

Louvain School of Management

**Approfondissement du concept innovant
de l'économie de partage :
Analyse des différents modèles d'affaires
de la voiture partagée en Wallonie et dans
la région de Bruxelles-Capitale.**

Auteurs : Abel Thibaut et Macq Simon
Promoteur : Gailly Benoît
Année académique 2021-2022
Travail de fin d'études (TFE) en vue d'obtenir le titre de
Master [120] en Ingénieur de Gestion, à finalité spécialisée
Horaire de jour

Remerciements

Nous tenions à exprimer nos remerciements aux diverses personnes qui nous ont épaulées lors de la rédaction de ce mémoire.

Premièrement, merci à notre promoteur, le professeur Benoît Gailly pour les suggestions, les encouragements et l'attention manifestée tout au long de la réalisation de ce mémoire.

Deuxièmement, merci à nos répondants, madame Suzanne Ryvers, madame Marie Thibaut de Maisières, monsieur Kevin Leduc, monsieur Nicolas Bodelet, madame Camille Colpin, monsieur Hadelin de Beer de Laer, monsieur Diégo Eggermont, monsieur Sylvain Niset, madame Colette Pierard, madame Béatrice Schobbens, monsieur Pierre Oldenhove et le professeur Bart Jourquin, pour le temps qu'ils nous ont accordé et les contributions qu'ils nous ont permis d'apporter.

Troisièmement, merci à nos relectrices, Margaux Mathelart, Louise Gillain, France Baie pour le temps passé à repérer les fautes et à fournir leur point de vue extérieur.

Enfin, merci à nos familles et copines respectives pour leur soutien infailible.

Table des matières

INTRODUCTION GENERALE.....	1
1. Contexte	1
2. Objectifs	1
3. Cadre de l'étude	2
4. Méthodologie	2
PARTIE 1 : REVUE DE LITTERATURE	4
1. Définitions.....	4
1.1. Définition de l'économie de partage	4
1.2. Définition du modèle d'affaires innovant.....	8
1.2.1. Définition de l'innovation.....	8
1.2.2. Définition du modèle d'affaires	9
1.2.3. Définition retenue du modèle d'affaires innovant	11
1.3. Conclusions	12
2. La voiture partagée.....	14
2.1. Introduction	14
2.2. Les plateformes « MaaS »	15
2.3. Définition de la voiture partagée	16
2.3.1. Définitions de la voiture partagée issues de la littérature	16
2.3.2. Définition retenue de la voiture partagée.....	19
2.4. Objectifs, avantages et inconvénients de la voiture partagée	20
2.4.1. Objectifs sociétaux de la voiture partagée	20
2.4.2. Avantages pour l'utilisateur.....	23
2.4.3. Inconvénients pour l'utilisateur	25
2.4.4. Conclusions.....	26
2.5. Leviers, freins et défis au développement de la voiture partagée.....	27
2.5.1. Leviers.....	27

2.5.2. Freins.....	29
2.5.3. Conclusions.....	30
2.6. Identification et définition des principaux modèles d'affaires de la voiture partagée...	31
2.6.1. Les modèles d'affaires commerciaux de la voiture partagée.....	32
2.6.2. Les modèles d'affaires de la voiture partagée organisés entre particuliers.....	39
2.6.3. Conclusions.....	44
2.7. Conclusions et tableaux de synthèse de l'analyse littéraire concernant la voiture partagée	46
3. Concepts voisins de la voiture partagée en termes de modèles d'affaires innovants dans le domaine de la mobilité.....	52
4. Synthèse théorique.....	55
PARTIE 2 : PARTIE PRATIQUE.....	58
1. Contextualisation de la voiture partagée dans la zone géographique étudiée.....	58
1.1. Historique.....	58
1.2. La voiture partagée dans la zone géographique étudiée.....	61
1.3. Définition de la voiture partagée dans la zone géographique étudiée.....	63
1.4. Caractéristiques juridiques et réglementaires de la voiture partagée dans la zone géographique étudiée.....	64
1.5. Leviers spécifiques à la voiture partagée en Wallonie et dans la région de Bruxelles- Capitale.....	67
1.6. Défis futurs de la voiture partagée en Wallonie et dans la région de Bruxelles-Capitale	68
1.7. Conclusions.....	70
2. Analyse de terrain.....	71
2.1. Méthodologie.....	72
2.2. Présentation des répondants.....	74
2.2.1. Autodelen.net – Suzanne Ryvers.....	74
2.2.2. Cabinet de la ministre bruxelloise de la mobilité – Marie Thibaut de Maisières ...	74

2.2.3. Cabinet du ministre wallon de la mobilité – Kevin Leduc	74
2.2.4. Cambio – Nicolas Bodelet	75
2.2.5. Cozywheels/Mpact – Camille Colpin	75
2.2.6. Echevin en charge de la mobilité dans la commune d’Ottignies-Louvain-la-Neuve – Hadelin de Beer de Laer	75
2.2.7. Espaces-Mobilités – Diégo Eggermont	76
2.2.8. Poppy – Sylvain Niset.....	76
2.2.9. Professeur Bart Jourquin.....	76
2.2.10. Cellule mobilité de l’Union Wallonne des Entreprises (UWE) – Colette Pierard et Béatrice Schobbens	77
2.2.11. Wibee – Pierre Oldenhove	77
2.3. Synthèse des interviews.....	78
2.3.1. Définitions.....	78
2.3.2. Objectifs sociétaux, avantages et inconvénients pour l’utilisateur	82
2.3.3. Leviers et freins.....	88
2.3.4. Conclusions.....	96
3. Confrontation de la théorie avec les interviews	97
3.1. Définitions	97
3.1.1. Economie de partage.....	97
3.1.2. Modèle d’affaires innovant	98
3.1.3. Voiture partagée.....	98
3.2. Avantages et inconvénients	100
3.2.1. Objectifs sociétaux.....	100
3.2.2. Avantages et inconvénients globaux pour l’utilisateur.....	100
3.2.3. Avantages et inconvénients spécifiques à chaque modèle.....	101
3.3. Leviers et freins	105
3.3.1. Leviers et freins globaux.....	105

3.3.2. Leviers et freins spécifiques à chaque modèle.....	106
3.4. Conclusions	110
4. Limites et perspectives	112
CONCLUSION GENERALE	113
BIBLIOGRAPHIE	117
ANNEXES	124
Annexe 1 : Tableaux de confrontation entre la partie théorique et pratique	124
Annexe 2 : Guide d’entretien envoyé aux intervenants.....	134
Annexe 3 : Planning de nos interviews	136
Annexe 4 : Retranscription de l’interview de Suzanne Ryvers – Autodelen.net	137
Annexe 5 : Retranscription de l’interview de Marie Thibaut de Maisières – Cabinet de la ministre bruxelloise de la mobilité	150
Annexe 6 : Retranscription de l’interview de Kevin Leduc – Cabinet du ministre wallon de la mobilité.....	161
Annexe 7 : Retranscription de l’interview de Nicolas Bodelet – Cambio.....	172
Annexe 8 : Retranscription de l’interview de Camille Colpin – Cozywheels/Mpact	185
Annexe 9 : Retranscription de l’interview d’Hadelin de Beer de Laer – Echevin en charge de la mobilité dans la commune d’Ottignies-Louvain-la-Neuve	195
Annexe 10 : Retranscription de l’interview de Diégo Eggermont – Espace-Mobilités	208
Annexe 11 : Retranscription de l’interview de Sylvain Niset – Poppy	223
Annexe 12 : Retranscription de l’interview du Professeur Bart Jourquin.....	235
Annexe 13 : Retranscription de l’interview de Colette Pierard et Béatrice Schobbens – Cellule mobilité de l’Union Wallonne des Entreprises.....	250
Annexe 14 : Retranscription de l’interview de Pierre Oldenhove – Wibee	269

INTRODUCTION GENERALE

1. Contexte

Vivant actuellement dans une société de plus en plus focalisée sur son impact environnemental, de nombreux pays sont conscients de l'urgence et de la nécessité de changer nos modes de vie à différents niveaux. Il est courant d'entendre que nos modes de déplacement sont une source de pollution non négligeable. De plus, l'engorgement de nos villes, la saturation sur les routes et les problèmes liés aux places de parking sont autant d'éléments qui poussent à repenser notre manière de se déplacer.

Par conséquent, depuis quelques années maintenant au sein de notre société, un nombre croissant de solutions propres à la mobilité alternative s'offre aux populations. Afin de réinventer la manière dont les individus se déplacent en ville et dans nos campagnes, les entreprises et organismes actifs dans le secteur de la mobilité doivent user de créativité et de capacité managériale. Ceci dans l'optique de proposer des modèles d'affaires innovants permettant à tous de se déplacer autrement en vue de tendre vers des objectifs environnementaux, économiques ou sociaux (Cohen & Kietzmann, 2014).

Parmi ces modèles d'affaires innovants en termes de mobilité, le cas de la voiture partagée a retenu notre attention.

2. Objectifs

Notre mémoire se concentrera sur l'étude d'un cas particulier du concept de l'économie de partage. Il concernera l'analyse de la voiture partagée en Wallonie et dans la région de Bruxelles-Capitale, en tant que modèle d'affaires innovant. La décision des individus de s'orienter vers l'utilisation de la voiture partagée plutôt qu'un autre moyen de transport peut être justifiée par des motivations tant économiques qu'écologiques (Cohen & Kietzmann, 2014).

L'objectif de notre mémoire est d'identifier avec précision les différents modèles d'affaires de la voiture partagée, propres à la Wallonie et à la région de Bruxelles-Capitale, afin de les analyser dans le cadre de cette étude. Au cours de ce mémoire, nous donnerons une définition rigoureuse de l'économie de partage et d'un modèle d'affaires innovant afin d'avoir une bonne compréhension de l'objet de recherche de ce mémoire. Nous donnerons également, à travers la

littérature, une définition de la voiture partagée avant d'identifier les différents modèles d'affaires existants. Par la suite, nous énumérerons les objectifs sociétaux ainsi que les avantages et inconvénients pour l'utilisateur de manière globale. Nous ferons de même en ce qui concerne les avantages et inconvénients spécifiques à chaque modèle d'affaires existant pour l'utilisateur. En outre, nous identifierons les leviers et freins globaux ainsi que ceux spécifiques à chaque modèle d'affaires de la voiture partagée, qui permettent ou empêchent le développement du concept. Enfin, nous conforteront les éléments théoriques issus de la littérature avec une étude pratique afin d'apporter de nouveaux éléments n'étant pas repris dans la littérature.

3. Cadre de l'étude

Afin de contextualiser le cadre de notre mémoire, nous définirons les notions d'économie de partage et de modèle d'affaires innovant.

Par la suite, au travers de cette étude, une attention particulière sera mise sur l'identification et la compréhension profonde des différents modèles de voitures partagées existants. Tout autre modèle d'affaires innovant relatif à la mobilité mais n'étant pas considéré comme faisant partie du concept de voiture partagée par la définition issue de la littérature ne sera pas étudié en profondeur. Cependant, ces autres modèles pourront être mentionnés à titre de comparaison.

Enfin, concernant la limite géographique de notre mémoire, nous la limiterons à la région Wallonne et la région de Bruxelles-Capitale. En effet, le fait de se focaliser sur ces régions nous permet d'avoir accès à une source d'information accessible et de délimiter un cadre d'étude réaliste. Effectivement, avoir la prétention de présenter les acteurs actifs dans un périmètre largement plus étendu que le nôtre serait trop ambitieux dans le cadre de notre mémoire.

4. Méthodologie

Dans un premier temps, sur base de la littérature, nous allons définir ce qu'est l'économie de partage et ce qui caractérise un modèle d'affaires innovant. Au moyen d'une analyse de la littérature scientifique, nous allons ressortir une définition de la notion de voiture partagée basée sur les théories existantes.

Ensuite, à travers l'analyse littéraire, nous ressortirons les objectifs sociétaux, les avantages et inconvénients mais également les leviers et freins au développement de la voiture partagée de manière générale. Par la suite, toujours de par la littérature, nous identifierons les différents

modèles d'affaires de la voiture partagée existants dans la zone géographique étudiée et en ferons ressortir les avantages et inconvénients, ainsi que les leviers et freins au développement de ce concept. Pour finir cette revue de littérature, nous en profiterons pour identifier les similitudes et divergences que la voiture partagée peut avoir avec d'autres modèles d'affaires innovants dans le cadre de la mobilité.

Ultérieurement, lors de notre partie pratique, nous commencerons par contextualiser le sujet en apportant certaines caractéristiques propres à la voiture partagée dans le cadre de la zone géographique étudiée. Par après, nous ciblerons les principaux acteurs et experts en mobilité actifs dans la zone géographique établie et les interviewerons, avant d'en ressortir une synthèse. Cette démarche nous permettra, par la suite, de confronter les éléments ressortant de la revue de littérature et de la contextualisation établie précédemment d'une part et ceux provenant de la synthèse des entretiens d'autre part. Par après, nous ferons ressortir les éléments nouveaux, issus des entretiens, apportant une contribution à la théorie.

Enfin, nous énoncerons les limites de notre mémoire ainsi que les perspectives futures qui peuvent être approfondies sur le sujet.

