sur le climat.

La Commission demande cependant de lancer sans tarder une révision plus approfondie du cadre réglementaire pour soutenir l'impact potentiel de l'autopartage sur la mobilité dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Concernant la proposition de prolonger la durée d'utilisation d'une ou deux semaines

La Commission voit un grand avantage à prolonger la durée d'utilisation d'un véhicule car l'autopartage sera une alternative plus complète à la possession d'une voiture. La Commission estime qu'une durée de deux semaines de location est un minimum.

La Commission se demande si une durée maximale doit être maintenue. En pratique, seul un très petit nombre de réservations durera plus que quelques jours. En Flandre, il n'y a pas de durée maximale et la durée moyenne d'utilisation de l'autopartage en boucle, autrement dit en mode « aller-retour » à partir d'une station, est de 6,5 heures avec une durée médiane de 3h26. A Bruxelles la durée moyenne est actuellement de 7h44 et la durée médiane de 2h59. En d'autres termes, les trajets d'une durée de plus d'une semaine sont rares.

La Commission plaide pour l'introduction d'une durée minimale d'autopartage au lieu d'une durée maximale. Cela distinguera clairement l'autopartage de la location générale de voiture et offrira plus de flexibilité aux utilisateurs de l'autopartage. Les utilisateurs d'autopartage doivent être en mesure de faire des réservations d'une heure voire même moins (1/2h). Cela empêchera aussi les voitures de location et les voitures de leasing, qui n'ont pas le même impact sur la mobilité, d'être éligibles à l'agrément des voitures partagées et aux avantages de stationnement qui y sont associés.

Concernant la proposition de ne rien imposer concernant la tarification

La Commission insiste pour que l'agrément impose une tarification claire et connue pour l'utilisateur au moment de la réservation. Ce point doit être préservé dans la réglementation.

En outre, la Commission plaide pour un prix forfaitaire par kilomètre et/ou par temps réservé et/ou par unité de consommation (par exemple pour les véhicules électriques partagés) et les éventuels coûts fixes supplémentaires tels le coût de l'abonnement, la caution, la part d'achat ou la sortie de la voiture partagée en dehors de la zone d'origine. Cette structure tarifaire doit permettre l'équilibre entre une innovation suffisante et la garantie que des organismes reconnus pratiquent effectivement l'autopartage avec les avantages qui y sont associés pour la collectivité.

Concernant la proposition d'ajustement de l'écoscore minimal pour les véhicules d'autopartage

La proposition vise à adapter l'écoscore sur la base de l'évolution du contexte européen. Le niveau d'exigence reste élevé, mais les modifications des normes à l'échelle européenne a été tel que les opérateurs se retrouvent presque sans solution en termes de choix de véhicule. La proposition veut en tenir compte en revenant au niveau qui était en vigueur avant le changement décidé à l'échelle de l'Europe.

La Commission souligne que les véhicules d'autopartage présentent déjà des avantages environnementaux car ils sont utilisés de façon plus efficiente qu'un véhicule privé.

Ces voitures sont remplacées tous les 3 à 5 ans afin de garantir une offre de véhicules moins polluants. La plus grande utilisation des véhicules partagés justifie de leur imposer une valeur minimale d'écoscore.

Vu les impacts environnementaux et sociétaux avérés de l'autopartage, la Commission défend le principe d'un écoscore minimal pour les voitures partagées tout en donnant au secteur toutes les chances de se développer. Le secteur considère qu'un écoscore minimal de 70 est un seuil réalisable pour les voitures citadines et familiales.

La Commission demande la publication régulière de la liste des différents modèles de véhicules disponibles sur le marché qui répondent aux seuils de l'écoscore.

Concernant une modification plus globale du cadre réglementaire de l'autopartage et de mesures de soutien

La Commission demande de poursuivre la concertation avec le secteur et ses usagers et de prendre en compte tant les caractéristiques socio-économiques de la population bruxelloise que le marché des nouveaux véhicules. L'évolution de l'aspect inclusif de l'autopartage et la concertation avec tous les utilisateurs potentiels, y compris les personnes en situation de handicap, doit être prévue.

La Commission demande de poursuivre et d'approfondir la connaissance des impacts de l'autopartage sur le double objectif de réduire le taux de motorisation des ménages et de réduire l'utilisation de la voiture. Les véhicules ne sont pas en circulation pendant tout le temps de leur location, surtout si la location porte sur plusieurs jours et ont donc un impact sur l'occupation de l'espace public.

Concernant les données sur le profil des usagers, il y aurait lieu d'utiliser les mêmes techniques et les mêmes ordres de grandeur pour évaluer le pourcentage de possesseurs d'automobiles ou d'anciens possesseurs de voitures, et les pratiques et motifs d'utilisation des services d'autopartage en boucle et de l'autopartage en flotte libre.

La Commission souligne l'importance d'une régulation de la couverture géographique des services. Actuellement, le cadre réglementaire pour le secteur de l'autopartage en boucle prévoit un système incitant à la bonne couverture géographique, mais pas pour l'autopartage en flotte libre. Celle-ci doit

être recherchée tout en tenant compte des investissements nécessaires avant d'atteindre une rentabilité. Il y a une notion de progression et d'évolution à prendre en compte. La disponibilité des services dans la périphérie de Bruxelles devrait aussi faire partie de la réflexion.

La promotion de l'autopartage hors voirie est un enjeu à débattre avec les opérateurs. Pour ceux-ci, la présence dans l'espace public est en effet très importante. L'acquisition de clients représente un budget très important en termes de marketing et le simple fait d'avoir une station et son logo dans l'espace public éveille déjà la curiosité dont les opérateurs sont privés si on déplace l'offre en dehors de la voirie. L'équilibre entre la libération de l'espace public et l'information des utilisateurs doit être trouvé.

La possibilité de lier l'habitat aux initiatives d'autopartage se pratique déjà à petite échelle à Bruxelles et dans les autres régions belges; c'est un levier qui pourrait être actionné plus fréquemment et à plus grande échelle car il offre une situation win-win entre promoteurs immobiliers, opérateurs d'autopartage et clients résidents.

La Commission demande de réfléchir à l'opportunité de réglementer le partage de voiture entre particuliers. Certaines villes accordent des avantages à ce type de partage comme l'octroi de cartes et/ou de places de stationnement.