PARTIE 1 : REVUE DE LITTÉRATURE

1. Définitions

Cette section aura pour but de passer en revue les définitions des notions de base se référant au sujet de recherche de notre mémoire. En ce sens, nous allons, premièrement, parcourir la littérature scientifique afin d'en ressortir une définition de l'économie de partage que nous utiliserons dans le cadre de ce mémoire. Ensuite, toujours afin de définir les termes essentiels à la compréhension du sujet de notre mémoire, nous définirons la notion de modèle d'affaires et d'innovation sur base de la littérature scientifique. Enfin, sur base des deux définitions énoncées en amont, nous expliciterons la notion de modèle d'affaires innovant retenue dans le cadre de ce mémoire.

1.1. Définition de l'économie de partage

Année après année, l'économie de partage, aussi appelée économie collaborative, semble de plus en plus répandue et populaire. Cependant, au sein de la communauté académique, il n'y a pas de consensus qui se dégage autour d'une définition unique et internationalement reconnue de ce concept. De plus, le fait que l'économie de partage se rapporte à un large éventail de secteurs économiques et d'organisations rend cette notion complexe à définir. Par ailleurs, une difficulté additionnelle réside dans le fait que l'économie de partage soit peu à peu devenue un terme à la mode, vague et surutilisé par différents acteurs de notre société. Enfin, ce terme fait également face à un nombre grandissant de concepts voisins tels que l'économie de la demande, l'économie de pair à pair, la consommation collaborative, etc., ce qui engendre une confusion autour de la compréhension de l'économie de partage. (Acquier, Daudigeos, & Pinkse, 2017).

D'une part, malgré la complexité à définir cette notion, nous retrouvons de nombreux auteurs proposant une définition unique de l'économie de partage au sein de la littérature scientifique.

Parmi ces auteurs, nous pouvons mentionner Cockayne qui considère l'économie de partage comme agissant telle une plateforme. Il souligne en effet, que l'économie de partage a pour objectif de relier « *les consommateurs à un service ou à un produit au moyen d'une application mobile ou d'un site Web¹* » (Cockayne, 2016, p.73). D'autre part, pour Frenken et Schor,

¹ Traduit de l'anglais

l'économie de partage « *représente les consommateurs [qui s'accordent] mutuellement un accès temporaire à des actifs physiques sous-utilisés (« capacité d'inactivité »), peut-être pour de l'argent² »* (Frenken & Schor, 2017, pp.4-5). De plus, Bardhi et Eckhardt définissent « *la consommation fondée sur l'accès comme des transactions qui peuvent être assurées par le marché et pour lesquelles aucun transfert de propriété n'a lieu³ »* (Bardhi & Eckhardt, 2012, p.881). Enfin, Schlagwein, Schoder et Spindeldreher, quant à eux, proposent une définition plus complète de la notion d'économie de partage. Pour eux, « *L'économie du partage est un modèle entre pairs facilité par les technologies de l'information pour le partage, à des fins commerciales ou non, de biens ou de services sous-utilisés au travers d'un intermédiaire sans transfert de propriété⁴ »* (Schlagwein et al., 2019, p.827). Selon ces auteurs, la notion d'intermédiaire dans cette définition se comprend comme étant une plateforme, un marché, un marché d'échange ou un réseau social de mise en relation (Schlagwein et al., 2019).

Nous voyons au travers de ces définitions les limites qu'elles peuvent engendrer et le champ d'application restreint qu'elles peuvent avoir. En effet, certaines sont assez spécifiques et ne se focalisent que sur quelques éléments de l'économie de partage. Cependant, la définition de Schlagwein et al., semble parcourir de manière relativement complète la notion d'économie de partage en reprenant la majorité des éléments cités dans les autres définitions.

Afin de faire face aux limitations que rencontrent ces définitions uniques de l'économie de partage, certains auteurs proposent un cadre théorique « *suffisamment large pour donner un sens aux différentes perspectives, permettant à chaque chercheur de positionner son travail d'un point de vue théorique et empirique⁵ »* (Acquier et al., 2017, p.3).

En ce sens, l'article « *Promises and paradoxes of the sharing economy: An organizing framework »* (2017) positionne l'économie de partage comme étant au centre de trois pôles différents que sont l'économie de l'accès, l'économie des plateformes et l'économie communautaire (Acquier et al., 2017).

L'économie de l'accès est une forme d'économie connue depuis longtemps. Cette économie se comprend comme étant l'économie de l'optimisation de l'utilisation de ressources considérées

² Traduit de l'anglais

³ *Ibid.*

⁴ *Ibid.*

⁵ *Ibid.*

comme sous-utilisées via le prêt, la location, le partage de ces ressources à des fins lucratives ou non. Dans cette forme d'économie, il y a une transition qui s'opère en privilégiant l'accès sur la possession.

L'économie des plateformes est définie par Acquier et al., « *comme étant un ensemble d'initiatives qui permettent des échanges décentralisés entre pairs au moyen de plateformes numériques*⁶ » (Acquier et al., 2017, p.5). De nos jours, cette économie des plateformes est en pleine expansion.

L'économie communautaire est expliquée par Acquier et al.,

*« comme des initiatives de coordination au moyen de formes d'interaction non contractuelles, non hiérarchiques ou non monétaires (pour effectuer du travail, participer à un projet ou établir des relations d'échange). Plutôt que la création et la maximisation de la valeur économique, le but premier des initiatives appartenant à l'économie communautaire est de contribuer à un projet communautaire, de créer des liens sociaux, de promouvoir des valeurs ou de réaliser une mission sociale par un projet collectif*⁷ » (Acquier et al., 2017, p.6).

L'économie de partage considérée comme idéale se situe, selon cet article, au centre de ces trois dimensions. Évidemment, ce cadre conceptuel fait face à certaines limites et à la difficulté de parvenir à proposer, dans les faits, la forme d'économie de partage considérée comme étant idéale. En effet, comme le démontre ce cadre théorique, il est laborieux de rassembler les diverses promesses faites par les trois dimensions de l'économie de partage dans une seule et même définition.

Au travers de cette analyse, premièrement via diverses définitions de l'économie de partage vues précédemment et, ensuite, via un cadre conceptuel composé des trois dimensions détaillées antérieurement, il s'avère que l'économie de partage reste un concept complexe stimulé par diverses promesses sur le plan économique et social, ayant pour objectif d'optimiser l'utilisation des ressources. Dans le cadre de ce mémoire et afin de prendre en compte toute la complexité de ce concept, nous allons principalement comprendre l'économie de partage au travers de la définition de Schlagwein et al., proposée plus haut. Cette définition reprend

⁶ Traduit de l'anglais

⁷ *Ibid.*

également bon nombre d'éléments mentionnés dans les définitions proposées par les autres auteurs. En effet, l'économie de partage se définira, au travers de ses caractéristiques, comme étant un modèle économique organisé de pairs à pairs permettant un accès temporaire à des biens ou services étant sous-exploités. L'économie de partage peut être mise en place à des fins commerciales ou non et s'effectue sans transfert de propriété. Enfin, ce modèle est facilité par les technologies de l'information.

De plus, nous allons positionner cette définition comme étant stimulée par les trois dimensions proposées par le cadre conceptuel d'Acquier et al. Cette définition principalement basée sur celle de Schlagwein et al., se comprend comme incluant une dimension de l'économie de l'accès, une dimension de l'économie des plateformes et une dimension de l'économie communautaire. Cette interprétation du concept d'économie de partage nous semble la plus à même de pouvoir refléter la complexité du sujet.

1.2. Définition du modèle d'affaires innovant

Dans cette section, nous tenterons d'expliciter la notion de modèle d'affaires innovant. Pour ce faire, nous allons, dans un premier temps, comprendre ce qu'est l'innovation d'un point de vue managérial dans l'entreprise. Ensuite, nous initierons la compréhension du concept de modèle d'affaires. Enfin, nous imbriquerons les définitions de ces deux concepts afin de définir précisément ce que signifie un modèle d'affaires innovant.

1.2.1. Définition de l'innovation

Le concept d'innovation est largement répandu et présent au sein de nombreuses disciplines qui en fait, à lui seul, un sujet complexe. L'objectif de cette section n'est pas de définir en long et en large le concept d'innovation, mais bien de comprendre brièvement ce qu'il implique dans un contexte managérial.

Dans leur publication de 2006, Griffin, Hauser et Tellis proposent leur propre définition de l'innovation.

« L'innovation, le processus qui consiste à commercialiser de nouveaux produits et services, est l'un des enjeux les plus importants de la recherche commerciale d'aujourd'hui. L'innovation est responsable de l'augmentation de la qualité et de la baisse des prix des produits et services qui ont considérablement amélioré la vie des consommateurs. En trouvant de nouvelles solutions aux problèmes, l'innovation détruit les marchés existants, transforme les anciens ou en crée de nouveaux⁸ » (Griffin et al., 2006, p.687)

L'innovation, du point de vue de Griffin et al., est donc vue comme un processus permettant d'améliorer le quotidien des consommateurs en poussant les entreprises à réinventer les solutions existantes et à transformer les anciens marchés ou créer de nouveaux marchés.

Afin d'étoffer notre compréhension du sujet, il est intéressant de mentionner la théorie du professeur Gailly (2011). Ce dernier explicite l'innovation d'un point de vue managérial comme étant à l'intersection de deux dimensions essentielles.

⁸ Traduit de l'anglais

D'une part, il distingue la nouveauté qui fait référence à la découverte (référence à quelque chose de nouveau qui a été trouvé) ou à l'invention (quelque chose de nouveau qui a été conçu). Ces découvertes ou inventions sont rendues possibles grâce aux capacités technologiques de l'entreprise, aux idées qu'elle peut générer et à sa base de connaissances.

D'autre part, il met en évidence l'importance du changement. L'innovation induit un changement et a un impact sur la structure du marché et le contexte de l'entreprise. Ce changement et ce qu'il induit d'un point de vue managérial est stimulé par le savoir-faire de l'entreprise, sa capacité à mobiliser les ressources nécessaires et à modifier son style, ses systèmes, ses procédures ou ses valeurs. Cela pousse l'entreprise à se repenser et à se renouveler.

Par conséquent, une entreprise parviendra à mener à bien l'innovation si elle parvient à gérer ces deux dimensions. Enfin, il identifie trois implications majeures au concept d'innovation : la nouveauté est relative, gérer l'innovation n'est pas pareil que gérer l'invention et pour la majorité des entreprises, l'innovation n'est pas un problème de créativité/d'idées (Gailly, 2011).

Ces deux définitions nous permettent de comprendre l'innovation comme étant la création de quelque chose de nouveau dans le but d'améliorer la réponse aux besoins des consommateurs. De plus, bien que n'étant pas mentionné dans la première définition, Gailly ajoute explicitement la gestion du changement. En effet, il estime qu'en plus de la nouveauté, il est essentiel de savoir gérer le changement tant au sein de l'entreprise qu'auprès des consommateurs. Finalement, ce sont ces deux éléments, la nouveauté et la gestion de ce changement, gérés simultanément qui caractérisent le concept d'innovation.

1.2.2. Définition du modèle d'affaires

Au sein de la littérature scientifique, le concept de modèle d'affaires a été défini à de nombreuses reprises. Afin d'assimiler ce concept, il est pertinent de parcourir les définitions proposées par divers auteurs afin d'en tirer les caractéristiques communes. Ceci permettra de proposer une définition, issue de la littérature, que nous appliquerons dans le cadre de ce mémoire.

Christensen, Johnson et Kagermann (2008) caractérisent et définissent le modèle d'affaires comme « *consistant en quatre éléments imbriqués, qui, ensemble, créent et fournissent de la*

*valeur*⁹ » (Christensen et al., 2008, p.52). Les éléments qui doivent être imbriqués entre eux, selon ces trois auteurs, sont la proposition de valeur pour le client, la manière avec laquelle l'entreprise va générer du profit, les ressources clés se référant aux actifs essentiels permettant de proposer de la valeur aux clients tels que les personnes au sein de l'organisation, les équipements, etc. et les processus clés correspondants aux processus opérationnels et managériaux au sein de l'entreprise (Christensen et al., 2008). Cette première définition cible quatre éléments essentiels au concept de modèle d'affaires.

De plus, d'autres auteurs comprennent le concept de modèle d'affaires comme « *moyen par lequel une entreprise est en mesure de créer de la valeur en coordonnant la circulation de l'information, des biens et des services entre les divers participants de l'industrie avec lesquels elle rentre en contact*¹⁰ » (Kallio, Tinnila, & Tseng, 2006, p.282–283). Pour ces auteurs (2006), les participants à cette industrie sont les clients, les partenaires au sein de cette chaîne de valeur, les concurrents et le gouvernement.

Enfin, pour Rajala et Westerlund, le concept de modèle d'affaires « *se réfère aux moyens de créer de la valeur pour les consommateurs, et la manière dont une entreprise transforme les opportunités de marché en profit grâce à des ensembles d'acteurs, d'activités et de collaboration*¹¹ » (Rajala & Westerlund, 2007, p.118).

À travers ces définitions, nous pouvons faire ressortir un élément essentiel au concept de modèle d'affaires qui est la proposition de valeur pour le client. Cet élément, mentionné dans chacune des définitions, semble être l'élément central de ce concept. De plus, le modèle d'affaires a pour objectif de démontrer la manière avec laquelle une entreprise ou une organisation va structurer ses activités afin d'offrir une certaine valeur à un client final.

Sur base des définitions mentionnées ci-dessus, nous allons établir une définition du modèle d'affaires que nous allons utiliser dans le cadre de notre mémoire. Nous définirons le modèle d'affaires comme étant la manière dont une organisation coordonne ses activités et ses relations avec les diverses parties prenantes de l'industrie dans laquelle elle opère afin de générer une proposition de valeur pour le client final et de générer du profit ou non. Le modèle d'affaires

⁹ Traduit de l'anglais

¹⁰ *Ibid.*

¹¹ *Ibid.*

n'est pas figé et peut évoluer avec le temps et le développement des activités de l'entreprise. Cette évolution peut notamment se faire à travers l'innovation.

1.2.3. Définition retenue du modèle d'affaires innovant

Dans le cadre de ce mémoire, nous allons proposer une définition de modèle d'affaires innovant que nous retiendrons comme étant un modèle d'affaires, en reprenant la définition que nous avons explicitée dans la section précédente, et en ajoutant la notion d'innovation.

Cette notion d'innovation va induire, d'une part, un changement dans la proposition de valeur faite au consommateur. L'organisation va proposer une solution différente, nouvelle pour répondre aux besoins du consommateur. D'autre part, l'organisation va devoir également gérer ce changement afin de pouvoir mener à bien l'innovation.

Un modèle d'affaires innovant se définira comme étant la manière dont une organisation coordonne ses activités, sur base d'actifs et de processus clés, et ses relations avec les diverses parties prenantes de l'industrie dans laquelle elle opère. Ceci ayant pour objectif de faire une proposition de valeur de manière inédite à un client final afin de générer du profit ou non. De plus, d'un point de vue managérial, cela induira une gestion du changement tant au sein de l'entreprise qu'auprès des clients.

1.3. Conclusions

Cette section nous a permis d'assimiler les notions de base nécessaires à la compréhension du sujet de ce mémoire.

Premièrement, nous avons parcouru diverses sources scientifiques afin de comprendre la notion d'économie de partage. Nous avons compris l'économie de partage comme étant un modèle économique organisé de pairs à pairs permettant un accès temporaire à des biens ou services étant sous-exploités. Elle peut être mise en place à des fins commerciales ou non et s'effectue sans transfert de propriété. De plus, l'économie de partage est facilitée par les technologies de l'information. Par ailleurs, cette définition se situe au centre des trois dimensions proposées par le cadre conceptuel. En effet, cette définition se comprend comme incluant une dimension de l'économie de l'accès, une dimension de l'économie des plateformes et une dimension de l'économie communautaire.

Deuxièmement, afin de comprendre ce qu'est un modèle d'affaires innovant, nous nous sommes penchés sur la définition, d'une part, du modèle d'affaires et, d'autre part, de l'innovation. Cette analyse nous a permis de définir le modèle d'affaires innovant comme étant la manière dont une organisation coordonne ses activités, sur base d'actifs et de processus clés, et ses relations avec les diverses parties prenantes de l'industrie dans laquelle elle opère. Ceci ayant pour objectif de faire une proposition de valeur de manière inédite à un client final et de générer du profit ou non. De plus, d'un point de vue managérial, cela induira une gestion du changement tant au sein de l'entreprise qu'auprès des clients.

Ces deux définitions permettent de situer le concept de voiture partagée comme étant un modèle d'affaires innovant faisant partie de l'économie de partage. En effet, le fait que la voiture partagée soit une façon nouvelle de proposer une solution de mobilité à des personnes tout en ayant pour but de générer ou non du profit permet de positionner ce concept comme tel. Par ailleurs, ce concept provient du fait que cela pousse les entreprises à repenser la manière dont elles coordonnent leurs activités, ainsi que leurs relations avec les diverses parties prenantes, nous permettant de définir ce concept comme étant un modèle d'affaires innovant. Enfin, la voiture partagée est un modèle économique organisé de pairs à pairs permettant un accès temporaire à des biens et services sous-utilisés, sans transfert de propriété, à des fins commerciales ou non et étant favorisé par les technologies de l'information. Cela situe le concept de voiture partagée comme faisant partie de l'économie de partage.

Après avoir analysé et défini les concepts d'économie de partage et de modèle d'affaires innovant permettant une compréhension précise du sujet de recherche de notre mémoire, nous allons maintenant nous pencher sur l'analyse plus en profondeur de la voiture partagée, cas particulier des deux concepts définis précédemment.

2. La voiture partagée

2.1. Introduction

Le concept de la voiture partagée est étudié dans l'objectif de répondre à diverses problématiques sociétales. En effet, lors de ces dernières années et décennies, dans un contexte d'urbanisation croissante, les grandes villes deviennent de plus en plus engorgées. Cela peut notamment s'expliquer par le fait que chaque citoyen désire posséder sa propre voiture personnelle mais également par le manque d'emplacements de stationnement.

En plus de cette problématique d'engorgement, nous faisons face à une crise écologique et environnementale qui remet en cause notre manière de vivre et, dans une mesure particulière, de se déplacer. Des moyens durables tels que le train, le métro, le tram ou encore le bus existent déjà, mais ceux-ci ne répondent pas toujours à tous les besoins spécifiques des citoyens.

Nous assistons donc, notamment grâce au développement d'internet et des différentes technologies disponibles sur certaines applications de nos smartphones, au développement de l'économie de partage. Par ailleurs, nous observons un changement de mentalité d'une grande partie de la société. En effet, de nombreuses personnes se rendent désormais compte des enjeux durables qui émergent dans notre société et qu'elles doivent changer leur manière de vivre et de consommer (Cohen & Kietzmann, 2014). Elles sont donc prêtes à faire des changements afin d'arriver à un mode de vie plus durable. C'est dans ce cadre qu'apparaît la voiture partagée comme étant une proposition de mobilité partagée durable, en substitution à la voiture individuelle.

Afin de poser le cadre théorique de notre analyse des différents modèles d'affaires de la voiture partagée, nous allons commencer par définir, à travers la littérature, la notion des plateformes « MaaS » avant de définir le concept de voiture partagée de manière globale. Ensuite, nous mettrons en évidence quels sont les objectifs sociétaux, avantages et inconvénients ainsi que les leviers et freins au développement de ce concept. Par après, nous identifierons, toujours sur base de la littérature, les différents modèles d'affaires existants et en ressortirons quels sont les avantages et inconvénients pour l'utilisateur ainsi que les freins et leviers spécifiques à chaque modèle identifié. Enfin, nous passerons en revue les concepts voisins à celui de la voiture partagée. En conclusion, nous terminerons par un tableau de synthèse qui nous servira de cadre théorique à confronter avec le terrain.

2.2. Les plateformes « MaaS »

Avant de développer la notion de voiture partagée, il est déterminant d'assimiler la notion des plateformes « MaaS » ou « Mobility as a Service » pour la suite de notre mémoire, étant donné que son émergence impacte le développement des voitures partagées.

Les plateformes « MaaS » sont définies par Cohen et Shaheen (2020) comme étant un service permettant une intégration multimodale de la mobilité sur une même application ou sur Internet. Celles-ci se concentrent sur l'intégration de différents moyens de mobilité au sein d'une même plateforme et sur les services d'abonnements pour les utilisateurs, avec pour objectif d'améliorer l'efficacité du réseau de transport.

Li et Voegelé (2017), quant à eux, précisent que les plateformes ou applications « MaaS » permettent aux utilisateurs de comparer différentes options de mobilité à travers divers itinéraires. Ils ajoutent également que, dans certains cas, l'objectif de ces plateformes est d'avoir un abonnement (hebdomadaire, mensuel ou autre) qui combine différents moyens de mobilité. L'itinéraire et le coût du service de transport sont donc centralisés sur une seule et même application, ce qui facilite les déplacements des utilisateurs.

Les plateformes « MaaS » permettent donc à l'utilisateur d'avoir accès à un choix plus varié de services de mobilité qu'il désire, en fonction de sa destination, de son budget ou encore du trafic routier. Ceci permet d'offrir aux utilisateurs plus de flexibilité en ayant des alternatives de mobilité durables par rapport aux moyens individuels, plus répandus dans les habitudes des citoyens. Ces nouvelles plateformes peuvent être vues comme un bon moyen pour la promotion et la croissance de l'utilisation des voitures partagées au sein de la société, de par l'intégration de celles-ci aux autres moyens de mobilité existants. Cette notion de plateforme « MaaS » est désormais compréhensible et permettra d'assimiler plus clairement la suite du sujet portant sur le concept de voiture partagée, qui va désormais être défini.

2.3. Définition de la voiture partagée

Après avoir introduit la notion des plateformes « MaaS » et avoir vu quels pouvaient être ses impacts sur le développement de la voiture partagée, nous allons, dans cette section, définir ce qu'est concrètement la voiture partagée en parcourant la littérature. Etant donné qu'il n'existe pas de consensus international sur la définition de la voiture partagée, ou autopartage, plusieurs définitions provenant de la littérature sont présentées.

2.3.1. Définitions de la voiture partagée issues de la littérature

Afin d'introduire la définition du concept de voiture partagée, il peut être intéressant de définir brièvement ce qu'est la mobilité partagée, de manière plus globale. Cohen et Shaheen (2016) définissent la mobilité partagée comme étant

« L'utilisation partagée d'un véhicule, d'une bicyclette ou d'un autre mode de déplacement à faible vitesse [...], une stratégie de transport innovante qui permet aux utilisateurs d'avoir un accès à court terme à un mode de transport, en fonction de leurs besoins. La mobilité partagée comprend divers modèles de services et modes de transport qui répondent aux divers besoins des voyageurs¹² » (Cohen & Shaheen, 2016, p.4).

Après avoir défini la mobilité partagée, Shaheen, Sperling et Wagner (1998) définissent, quant à eux, le concept de voiture partagée comme étant une « *location organisée de voitures à court terme¹³* » (Shaheen, Sperling & Wagner, 1998, p.1). Elle permet à des particuliers ou à un ménage d'avoir accès et de bénéficier des avantages d'un véhicule privé en fonction de ses besoins, tout en évitant les coûts fixes et les responsabilités liées à la propriété de celui-ci.

Cités de nombreuses fois dans la littérature, Cohen et Shaheen ajoutent que ces particuliers « *accèdent généralement aux véhicules en rejoignant une organisation qui gère une flotte de voitures¹⁴* » en payant des frais fixes, mais également des frais variables liés à l'utilisation du

¹² Traduit de l'anglais

¹³ *Ibid.*

¹⁴ *Ibid.*

véhicule. Ils précisent également qu' « *en général, l'opérateur d'autopartage fournit l'essence, le stationnement et l'entretien*¹⁵ » (Cohen et al., 2016, p.10).

Litman (2000) définit, quant à lui, ce concept comme étant une alternative au véhicule personnel, présent principalement dans certains pays européens et également en Amérique du Nord, en soulignant les aspects abordable et pratique de ce concept. En effet, il affirme que ces voitures partagées sont principalement « *situées à proximité des résidences, louées à l'heure et nécessitent un minimum d'effort pour l'enregistrement et le départ*¹⁶ » (Litman, 2000, p.31).

Cohen et Shaheen (2012) ajoutent que la voiture partagée nécessite généralement une réservation et « *sert de complément aux transports en commun*¹⁷ » (Cohen & Shaheen 2012, p.1). En effet, ce nouveau service de transport permet d'avoir une multimodalité plus développée pour les citoyens. Ceux-ci peuvent désormais accéder à des endroits et destinations auparavant inaccessibles avec les moyens de transport plus traditionnels.

Internationalement, l'association de voiture partagée, la CarSharing Association (CSA), donne également une définition de ce concept. Cette organisation, ayant pour objectif de supporter la croissance et le développement de l'industrie de la voiture partagée, définit ce concept comme étant « *un service basé sur l'adhésion qui permet d'accéder à une voiture sans en être propriétaire. L'autopartage est une mobilité à la demande, où les membres ne paient que pour le temps et/ou la distance qu'ils parcourent*¹⁸ » (CarSharing Association, n.d.). Ils définissent également les caractéristiques communes aux différentes organisations de voiture partagée, précisant que celles-ci sont « *guidées par des principes environnementaux et sociaux*¹⁹ », soutenant un « *impact local et transit communautaire*²⁰ » (CarSharing Association, n.d.).

Enfin, Le Vine, Polak et Zolfaghari (2014) définissent dans le rapport de l'ACEA, l'Association des Constructeurs Européens d'Automobiles, le terme de voiture partagée. Ils en ressortent les différentes caractéristiques du modèle d'affaires de ce concept :

¹⁵ Traduit de l'anglais

¹⁶ *Ibid.*

¹⁷ *Ibid.*

¹⁸ *Ibid.*

¹⁹ *Ibid.*

²⁰ *Ibid.*

- Les voitures partagées sont « *conduites par l'utilisateur final* ²¹ » (Le Vine et al., 2014, p.3), et non par une personne rémunérée comme dans le cas d'un taxi ou encore d'autres modèles comme Uber ou BlaBlaCar.
- L'utilisateur final doit, dans la plupart des cas, initialement s'enregistrer une fois avant la première utilisation. Il doit notamment faire vérifier son « *identité et son dossier de conduite* ²² » (Le Vine et al., 2014, p.3). Par la suite, l'utilisateur doit, selon les modèles, soit réserver une voiture à l'avance, soit prendre une voiture directement.
- Deux types de frais peuvent être entraînés lors de l'utilisation des voitures partagées : les frais variables, liés à l'utilisation « *facturés par tranches de minutes ou d'heures, et parfois aussi sur la base de la distance parcourue* ²³ » (Le Vine et al., 2014, p.4), ainsi que les frais fixes liés à des « *frais d'inscription uniques ou des frais d'abonnement annuels* ²⁴ » (Le Vine et al., 2014, p.4). Ces derniers ne sont pas toujours appliqués selon les modèles.
- Généralement, ces voitures sont mises à disposition « *à partir d'emplacements répartis sur une zone de service* ²⁵ » (Le Vine et al., 2014, p.4).
- Dans la majorité des cas, et selon les modèles de voitures partagées, l'entretien de celles-ci est pris en charge par les sociétés de ces services de mobilité (Le Vine et al., 2014).

²¹ Traduit de l'anglais

²² *Ibid.*

²³ *Ibid.*

²⁴ *Ibid.*

²⁵ *Ibid.*

2.3.2. Définition retenue de la voiture partagée

En regroupant les différentes caractéristiques des définitions précédemment données de la voiture partagée, nous définissons, à travers la littérature, ce concept comme étant un service pratique de location de voiture à court terme destiné à remplacer la propriété d'un véhicule privé. Pour l'utilisateur, la voiture partagée sert de complément aux différents moyens de transport en commun existants et s'inscrit dans un principe de multimodalité enrichie.

Ce service est généralement basé sur l'adhésion à un abonnement pouvant prendre diverses formes. En se joignant à des organisations, l'utilisateur peut alors accéder à une flotte de véhicules, située à proximité des résidences ou de certaines zones clés dans une ville. Ce sont souvent ces opérateurs de voitures partagées qui fournissent l'essence, le stationnement et s'occupent de l'entretien du véhicule.

L'utilisation de celle-ci se fait soit en réservant une voiture à l'avance via une application, soit en accédant à la voiture directement, selon le modèle d'affaires. Durant cette utilisation, c'est l'utilisateur final qui conduit la voiture.

Deux types de frais peuvent être engendrés : les frais variables, en fonction de la durée ou de la distance parcourue lors de l'utilisation, et les frais fixes, liés à des frais d'inscription ou d'abonnement. Ces derniers ne sont pas toujours appliqués selon les modèles.

Par ailleurs, différents modèles d'affaires existent au sein du concept de voiture partagée. Ceux-ci seront définis par la suite, en indiquant les différentes caractéristiques propres à chacun.

Pour la suite de notre analyse, nous ne considérerons pas comme étant des voitures partagées les services « traditionnels » de location de voitures ni les services de taxi ou d'Uber ainsi que les services de covoiturages organisés tels que BlaBlaCar ou de covoiturage informel entre particuliers sans passer par l'intermédiaire d'une plateforme.

Après avoir ressorti une définition de la voiture partagée issue de la littérature, nous allons maintenant définir, toujours à travers l'analyse littéraire, quels sont les principaux objectifs sociétaux mais également les avantages et inconvénients de la voiture partagée pour l'utilisateur.

2.4. Objectifs, avantages et inconvénients de la voiture partagée

2.4.1. Objectifs sociétaux de la voiture partagée

Étant dans un contexte où de nombreux citoyens désirent posséder leur propre voiture, les grandes villes deviennent de plus en plus engorgées. En effet, le problème de congestion n'est pas récent et entraîne de nombreux problèmes, notamment au niveau des retards occasionnés (Chen, Vu & Zheng, 2021). Par ailleurs, les aménagements urbains des grandes villes ont été conçus pour les voitures, ce qui fait qu'une grande partie de l'espace public est occupée par les voiries et par les places de stationnement. La congestion entraîne également une perte de productivité, une pollution atmosphérique conséquente sur l'environnement. De plus, celle-ci a un impact sur la qualité de vie des populations en ayant une nuisance sonore ou encore un impact sur la santé liée au stress et à l'insécurité que cette congestion provoque (Kim & Ng, 2021).

Afin de réduire ces déplacements, Shaheen, Sperling et Wagner (1998) soulignent que l'utilisation de la voiture partagée permettrait de réduire les déplacements « *parce que les conducteurs seront plus directement confrontés au coût de l'utilisation de leur véhicule, et ils réagiront probablement de manière rationnelle en réduisant leur utilisation*²⁶ » (Shaheen et al., 1998, p.45), d'après trois études effectuées en Suisse, aux Pays-Bas et en Allemagne. Cette prise de conscience de la part des utilisateurs permettrait donc, de manière générale, de diminuer la circulation automobile dans les villes et ainsi de réduire la congestion des places de stationnement.

En effet, Cohen et Shaheen (2007) montrent que, selon plusieurs études, une voiture partagée pourrait remplacer le besoin de quatre à dix voitures privées en Europe continentale. À la suite de l'utilisation de la voiture partagée, entre 21% à 34% des personnes vendraient leur véhicule personnel selon un rapport effectué en Belgique et en Allemagne (Cohen & Shaheen, 2007). Lidicker, Martin, et Shaheen (2010) précisent dans leur étude que les voitures partagées ont principalement pour objectif de remplacer les véhicules individuels à faible kilométrage. En effet, ils ajoutent dans cette étude que les utilisateurs se séparant d'une voiture individuelle font en moyenne une distance annuelle de 13 000 kilomètres.

²⁶ Traduit de l'anglais

Par ailleurs, le nombre de kilomètres parcourus par véhicule ou VKT (vehicle kilometers traveled) est réduit en moyenne de 28% à 45% par les utilisateurs de la voiture partagée selon plusieurs études européennes (Cohen & Shaheen, 2007). En contrepartie, ces utilisateurs augmentent couramment leurs déplacements à pied, à vélo ou en transports en commun, associés à la voiture partagée, afin de répondre à leurs besoins. Ceci répond donc aux objectifs de désengorgement des villes de par la diminution du nombre de voitures et de la circulation routière dans celles-ci. Par ailleurs, la voiture partagée permet de réduire les problèmes de stationnement en ayant moins de voitures, notamment en passant par un changement modal, ce qui signifie un transfert d'une partie du flux des voitures vers d'autres moyens de transport.

En outre, cette diminution du nombre de voitures individuelles ainsi que la baisse du nombre de kilomètres parcourus en voiture impliquent une diminution des émissions de gaz à effet de serre (GES). En effet, selon une étude effectuée en Amérique du Nord en 2008, en utilisant la voiture partagée, les ménages diminuent en moyenne 0,58 tonne de GES par an pour les impacts observés, qui comprennent les modifications qui se produisent physiquement. Au niveau des impacts complets, qui comprennent les impacts observés mais également les émissions qui se seraient passées en cas d'absence des voitures partagées, les ménages diminuent en moyenne 0,84 tonne de GES par an (Martin & Shaheen, 2011). Enfin, selon Cohen et Shaheen (2007), des études européennes estiment que l'utilisation d'une voiture partagée permet en moyenne une baisse des émissions de dioxyde de carbone de 39% à 54% par rapport à l'utilisation d'une voiture individuelle par les utilisateurs.

Les objectifs de la voitures partagées sont donc de répondre à ces problématiques, en se rapprochant donc de celui des transports en commun ou encore d'autres moyens de mobilité partagée. Ce concept apparaît, quelle que soit sa forme, comme une bonne alternative à la voiture individuelle (Correia & Jorge, 2013). Il est surtout implanté dans les milieux urbains afin de cibler un nombre important d'utilisateurs se souciant de l'impact environnemental et économique qu'engendre l'utilisation d'une voiture individuelle, et qui sont ouverts à l'utilisation d'un nouveau mode de transport.

Nous voyons, à travers les études littéraires et les chiffres qui en découlent, que ces objectifs de désengorgement et de décongestion des villes, de diminution des problèmes liés au stationnement mais également des objectifs environnementaux liés à la baisse des émissions carbonées par les utilisateurs sont donc favorisés et soutenus par l'utilisation des voitures

partagées. Après avoir parcouru les divers objectifs sociétaux de la voiture partagée à travers la littérature, nous allons dorénavant spécifier les avantages et inconvénients de ce concept.

2.4.2. Avantages pour l'utilisateur

En plus de ces objectifs sociétaux auxquels la voiture partagée répond, voyons désormais quels sont les principaux avantages de la voiture partagée pour les utilisateurs.

Selon Litman (2000), on retrouve plusieurs avantages liés à la mobilité partagée, que nous avons observé ici au niveau de la voiture partagée.

- 1) Augmentation de la mobilité : En proposant un nouveau moyen de mobilité, les organisations/entreprises de voitures partagées permettent aux personnes qui n'ont pas les moyens de se procurer une voiture individuelle leurs permettant de subvenir à leurs besoins qui n'étaient pas faisables auparavant et qui n'étaient pas couverts par les modèles de mobilité existants. En effet, un véhicule personnel, une voiture de location, l'avion, le train ou encore le bus permettent aisément de se déplacer sur des longues distances. Pour des plus courtes distances, il est possible de marcher, de prendre un vélo, une trottinette ou encore un taxi. La voiture partagée supporte donc un autre type de trajet : les déplacements intermédiaires. L'intégration de ce récent moyen de mobilité, combiné aux autres moyens de transports partagés et en commun tels que le train, le bus ou encore les vélos et trottinettes en libre-service, augmente les différents choix de mobilité pour les citoyens. Ceci entraîne donc plus de facilité dans les déplacements des citoyens et leur permet d'avoir un ensemble de services adaptés à leurs besoins. Ceci est donc **un avantage social** pour les personnes qui n'ont pas de voiture personnelle ou qui veulent avoir une autre option de mobilité en ayant une valeur ajoutée (Cohen et al., 2016).
- 2) Diminution des coûts : Lorsqu'un individu possède une voiture individuelle, les coûts majoritaires sont les coûts fixes, liés à la possession du véhicule. Les coûts variables de ce modèle sont relativement faibles, ce qui incite le conducteur « *à conduire plus que ce qui est économiquement rationnel*²⁷ » (Shaheen, Sperling, & Wagner, 1999, p.19). En s'appuyant sur un modèle où les coûts fixes sont faibles mais où les coûts variables sont élevés, les voitures partagées permettent aux utilisateurs parcourant peu de distance par an à faire des économies. En effet, ceux-ci seront facturés dans la majorité des cas par rapport à l'utilisation du véhicule qu'ils font. Litman précise que la voiture partagée est une solution qui permet des économies pour les utilisateurs faisant environ moins de 10

²⁷ Traduit de l'anglais

000 km/an (Litman, 2000). En plus de ces économies directes, il y a également d'autres économies liées à la possession d'un véhicule privé faites par les utilisateurs, notamment au niveau de la réduction des frais de parking ou encore des coûts liés à l'assurance et à l'entretien du véhicule. Des études effectuées en Amérique du Nord montrent que, pour le modèle en boucle fermée ou « roundtrip », les utilisateurs des voitures partagées économisent en moyenne 154\$ à 435\$ par mois par rapport à l'utilisation d'une voiture individuelle (Cohen et al., 2016). L'**avantage économique** est donc important à prendre en compte dans le cas de la voiture partagée.

- 3) Augmentation de la liberté : En plus de pouvoir substituer la voiture individuelle et permettant à l'utilisateur d'avoir une destination personnalisée pour l'usage qu'il désire, la voiture partagée permet également à celui-ci de pouvoir choisir le type/modèle de véhicule en fonction de ses besoins (Litman, 2000), comme le déplacement en plus grand groupe ou encore le transport de marchandises. Ceci est donc un **avantage au niveau de la flexibilité**.
- 4) Diminution des complications quotidiennes : Le dernier avantage est que la voiture partagée permet aux utilisateurs de ne pas devoir se soucier des éventuels problèmes liés à la possession d'une voiture. Les organisations et entreprises de voitures partagées sont généralement responsables au niveau de l'assurance, de l'entretien ou encore de la réparation du véhicule (Cheu, Fung, Kek & Meng, 2009). En plus de cela, l'utilisateur ne doit, dans la majorité des modèles, pas se soucier des emplacements de parking. En effet, selon les modèles, les voitures partagées ont bien souvent des emplacements réservés à cet effet (Cohen & Shaheen, 2007). Ces différents points montrent donc les avantages au niveau du stationnement et dans le confort de vie qu'offre la voiture partagée.

2.4.3. Inconvénients pour l'utilisateur

Concernant les inconvénients de la voiture partagée, peu d'entre eux peuvent être concrètement identifiés au sein de la littérature. Nous pouvons tout de même énumérer plusieurs désavantages pour l'utilisateur qu'engendre le fait de ne plus avoir de voiture individuelle, liés à l'utilisation de la voiture partagée.

- 1) Le manque de flexibilité : Une voiture partagée ne remplace pas totalement tous les besoins que couvre une voiture individuelle. En effet, si un individu a une certaine urgence à effectuer, celui-ci ne pourra pas prendre dans la minute une voiture pour effectuer son déplacement (Cohen & Shaheen, 2012). Également, lorsqu'un individu utilise une voiture partagée, selon les modèles, il ne pourra pas toujours la stationner là où il le souhaite fin de son utilisation là où il le souhaite.
- 2) Le fonctionnement et la complexité : Le fonctionnement d'une application ou d'un badge ainsi que le fait de retrouver et accéder à la voiture peut paraître parfois plus compliqué que le fait de posséder une voiture individuelle. Enfin, la tarification peut, selon certains modèles, être plus complexe (Ferrero, Musso, Perboli & Vesco, 2018) et être un désavantage pour certains utilisateurs.
- 3) Le manque d'adaptabilité : Selon certains modèles d'affaires, la voiture partagée n'est pas accessible partout. En effet, la plupart des stations ou entreprises de voitures partagées se trouvent dans les grandes villes, avec une grande densité et offrant diverses solutions de transport en commun ce qui délaisse les plus petites villes (Cohen & Shaheen, 2012). De nombreux endroits plus ruraux ou en dehors des grandes villes sont desservis, ce qui montre que les voitures partagées ne sont pas encore adaptées pour tout le monde, pour toute utilisation.

2.4.4. Conclusions

Nous avons pu, à travers la littérature scientifique, mettre en évidence quels étaient les objectifs sociétaux de la voiture partagée ainsi que les avantages et inconvénients pour l'utilisateur de la voiture partagée. En ce qui concerne les objectifs sociétaux, trois principaux objectifs de la voiture partagée pour la société en ressortent et sont : le désengorgement des centres villes fortement surpeuplés de voitures, la diminution des problèmes de stationnement au sein de celles-ci ainsi que la réduction de la pollution. Par ailleurs, les principaux avantages pour l'utilisateur mis en évidence sont l'augmentation de la mobilité, en ayant une solution de déplacement supplémentaire pour les citoyens ne possédant pas de véhicule individuel et la diminution des coûts en comparaison à la possession d'une voiture individuelle. De plus, l'augmentation de la liberté, en ayant accès à un choix de véhicules plus vaste, ainsi que la diminution des complications quotidiennes sont d'autres avantages pour l'utilisateur. Enfin, l'analyse littéraire permet de ressortir trois principaux inconvénients pour l'utilisateur qui sont le manque de flexibilité, la complexité due au fonctionnement ou à la tarification parfois complexe ainsi que le manque d'adaptabilité aux milieux ruraux et isolés.

Par la suite, nous allons développer quels sont les principaux leviers et freins au développement de la voiture partagée existants dans la littérature scientifique.

2.5. Leviers, freins et défis au développement de la voiture partagée

Après avoir vu quels étaient les objectifs sociétaux, mais également les avantages et inconvénients de la voiture partagée pour les utilisateurs, nous allons, à travers la littérature, passer en revue les leviers, ou moyens d'action, et les freins au développement de la voiture partagée.

2.5.1. Leviers

D'une part, il y a les leviers, qui ont un impact positif sur le développement de la voiture partagée.

Un premier levier qui influence le développement de la voiture partagée est les différentes politiques prises par les acteurs principaux, que sont les pouvoirs publics ou encore les entreprises. En effet, un pays qui adopte une politique de mobilité principalement tournée vers les moyens de transport tels que la voiture partagée, les transports en commun et la mobilité douce, favorise le développement de la voiture partagée. Cela se traduit, par exemple, par des aides des autorités publiques afin d'octroyer des places de stationnement pour les opérateurs et utilisateurs, des subsides accordés à ces moyens de transports. Par ailleurs, ces aides peuvent également prendre la forme d'incitants financiers octroyés aux utilisateurs de ces moyens de transport en diminuant les taxes liées aux voitures partagées ou encore des plans de circulation réétudiés afin de favoriser ces moyens de transport (Cohen & Shaheen, 2016). Ce levier sera par ailleurs détaillé spécifiquement dans le cadre de notre mémoire dans la partie pratique.

Un second levier important pour le développement de la voiture partagée est l'intégration de celle-ci à d'autres moyens de transport (Litman, 2000). Afin d'offrir une grande flexibilité pour l'utilisateur et une grande complémentarité entre tous les moyens de transports, il est important que les stations de voiture partagées se retrouvent proches des gares ferroviaires et des gares de bus. De plus, il est intéressant de retrouver, à proximité des stations de voiture partagées ou zones de voitures partagées, des stations de vélos partagés ou des dépôts de trottinettes partagées. Le tout, dans le but de constamment offrir une solution complémentaire à tous les déplacements des utilisateurs et de migrer vers une intermodalité, notamment favorisée par le développement des plateformes « MaaS » (« Mobility as a service »).

Un troisième levier important pour le développement de la voiture partagée est le développement de technologies et particulièrement des TIC (Technologies de l'information et

de la communication). En effet, pour fonctionner correctement, les voitures partagées fonctionnent à l'aide d'applications que les utilisateurs ont sur leur smartphone et/ou de carte magnétique permettant d'ouvrir le véhicule et l'utiliser. Le développement de toutes ces technologies est primordial pour le bon fonctionnement et la gestion efficace des voitures partagées. Effectivement, cela permet, au fil des améliorations dans le domaine, d'offrir un service grandissant en qualité, en efficacité et en facilité pour les utilisateurs (Litman, 2000).

2.5.2. Freins

D'autre part, il y a les freins qui ont un impact négatif sur le développement de la voiture partagée.

Un premier frein important qui influe sur le développement de la voiture partagée est les mentalités des populations. En effet, les personnes sont réticentes face au changement, certaines personnes ne veulent pas changer de mentalité ou de façon de vivre. L'abandon d'une voiture individuelle peut être plus compliqué pour certains qui ne perçoivent pas la voiture comme un « simple » moyen de transport, mais plutôt comme une représentation de leur personnalité, de leur représentation sociale ou encore de leur richesse. De plus, abandonner la voiture personnelle peut être perçu comme une perte de flexibilité et une augmentation de la complexité à se déplacer, la voiture n'étant plus toujours à disposition à côté du domicile et nécessite souvent une réservation faite à l'avance (Cohen & Shaheen, 2012).

Un second frein qui influe sur le développement de la voiture partagée est lié aux différentes démarches administratives et les démarches d'inscriptions à remplir afin de rejoindre une société/organisation de voiture partagée. Ces démarches peuvent être perçues comme étant complexes et peuvent donc repousser les citoyens à se tourner vers l'utilisation des voitures partagées. Ce frein provient notamment du fait que les citoyens n'utilisant pas encore la voiture partagée ne connaissent pas suffisamment le système, qu'ils ne sont pas suffisamment informés sur le sujet (Kowalkowski & Nansubuga, 2021).

Un troisième frein au développement de la voiture partagée est la crainte liée au niveau de l'organisation de la voiture partagée pour un particulier. En effet, une crainte peut exister en ce qui concerne le partage de la voiture avec des inconnus, au niveau des responsabilités et des assurances (Bansal et al., 2018). Il y a également un manque de communication au niveau du fonctionnement même de la voiture partagée ainsi qu'un manque de connaissance de la part des citoyens de ce qui existe en termes de voiture partagée et des différentes solutions qui sont offertes à ceux-ci. Tout cela engendre une crainte globale liée au changement.

2.5.3. Conclusions

À travers la littérature scientifique, nous pouvons ressortir divers leviers et freins globaux influençant le développement de la voiture partagée.

En ce qui concerne les leviers, la littérature souligne le fait que les diverses politiques prises par les pouvoirs publics, ou encore les entreprises, ont un impact important sur le développement de ce concept. En effet, ceux-ci peuvent donner des incitants financiers ou non financiers aux utilisateurs ainsi qu'aux opérateurs afin d'adhérer et de mettre en place plus facilement ces voitures partagées au sein d'une ville ou d'un village. Le second levier important est l'intégration de la voiture partagée à d'autres moyens de mobilité afin d'avoir une intermodalité, qui sera bénéfique pour les utilisateurs. Le développement de cette intermodalité peut s'exprimer notamment par les plateformes « MaaS ». Enfin, le dernier levier soulevé dans l'analyse littéraire concerne le développement des technologies et particulièrement des TIC. Celui-ci permet effectivement d'offrir un service de qualité et plus efficace pour les utilisateurs.

Concernant les freins, l'analyse littéraire permet de ressortir trois freins majeurs au développement de la voiture partagée. Le premier concerne les mentalités de certaines populations, qui ne sont pas encore prêtes à abandonner leur véhicule individuel pour des raisons de représentation sociale ou pour des raisons de facilité. Le deuxième frein est lié aux démarches nécessaires qui doivent être effectuées afin d'adhérer à un opérateur de voitures partagées. Celles-ci peuvent être perçues comme complexes par les citoyens. Le dernier frein mis en évidence dans la littérature porte sur la crainte concernant le partage avec des inconnus et ce que cela implique, particulièrement au niveau des responsabilités et des assurances.

Après avoir ressorti ces leviers, ou moyens d'action, et freins, ou barrières, essentiels au développement de la voiture partagée, nous allons désormais identifier, au travers de la littérature, quels sont les principaux modèles d'affaires de la voiture partagée. Nous en ressortirons également, toujours de par l'analyse littéraire, les avantages et inconvénients ainsi que les leviers et freins spécifiques à chaque modèle.

2.6. Identification et définition des principaux modèles d'affaires de la voiture partagée

Lors de notre recherche à travers la littérature, nous avons identifiés de nombreux modèles de la voiture partagée. En effet, ce concept étant en pleine croissance, il était estimé qu'en 2014 environ 600 fournisseurs de voitures partagées existaient dans le monde (Cohen & Kietzmann, 2014). Ces entreprises fournissent des modèles ayant tous leurs particularités, ceci impliquant donc qu'il existe différents modèles d'affaires.

Au sein de ces modèles d'affaires, deux grandes catégories se dessinent, étant caractérisées par leur type de trajet :

- 1) Les modèles commerciaux, ou B2C, de voitures partagées offertes par des organisations/entreprises qui proposent aux utilisateurs divers véhicules en flotte. Nous retrouvons trois modèles principaux dans ces entreprises offrant des véhicules en flotte : le modèle « roundtrip » ou système en boucle fermée, le modèle « one-way » ou système en ligne ainsi que le modèle « free-floating » ou en flotte libre.
- 2) Les modèles de voitures partagées organisées entre particuliers. Parmi ceux-ci, nous retrouvons deux grandes catégories de modèle d'affaires : le modèle « peer-to-peer », basé sur l'échange à travers une plateforme, et le modèle collaboratif organisé au sein d'un quartier, d'une entreprise ou d'une collectivité.

La littérature permet de ressortir donc cinq modèles d'affaires principaux, que nous allons détailler en analysant quels sont les principaux avantages et inconvénients pour l'utilisateur ainsi que les leviers et freins au développement de ces modèles.

2.6.1. Les modèles d'affaires commerciaux de la voiture partagée

Dans les modèles commerciaux, l'entreprise met ses véhicules à disposition des utilisateurs dans certaines zones clés d'une ville spécifique.

Les entreprises de ces modèles, en plus d'avoir un objectif de mobilité durable, veulent également générer voire maximiser leur bénéfice.

Au niveau du fonctionnement, les utilisateurs accèdent généralement à la voiture grâce à leur smartphone ou à une application afin de géolocaliser le véhicule qu'ils désirent. Par la suite, ils ouvrent la voiture grâce à une application, un badge ou une carte de membre.

Ces utilisateurs utilisent la voiture pour une durée limitée, souvent courte, et la remettent dans un point précis en fonction du modèle d'affaires. Ils la conduisent donc uniquement le temps nécessaire, ce qui permet d'optimiser le temps d'immobilisation du véhicule (Cohen & Kietzmann, 2014).

Enfin, les utilisateurs paieront uniquement en fonction de la distance parcourue et/ou du temps qu'ils auront utilisé la voiture, dépendant du modèle, en plus d'un coût fixe éventuel lié à un abonnement ou à l'inscription dans l'une de ces entreprises.

Ceux-ci utilisent donc principalement ces modèles de voiture partagée pour des courtes distances, plusieurs fois par mois.

2.6.1.1. Le modèle en boucle fermée ou modèle « roundtrip »

Le modèle des voitures partagées en « roundtrip » est identifié par Barth et Shaheen (2002) comme étant un modèle où « *l'utilisateur accède au véhicule, effectue son trajet et ramène le véhicule au même endroit que celui où il avait initialement accédé*²⁸ » (Barth & Shaheen, 2002, p.3).

2.6.1.1.1. Avantages et inconvénients

Dans ce modèle, les véhicules sont mis à disposition dans une station de stationnement spécifique et identifiable, définie par l'entreprise ou par l'administration locale (Ferrero,

²⁸ Traduit de l'anglais

Perboli, Rosano & Vesco, 2017). L'utilisateur peut ensuite accéder au véhicule soit grâce à un badge, soit grâce à une application connectée.

De par la définition précédemment citée de Barth et Shaheen (2002,) l'utilisateur est dans l'obligation, dans ce modèle, de ramener le véhicule dans la station de départ à la suite de son utilisation pour ses besoins personnels.

Dans la majorité des cas, ce modèle nécessite une réservation au préalable du véhicule de la part de l'utilisateur. Celui-ci doit également, dans certains cas, préciser l'heure à laquelle il souhaite prendre la voiture ainsi que la durée du déplacement. Il paie donc pour la période d'utilisation, comprise entre le moment où il prend la voiture et le moment où il la ramène à la station (Le Vine et al., 2014).

Tableau 1 : *Synthèse des avantages et inconvénients spécifiques au modèle d'affaires « roundtrip »*

Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> - Facilité de retrouver les voitures pour les utilisateurs grâce aux stations spécifiques - Utilisation intensive des véhicules grâce à la nécessité de réservation au préalable - Facilité de stationnement 	<ul style="list-style-type: none"> - Nécessité de ramener la voiture dans la station de départ - Nécessité de réserver la voiture qui induit un manque de flexibilité (en cas d'urgence par exemple)

Source : Auteurs

2.6.1.1.2. Leviers et freins

Au niveau des leviers existants, il est important de souligner la facilité d'organisation liée à la gestion de la flotte des véhicules pour les entreprises et sociétés mettant en place ce modèle. En effet, une fois que les démarches administratives auprès de la commune ont été faites par les opérateurs de voiture partagée et que la station a été mise en place, il n'est pas nécessaire d'avoir une logistique poussée pour la gestion de la flotte de véhicules.

Également, ce modèle de voiture partagée se développe facilement à proximité d'autres moyens de mobilité. Étant donné que les utilisateurs sont dans la nécessité de ramener la voiture à la station, il est en effet nécessaire pour eux qu'ils aient accès à un autre moyen de mobilité pour

répondre à leurs besoins. Comme précisé précédemment, cette intermodalité pour les utilisateurs met donc en avant et facilite l'utilisation de la voiture partagée (Barth & Shaheen, 2002).

Au niveau des freins spécifiques à ce modèle, celui-ci n'est pas adapté dans des zones particulièrement isolées et rurales. En effet, l'investissement que demande la mise en place des stations ne permettent pas, pour le moment, de développer ce modèle à de multiples endroits au sein des zones à plus faible densité de population (Barth & Shaheen, 2002).

Tableau 2 : Synthèse des leviers et freins spécifiques au modèle d'affaires « roundtrip »

Leviers	Freins
<ul style="list-style-type: none"> - Logistique facilitée dans la gestion de la flotte des véhicules - Se développe facilement grâce à l'intermodalité 	<ul style="list-style-type: none"> - Inadapté aux zones très isolées et rurales

Source : Auteurs

2.6.1.2. Le modèle en ligne ou modèle « one-way »

Le modèle en ligne est très similaire au précédent, le modèle en boucle fermée, à la grande différence que la station dans laquelle l'utilisateur finit son trajet « peut être différente de celle dans laquelle il l'a commencé²⁹ » (Ferrero et al., 2017, p.3).

2.6.1.2.1. Avantages et inconvénients

Ce modèle offre donc plus de flexibilité à l'utilisateur, pouvant choisir la station d'arrivée parmi plusieurs stations prédéfinies. Par ailleurs, l'utilisateur peut aisément retrouver ces voitures, par le fait qu'elles se trouvent dans des stations facilement reconnaissables. Ce modèle est notamment souvent utilisé en intégration avec d'autres moyens de transport. Par exemple, celui-ci peut permettre de rejoindre son lieu de travail à partir d'une gare ferroviaire ou une gare de bus (Barth & Shaheen, 2002).

²⁹ Traduit de l'anglais

Au niveau des inconvénients, il est important de souligner le fait que l'utilisateur n'est pas toujours à proximité d'une station et qu'il dépend donc du nombre et de la densité des stations mises en place dans un lieu donné.

Tableau 3 : *Synthèse des avantages et inconvénients spécifiques au modèle d'affaires « one-way »*

Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> - Choix de la station de dépôt de la voiture - Facilité de retrouver les voitures pour les utilisateurs grâce aux stations spécifiques - Facilité d'accès à d'autres moyens de transport - Facilité de stationnement 	<ul style="list-style-type: none"> - L'utilisateur est dépendant du nombre de stations

Source : Auteurs

2.6.1.2.2. Leviers et freins

Étant donné que ce modèle est souvent intégré à d'autres moyens de transport, c'est donc la proximité à ces moyens de transport qui est déterminante pour le développement de ce modèle (Barth & Shaheen, 2002). Également, le nombre de stations doit être important afin de permettre aux utilisateurs un choix plus diversifié et à proximité de chez eux.

Cependant, un frein pour le prestataire de ce service est que l'organisation de ce modèle est bien souvent plus compliquée à mettre en place. En effet, de temps à autre, certaines stations peuvent être saturées en voitures, car les utilisateurs font principalement les mêmes trajets, alors que d'autres stations sont quant à elles dépourvues de voiture. Pour solutionner ce problème, il faut « *déplacer les véhicules périodiquement chaque jour afin que le système fonctionne efficacement et que les demandes de déplacement de (la plupart) des usagers soient satisfaites*³⁰ » (Barth & Shaheen, 2002, p.4). Il est également, comme le modèle en boucle fermée, inadapte aux zones très isolées et rurales.

³⁰ Traduit de l'anglais

Tableau 4 : Synthèse des leviers et freins spécifiques au modèle d'affaires « one-way »

Leviers	Freins
- Proximité des autres moyens de transport	- Difficulté organisationnelle et logistique importante
- Nombre de stations important	- Inadapté aux zones très isolées et rurales

Source : Auteurs

2.6.1.3. Le modèle en flotte libre ou modèle « free-floating »

Le dernier modèle commercial est le modèle en flotte libre. Celui-ci se différencie des autres car il ne repose pas sur des stations prédéfinies. Les voitures peuvent donc être retrouvées et garées dans un espace de stationnement public au choix, tout en restant dans une zone couverte prédéfinie par l'opérateur (Ferrero et al., 2017).

2.6.1.3.1. Avantages et inconvénients

Au niveau du fonctionnement de ce modèle, l'utilisateur n'est pas dans l'obligation d'effectuer une réservation. Habituellement, une application connectée lui permet de savoir où sont stationnés les différents véhicules et de retrouver ceux qui sont les plus proches de l'endroit où il se situe. Par la suite, il peut utiliser la voiture partagée et effectuer des trajets « classiques » et adaptés en fonction de ses besoins, c'est-à-dire qu'il ne doit pas aller à un point spécifique. Il peut également sortir de la zone couverte par l'opérateur mais l'utilisation/la réservation ne se termine que lorsque le véhicule est garé définitivement dans la zone d'activité. Ce modèle est celui qui offre le plus de flexibilité aux utilisateurs parmi les modèles commerciaux de voiture partagée (Le Vine et al., 2014).

En ce qui concerne le stationnement de ces voitures partagées,

« Un accord contractuel avec l'entité qui gère le stationnement sur la voie publique est généralement requis ; les accords typiques impliquent le paiement d'une somme convenue en échange du droit pour les clients de se garer sur n'importe quelle (ou

*presque n'importe quelle) place de stationnement légale sur la voie publique*³¹ » (Le Vine et al., 2014, p.6).

Tableau 5 : Synthèse des avantages et inconvénients spécifiques au modèle d'affaires « free-floating »

Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> - Flexibilité accrue - Accessible sans réservation au préalable - Facilité de stationnement 	<ul style="list-style-type: none"> - Faible présence dans les villes peu denses

Source : Auteurs

2.6.1.3.2. Leviers et freins

En ce qui concerne le modèle en flotte libre, celui-ci est propice et se développe particulièrement dans des villes denses en habitants (Le Vine et al., 2014). Il est en effet nécessaire de délimiter une zone couverte suffisamment dense pour ne pas avoir de complication au niveau de la logistique concernant la répartition des véhicules dans la ville. Par ailleurs, pour répondre à ce même besoin de répartition des véhicules, il est nécessaire que l'opérateur de voiture partagée fournisse une flotte étendue de véhicules. En effet, cette grande densité de véhicules permet de répondre à la demande et d'avoir des voitures accessibles à proximité de l'utilisateur.

Enfin, le dernier levier concerne les aides que peuvent apporter les communes ou régions afin de donner accès à des places de parking aux voitures partagées. En effet, si ces acteurs facilitent les négociations, le développement du modèle en flotte libre peut être plus facilement répandu.

Au niveau des freins, le modèle en flotte libre est inadapté aux villes peu denses, pour la raison évidente qu'il est important d'avoir une densité importante de la demande pour ce modèle (Le Vine et al., 2014).

C'est également celui qui engendre le plus de contraintes organisationnelles pour les entreprises. En effet, comme le soulignent Barth et Shaheen (2002), il peut arriver que certaines

³¹ Traduit de l'anglais

voitures ne soient pas disponibles dans certains endroits de la zone et, au contraire, qu'il y en ait trop dans certaines zones.

Tableau 6 : *Synthèse des leviers et freins spécifiques au modèle d'affaires « free-floating »*

Leviers	Freins
- Densité de population importante	- Inadapté aux villes peu denses
- Nombre de véhicules important	- Contraintes organisationnelles
- Aides communales et régionales concernant le parking	importantes

Source : Auteurs

2.6.2. Les modèles d'affaires de la voiture partagée organisés entre particuliers

En plus des modèles commerciaux que nous venons d'analyser, il existe également les modèles d'affaires organisés entre particuliers. Ici, le véhicule n'est plus fourni par une entreprise avec pour objectif de générer du profit, mais est fourni par un ou plusieurs particulier(s), qui désire(nt) partager l'utilisation et, de ce fait, partager les frais liés à la possession d'un véhicule.

Les modèles d'affaires entre particuliers peuvent se décomposer en deux modèles, avec chacun leurs caractéristiques et particularités bien définies.

2.6.2.1. Le modèle d'affaires « peer-to-peer »

Le premier sous-modèle est le modèle d'affaires « peer-to-peer » ou P2P. Ce modèle repose sur l'utilisation d'une plateforme, à travers diverses applications disponibles sur internet ou sur smartphone, permettant de mettre en relation un propriétaire d'un véhicule avec des conducteurs potentiels (Cohen & Kietzmann, 2014). Les membres peuvent donc se connecter via cette plateforme et accéder à un choix de différents véhicules accessibles à des prix différents, fixés par les propriétaires.

2.6.2.1.1. Avantages et inconvénients

Ce modèle bénéficie donc aux deux particuliers, le propriétaire et le locataire. Pour le propriétaire, cela lui permet de diminuer ses coûts liés à la possession d'un véhicule individuel en le prêtant contre rémunération lorsqu'il ne l'utilise pas (Benjaafar, Bernhard, Courcoubetis, Kanakakis & Papafragkos, 2022). Pour les conducteurs/locataires, cela leur permet d'avoir un service de mobilité supplémentaire, même dans les régions moins denses ou plus isolées, et d'avoir un choix varié de véhicules disponibles à des prix différents en fonction de leurs besoins personnels (Bansal, Martin & Shaheen, 2018).

Bien souvent, ces plateformes touchent une certaine contrepartie financière, mais ont la charge de la gestion administrative, notamment au niveau de l'assurance au moment de la location et équipent les voitures avec « des dispositifs télématiques » pour faciliter l'accès à celles-ci (Pottebaum, Scheidl & Schiller, 2017).

Tableau 7 : *Synthèse des avantages et inconvénients spécifiques au modèle d'affaires « peer-to-peer »*

Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> - Diversification de l'offre de véhicules - Disponible dans un plus grand nombre d'endroits - Réduction des coûts liés au véhicule pour le propriétaire - Gestion liée à l'assurance effectuée par la plateforme 	<ul style="list-style-type: none"> - Nécessité de réserver le véhicule - Indisponible quand le propriétaire utilise son véhicule - Les prix peuvent être variables

Source : Auteurs

2.6.2.1.2. Leviers et freins

Afin de développer ce modèle plus en profondeur, il est important de faire connaître et de communiquer au sujet de ce type de voiture partagée, encore peu connu et peu répandu dans notre société. Une communication plus importante et efficace de la part de la plateforme, et relayée par des organismes indépendants ou publics, afin de faire connaître aux citoyens le fonctionnement de ce modèle. Également, une couverture médiatique plus importante ou encore le bouche-à-oreille sont essentiels pour donner confiance aux potentiels futurs utilisateurs précisant que les assurances sont prises en charge par les plateformes par exemple, peuvent permettre de développer ce modèle. Par ailleurs, ce modèle peut être facilement mis en place que ce soit dans un milieu urbain ou rural, notamment car il ne nécessite pas d'investissement particulier (Bansal et al., 2018).

Concernant les freins, ce modèle n'a pas, au contraire des modèles commerciaux vus précédemment, l'avantage d'avoir accès à des parkings ou des zones de stationnement mis à disposition par les entreprises de voiture partagée. Ceci peut donc être une barrière pour l'utilisateur, étant donné la difficulté actuelle de se garer dans les grandes villes notamment. D'autres freins sont la fiabilité et la prévisibilité des véhicules mis à disposition des propriétaires pour les utilisateurs/locataires (Bansal et al., 2018). En effet, les voitures ne sont pas toujours en bon état, et peuvent dans certains cas être anciennes, dégradées ou encore plus polluantes que des véhicules standards, ce qui ne convient pas à certains utilisateurs.

Tableau 8 : *Synthèse des leviers et freins spécifiques au modèle d'affaires « peer-to-peer »*

Leviers	Freins
<ul style="list-style-type: none"> - Communication plus importante - Mis en place facilement - Adaptable en milieu urbain et rural, aux endroits plus isolés 	<ul style="list-style-type: none"> - Manque d'accessibilité à des places de stationnement - Fiabilité des véhicules pas connue à l'avance

Source : Auteurs

2.6.2.2. Le modèle d'affaires collaboratif

Le modèle d'affaires de voiture partagée dit « collaboratif » est étroitement lié avec la théorie de l'économie de partage que nous avons vu précédemment. Dans ce modèle, l'objectif est non lucratif, ce qui va à l'encontre des objectifs financiers rencontrés dans les précédents modèles (Novikova, 2017). Ici, « *les membres contribuent collectivement aux ressources et gèrent l'organisation d'autopartage*³² » (Cohen & Kietzmann, 2014, p.285).

2.6.2.2.1. Avantages et inconvénients

Au sein du modèle collaboratif, plusieurs sous-modèles peuvent exister :

- Des particuliers, connaissances, proches ou voisins décident spontanément de partager une voiture ou plusieurs voitures pour en partager les frais (Bansal et al., 2018). Le véhicule peut donc déjà appartenir à un membre de ce groupe privé, ou être acheté en copropriété. Ces groupes collaboratifs peuvent être créés et gérés de manière autonome, ou peuvent dans certains cas être facilités par des plateformes qui lient des individus intéressés par ce moyen innovant de mobilité (Cohen, Shaheen, 2016).
- Certaines structures publiques (les communes par exemple) ou privées (telles que des entreprises) peuvent posséder une flotte de véhicule et les mettre à disposition des différents membres de ces structures (habitants, employés, etc.). Dans le même ordre d'idée, des coopératives citoyennes, des groupes de particuliers qui se regroupent afin de subvenir à un besoin commun, peuvent acheter un ou plusieurs véhicule(s) pour l'utilisation des membres de la coopérative (Cohen & Shaheen, 2016).

³² Traduit de l'anglais

Tableau 9 : *Synthèse des avantages et inconvénients spécifiques au modèle d'affaires collaboratif*

Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> - Partage des coûts - Convivialité et liens sociaux renforcés 	<ul style="list-style-type: none"> - Nécessité de gérer l'entretien du/des véhicule(s) - Difficulté d'accès au véhicule (gestion de la réservation et de la demande) - Responsabilité partagée entre les utilisateurs

Source : Auteurs

2.6.2.2.1. Leviers et freins

En ce qui concerne le modèle d'affaires collaboratif organisé entre particuliers, les leviers et freins sont majoritairement identiques à ceux du modèle « peer-to-peer ». En effet, afin de développer ce modèle, il est important d'avoir une communication plus importante et plus efficace pour faire connaître davantage ce modèle auprès des citoyens (Bansal et al., 2018). Ces communications, passant par de la promotion médiatique ou encore par le bouche-à-oreille, doivent être effectuées et relayées par les principaux acteurs que sont les organismes de voiture partagée, les structures publiques et par les utilisateurs mêmes. Ce modèle, comme le précédent, est également mis en place facilement, en prenant contact avec des organismes promouvant ce type de voiture partagée, et est, en outre, adapté aux milieux plus isolés tant urbains que ruraux (Kowalkowski & Nansubuga, 2021).

Concernant les freins, il y a, tout comme dans le modèle « peer-to-peer », le manque ou la difficulté d'accès à des places de stationnement (Bansal et al., 2018). De plus, il n'existe pas réellement d'assurances adaptées aux besoins des utilisateurs de la voiture partagée organisée de manière informelle entre particuliers. Ceci demande donc d'effectuer généralement des démarches supplémentaires auprès des assureurs pour les utilisateurs, ce qui peut donc constituer une barrière pour ceux-ci.

Tableau 10 : *Synthèse des leviers et freins spécifiques au modèle d'affaires collaboratif*

Leviers	Freins
<ul style="list-style-type: none"> - Communication plus importante - Mis en place facilement - Adapté en milieu urbain et rural, aux endroits plus isolés 	<ul style="list-style-type: none"> - Manque d'accessibilité à des places de stationnement - Peu d'assurance adaptée à ce type de partage, démarches supplémentaires

Source : Auteurs

2.6.3. Conclusions

La littérature nous a permis de mettre en évidence les caractéristiques divergentes et communes aux différents modèles d'affaires de la voiture partagée. À travers l'analyse littéraire, nous pouvons ressortir deux grandes catégories de modèles d'affaires : les modèles commerciaux, ou B2C, ainsi que les modèles organisés entre particuliers. Au sein de ces deux catégories, cinq grands modèles d'affaires principaux en ressortent.

Concernant la catégorie des modèles commerciaux, les modèles sont souvent organisés par des sociétés ou des opérateurs de voitures partagées dont l'objectif est de générer du profit. Premièrement, au sein de cette catégorie, le modèle « roundtrip » a comme avantage d'avoir des stations facilement reconnaissables. Néanmoins, il a comme inconvénients, pour l'utilisateur, de devoir ramener la voiture à la station de départ et d'être peu flexible étant donné l'obligation de réserver la voiture à l'avance. Par ailleurs, c'est le modèle commercial où la logistique dans la gestion de la flotte est la plus facilitée. Deuxièmement, le modèle « one-way » a, tout comme le modèle « roundtrip », l'avantage d'avoir des stations facilement reconnaissables. De plus, comparé au modèle « roundtrip », c'est un modèle plus flexible pour l'utilisateur, qui a le choix de la station de dépôt de la voiture. Néanmoins, ce modèle demande une logistique plus importante au niveau de la gestion de la répartition des véhicules dans les stations. Dernièrement, le modèle « free-floating » permet, quant à lui, d'avoir une grande flexibilité pour l'utilisateur, celui-ci n'étant pas dans l'obligation de devoir effectuer une réservation et pouvant aller où il le désire. Cependant, c'est le modèle qui, d'après la littérature, a la logistique la plus complexe au niveau de la gestion de la flotte en ayant plus rapidement une répartition inégale des véhicules. Enfin, l'ensemble de ces modèles commerciaux permettent d'avoir accès à un stationnement facilité pour l'utilisateur. Leurs mises en place sont facilitées par la proximité d'autres moyens de transport et l'intermodalité dans des zones denses, mais sont cependant tous difficilement mis en place dans des milieux ruraux et très isolés.

Concernant la catégorie des modèles organisés entre particuliers, ceux-ci n'ont plus pour objectif de générer du profit comparé aux modèles commerciaux, mais cherchent à partager les frais liés à la possession d'un véhicule individuel. Premièrement, le modèle « peer-to-peer », reposant sur l'utilisation d'une plateforme, permet à l'utilisateur d'avoir un choix conséquent de véhicules, disponibles à divers endroits, en fonction de ses besoins. Néanmoins, ce modèle a comme inconvénient pour l'utilisateur de ne pas avoir de prix fixes et de ne pas connaître la fiabilité du véhicule. Deuxièmement, le modèle « collaboratif » permet une convivialité plus

importante entre les utilisateurs. Les inconvénients sont que cela nécessite un entretien du véhicule conséquent et, dans certains cas, ce modèle peut mener à des tensions entre les utilisateurs. Malgré le fait que ces deux modèles permettent de partager les frais liés à la possession d'une voiture, ces modèles ne permettent pas d'avoir accès facilement à des places de stationnement. Étant donné qu'il est nécessaire de réserver le véhicule et que celui-ci nécessite une gestion du planning d'utilisation du véhicule plus complexe, ces modèles organisés entre particuliers sont moins flexibles que les modèles commerciaux. Cependant, ils sont plus facilement mis en place et peuvent convenir à des zones moins denses, dans tous types de milieux, qu'ils soient ruraux, isolés ou à l'inverse urbains et denses. Afin de favoriser la mise en place de ces modèles, une communication plus importante, notamment sur l'existence ou le fonctionnement des assurances liées à ceux-ci, est un levier clé.

2.7. Conclusions et tableaux de synthèse de l'analyse littéraire concernant la voiture partagée

À travers l'analyse de la littérature, divers objectifs sociétaux ainsi que les avantages et inconvénients pour l'utilisateur mais également les leviers ou freins au développement de la voiture partagée ont pu être mis en évidence. Ceux-ci ont été définis de manière globale pour la voiture partagée, ou de manière plus spécifique à chaque modèle. Avant de passer à la comparaison de ces caractéristiques avec la partie pratique de notre analyse, voici certains tableaux de synthèses permettant de visualiser ces caractéristiques.

Premièrement, le tableau 11 est un tableau de synthèse reprenant les objectifs sociétaux de la voiture partagée.

Tableau 11 : *Synthèse des objectifs sociétaux de la voiture partagée pour la société*

Objectifs sociétaux
Désengorgement et décongestion des grandes villes surpeuplées de voitures
Résoudre le problème de stationnement
Réduction de la pollution

Source : Auteurs

Par ailleurs, de manière globale, le tableau 12 reprend les avantages et inconvénients de la voiture partagée pour l'utilisateur. Le tableau 13 reprend quant à lui les principaux leviers, ou moyens d'actions, et freins, ou barrières, au développement de la voiture partagée.

Tableau 12 : *Synthèse des avantages et inconvénients de la voiture partagée pour l'utilisateur*

Avantages	Inconvénients
Augmentation de la mobilité	Manque de flexibilité
Diminution des coûts	Fonctionnement et flexibilité
Augmentation de la liberté	Manque d'adaptabilité
Diminution des complications quotidiennes	

Source : Auteurs

Tableau 13 : *Synthèse des leviers et freins globaux au développement de la voiture partagée*

Leviers	Freins
Politiques prises par les principaux acteurs Financement de la part des communes Intégration à d'autres moyens de transport Développement des TIC	Mentalité des populations/perception de l'objet « voiture » Démarches administratives Craintes vis-à-vis de l'organisation et du fonctionnement

Source : Auteurs

Ces précédents tableaux reprennent donc ces caractéristiques pour la voiture partagée d'un point de vue global. Toutefois, au travers de la revue de littérature, nous avons mis en avant cinq modèles d'affaires de la voiture partagée, identifiés précédemment, chacun présentant des caractéristiques propres. Celles-ci, ainsi que les avantages et inconvénients d'utilisation pour l'utilisateur seront repris dans les tableaux 14 à 18.

Tableau 14 : *Synthèse des avantages et inconvénients spécifiques au modèle d'affaires « roundtrip » pour l'utilisateur*

Modèle « roundtrip »		
Caractéristiques	Avantages pour l'utilisateur	Inconvénients pour l'utilisateur
Véhicule : mis à disposition par une entreprise Accès : avec une application, un badge ou une carte membre Coûts fixes faibles, coûts variables élevés	Facilité de retrouver les voitures grâce aux stations spécifiques	Nécessité de ramener la voiture dans la station de départ

Source : Auteurs

Tableau 15 : *Synthèse des avantages et inconvénients spécifiques au modèle d'affaires « one-way » pour l'utilisateur*

Modèle « one-way »		
Caractéristiques	Avantages pour l'utilisateur	Inconvénients pour l'utilisateur
Véhicule : mis à disposition par une entreprise Accès : avec une application, un badge ou une carte membre Coûts fixes faibles, coûts variables élevés	Choix de la station de dépôt	L'utilisateur est dépendant du nombre de stations

Source : Auteurs

Tableau 16 : *Synthèse des avantages et inconvénients spécifiques au modèle d'affaires « free-floating » pour l'utilisateur*

Modèle « free-floating »		
Caractéristiques	Avantages pour l'utilisateur	Inconvénients pour l'utilisateur
Véhicule : mis à disposition par une entreprise Accès : avec une application, un badge ou une carte membre Utilisation d'une application pour géolocaliser le véhicule Coûts fixes faibles, coûts variables élevés	Flexibilité accrue	Faible présence dans les villes peu denses

Source : Auteurs

Tableau 17 : *Synthèse des avantages et inconvénients spécifiques au modèle d'affaires « peer-to-peer » pour l'utilisateur*

Modèle « peer-to-peer »		
Caractéristiques	Avantages pour l'utilisateur	Inconvénients pour l'utilisateur
Véhicule : mis à disposition par un particulier Basé sur une plateforme Parfois à but lucratif Accès : dispositifs télématiques (application) ou échange des clés Coûts variables en fonction de l'offre et des modèles de voiture	Diversification de l'offre de véhicules	Nécessité de réserver le véhicule

Source : Auteurs

Tableau 18 : *Synthèse des avantages et inconvénients spécifiques au modèle d'affaires collaboratif pour l'utilisateur*

Modèle collaboratif		
Caractéristiques	Avantages pour l'utilisateur	Inconvénients pour l'utilisateur
Véhicule : mis à disposition par un particulier, un groupe de personnes, une entité publique ou privée Parfois basé sur une plateforme Accès : avec un boîtier sur la voiture ou échange des clés en mains propres Sans but lucratif	Partage des coûts	Nécessité de gérer l'entretien du/des véhicule(s)

Coûts répartis entre les particuliers		
---------------------------------------	--	--

Source : Auteurs

Enfin, les tableaux 19 à 23 sont quant à eux des tableaux de synthèse reprenant les leviers et freins spécifiques au développement de la voiture partagée concernant chaque modèle.

Tableau 19 : *Synthèse des leviers et freins spécifiques modèle d'affaires « roundtrip » pour l'utilisateur*

Modèle « roundtrip »	
Leviers	Freins
Logistique facilitée dans la gestion de la flotte Se développe facilement grâce à l'intermodalité	Inadapté aux zones très isolées et rurales

Source : Auteurs

Tableau 19 : *Synthèse des leviers et freins spécifiques modèle d'affaires « one-way » pour l'utilisateur*

Modèle « one-way »	
Leviers	Freins
Proximité des autres moyens de transport Nombre de stations important	Difficulté organisationnelle et logistique importante

Source : Auteurs

Tableau 21 : *Synthèse des leviers et freins spécifiques au modèle d'affaires « free-floating » pour l'utilisateur*

Modèle « free-floating »	
Leviers	Freins
Densité de population importante Nombre de véhicules important Aides communales et régionales concernant le parking	Inadapté aux villes peu denses

Source : Auteurs

Tableau 22 : *Synthèse des leviers et freins spécifiques au modèle d'affaires « peer-to-peer » pour l'utilisateur*

Modèle « peer-to-peer »	
Leviers	Freins
Communication plus importante Mis en place facilement Adaptable en milieu urbain et rural	Manque d'accessibilité à des places de stationnement

Source : Auteurs

Tableau 23 : *Synthèse des leviers et freins spécifiques au modèle d'affaires collaboratif pour l'utilisateur*

Modèle collaboratif	
Leviers	Freins
Communication plus importante Mis en place facilement Adapté en milieu urbain et rural	Manque d'accessibilité à des places de stationnement

Source : Auteurs

Avant de passer à la partie pratique de notre mémoire, nous allons passer en revue quelques concepts voisins dans le domaine de la mobilité proche de celui de la voiture partagée. Ceci permettra d'avoir une connaissance plus vaste de l'existence d'autres moyens de mobilité partagée.

3. Concepts voisins de la voiture partagée en termes de modèles d'affaires innovants dans le domaine de la mobilité

Après avoir analysé le concept de la voiture partagée, il nous semble pertinent de s'intéresser à ses concepts voisins afin d'offrir une vue d'ensemble des différentes solutions de mobilité existantes.

Au sein de cette section, nous exposerons, sur base de la littérature, les différents modèles d'affaires des vélos et des trottinettes partagées, du covoiturage, des plateformes telles Uber ou Lyft, des services de taxis, des sociétés de location de voitures ainsi que le modèle d'affaires des plateformes « MaaS ». Bien qu'étant conscients qu'il puisse exister d'autres modèles d'affaires innovants en termes de mobilité, nous nous limitons à ces six exemples.

Premièrement, au sein des modèles d'affaires innovants voisins au cas de la voiture partagée, il est pertinent de mentionner le vélo partagé. Il se définit de manière large comme « *l'utilisation partagée d'une flotte de vélos, qui est accessible au public et sert de moyen de transport public*³³ » (Cohen, Marsden, Parkes & Shaheen, 2013, p.94). À ses débuts, le vélo partagé prenait la forme de stations réparties en ville dans lesquelles les utilisateurs venaient emprunter un vélo, avec l'obligation de le ramener dans l'une des stations. Ce système a donc beaucoup de similitudes avec les modèles basés sur les stations des voitures partagées. Par la suite, une nouvelle forme de vélo partagé a également vu le jour, à savoir le vélo partagé en flotte libre. Ce modèle signifie que l'utilisateur peut laisser le vélo emprunté à n'importe quel endroit dans un périmètre géographique déterminé (Gao, & Li, 2020). Plus récemment, nos sociétés ont vu émerger les trottinettes électriques partagées. De la même manière que les vélos partagés en flotte libre, les trottinettes électriques partagées offrent la possibilité aux utilisateurs d'emprunter une trottinette électrique dans une zone géographique déterminée. Les entreprises exploitantes et mettant à disposition ces véhicules prennent en charge l'entretien, la recharge des batteries et la gestion des endroits de dépôt de ces trottinettes. Les utilisateurs empruntent également ces trottinettes via une application mobile.

Deuxièmement, un autre modèle d'affaires qui, d'apparence, semble proche de la voiture partagée est le covoiturage. Le covoiturage se définit comme :

³³ Traduit de l'anglais

« L'utilisation commune d'un véhicule automobile par un conducteur et un ou plusieurs passagers, afin de partager les coûts (à but non lucratif) ou de compenser le conducteur (c.-à-d. service payant) en utilisant les informations de facturation fournies par les participants (à but lucratif)³⁴ » (Ayfantopoulou, Kortsari & Mitropoulos, 2021, p.1).

Sur base de cette définition, nous pouvons mentionner comme exemple la plateforme Blablacar, qui permet du covoiturage entre particuliers. Il existe aussi le covoiturage de manière informelle, où des individus s'organisent entre eux afin de rejoindre diverses locations.

Troisièmement, il est important de mentionner les modèles émergents tels que les plateformes Uber ou encore Lyft. Selon Le Vine et al. (2014), ces entreprises ont pour objectif d'établir une relation entre un conducteur de voiture et un client, à travers une plateforme et une application. Ce dernier paie pour être conduit d'un point « A » à un point « B ». Se rapprochant fortement du modèle d'affaires de la voiture partagée, la grande différence entre ces deux modèles réside dans le fait que ce n'est pas l'utilisateur final qui conduit la voiture, comme c'est le cas dans la voiture partagée (Le Vine et al., 2014).

Quatrièmement, dans le même ordre d'idée, le modèle d'affaires des services de taxi se rapproche également de la voiture partagée. Comme les plateformes telles qu'Uber ou Lyft, les taxis se différencient de la voiture partagée par le fait que l'utilisateur final ne conduit pas la voiture. Étant donné que les modèles d'affaires des services de taxis et des plateformes Uber ou Lyft se ressemblent considérablement, et de par la forte croissance de ces derniers qui sont parfois exemptés de certaines régulations, les services de taxis demandent qu'il y ait plus de réglementation au sein de ces plateformes (Le Vine et al., 2014). La différence majeure entre ces deux modèles persiste donc dans la réglementation et dans les exigences concernant le modèle des taxis, notamment au niveau des véhicules, des tarifs ou encore du nombre de licences disponibles (Ledesma, López & Poó, 2017).

Cinquièmement, il est important de mentionner la location de voiture comme étant un modèle d'affaires proche de celui de la voiture partagée. La location de voiture se définit comme la location de véhicules, pouvant aller de la citadine à l'utilitaire, à des clients au travers d'une agence. La location se fait au travers d'un contrat entre deux parties, le client et l'agence de location, qui détermine la durée de location ainsi que le montant facturé défini sur base de

³⁴ Traduit de l'anglais

différents critères (He, Huang, Xie & Zhang, 2013). Ce contrat implique certaines conditions telles qu'un dépôt de garantie ou encore un état des lieux du véhicule. En effet, nous voyons que le principe central reste le même que celui de la voiture partagée mais que l'interaction avec les clients et les contraintes liées à la durée minimale de location sont différentes.

Dernièrement, le modèle d'affaires des plateformes « Mobility as a Service » est un concept étroitement lié avec celui de la voiture partagée. Celui-ci permet en effet d'intégrer la voiture partagée à d'autres moyens de mobilité, ce qui offre une intermodalité croissante à l'utilisateur. Afin d'identifier quelles sont les caractéristiques principales du modèle d'affaires des plateformes « MaaS », David Van Kesteren souligne qu'il est important que les fournisseurs de ces plateformes offrent une large variété de moyens de mobilité tels que les transports publics, les vélos partagés ou encore les voitures partagées. Par ailleurs, il est nécessaire que ces plateformes fournissent un moyen de réservation et de paiement facile, un système de planification de voyage ainsi que des données en temps réel. Enfin, celles-ci doivent proposer aux utilisateurs différents services tels que des parkings accessibles ou encore des cartes d'essence (Van Kesteren, n.d.).

De plus en plus de modèles d'affaires de mobilité liés à l'économie de partage apparaissent dans notre société. Ceux-ci permettent d'avoir un choix plus varié et plus adapté pour les différents besoins des utilisateurs. C'est également l'intégration de ces divers moyens avec les autres moyens de mobilité existants, tels que les transports en commun ou la voiture partagée, qui permet de supporter le développement d'une mobilité plus durable.

4. Synthèse théorique

Sur base de la littérature, nous avons premièrement défini deux notions nécessaires à la compréhension du sujet de notre mémoire. D'une part, cela nous a permis de comprendre l'économie de partage comme étant un modèle économique organisé de pairs à pairs permettant un accès temporaire à des biens ou services étant sous-exploités. Elle peut être mise en place à des fins commerciales ou non et s'effectue sans transfert de propriété. Ce modèle est facilité par les technologies de l'information. Cette définition se positionne comme étant stimulée par trois dimensions que sont l'économie de l'accès, l'économie des plateformes ainsi que l'économie communautaire. Ensuite, l'analyse de la littérature scientifique a permis d'identifier les caractéristiques propres au concept de modèle d'affaires innovant. Cela nous a permis de définir le modèle d'affaires innovant comme étant la manière dont une organisation coordonne ses activités, sur base d'actifs et de processus clés, et ses relations avec les diverses parties prenantes de l'industrie dans laquelle elle opère afin de faire une proposition de valeur de manière inédite à un client final et de générer du profit ou non. De plus, d'un point de vue managérial, cela induira une gestion du changement tant au sein de l'entreprise qu'auprès des clients.

Ensuite, toujours sur base de la littérature, nous nous sommes concentrés sur le sujet principal de ce mémoire qu'est la voiture partagée. Dans un premier temps, nous avons défini la voiture partagée comme étant un service de location de voitures à court terme, pratique et destiné à remplacer la propriété d'un véhicule privé. Pour l'utilisateur, la voiture partagée sert de complément aux différents moyens de transport en commun existants et s'inscrit dans une multimodalité enrichie.

La voiture partagée se caractérise comme l'accès à une flotte de véhicules, située à proximité des résidences ou de certaines zones clés au sein d'une ville. Ces véhicules peuvent appartenir à des entreprises privées, des citoyens ou encore des collectivités de citoyens. Les coûts de la voiture partagée regroupent généralement des coûts fixes et variables qui englobent tous les frais liés à l'utilisation du véhicule. Selon les modèles, l'accès au véhicule se fait soit en réservant une voiture via une application ou via internet, soit en accédant à la voiture directement. Afin d'apporter plus de clarté dans notre compréhension de la voiture partagée, nous avons décidé d'exclure de la définition les services « traditionnels » de taxis, de location de voitures, les services tels qu'Uber ou encore le covoiturage sous toutes ses formes.

Après cela, nous avons identifié les objectifs pour la société ainsi que les avantages et les inconvénients globaux pour les utilisateurs. Les objectifs sociétaux sont le désengorgement et la décongestion des villes, la diminution des problèmes liés au stationnement mais également les objectifs environnementaux liés à la baisse des émissions carbone de l'utilisateur par rapport à l'utilisation d'une voiture personnelle. Les avantages qui en ressortent pour l'utilisateur sont une augmentation de la mobilité, une diminution des coûts, une augmentation de la liberté et une diminution des complications quotidiennes. Les inconvénients identifiés pour l'utilisateur sont quant à eux le manque de flexibilité, le manque d'adaptabilité, le fonctionnement et la complexité de ce modèle.

De plus, la littérature nous a permis d'identifier les différents leviers et freins qui peuvent impacter le développement de la voiture partagée. D'une part, le premier levier qui est mis en évidence est un levier politique qui reprend les choix et les soutiens mis en place au sein des différents niveaux de pouvoir. Le second levier est l'intégration de la voiture partagée aux autres moyens de transport afin d'offrir aux utilisateurs une grande complémentarité entre les différents moyens de transport. Le troisième levier est le développement des technologies et particulièrement des TIC. D'autre part, le premier frein identifié réside dans la mentalité des populations qui découle d'un attachement profond à la voiture personnelle. Un second frein est la complexité perçue des démarches à entreprendre afin de se tourner vers la voiture partagée. Le dernier frein consiste dans la crainte liée au changement, amplifiée par la méconnaissance du système des voitures partagées de la part des citoyens.

Par la suite, la littérature a permis de mettre en évidence cinq modèles de la voiture partagée existants. Premièrement, une distinction a été faite entre les modèles d'affaires commerciaux, derrière lesquels se cachent généralement un objectif de profit, et les modèles organisés entre particuliers, principalement basés sur l'échange entre particuliers souvent à travers une plateforme. Au sein des modèles commerciaux, trois modèles ressortent, qui sont le modèle en « roundtrip », le modèle en « one-way » et le modèle en « free-floating ». Au sein des modèles organisés entre particuliers, deux modèles sont identifiés, le modèle en « peer-to-peer » et le modèle « collaboratif ». De plus, pour chacun de ces modèles, des avantages et des inconvénients spécifiques ainsi que des freins et leviers spécifiques à chacun de ceux-ci ont été mis en évidence (voir tableaux 14 à 23).

Enfin, la littérature a permis d'identifier différents concepts voisins à la voiture partagée en termes de modèle d'affaires innovant afin d'offrir une vue d'ensemble sur les différents moyens

de mobilité existants. Des précisions sur les modèles d'affaires des vélos et trottinettes en « free-floating », sur les modèles de covoiturage, sur les plateformes telles qu'Uber ou Lyft, sur les services de taxis, les agences de location de voitures et les plateformes « MaaS » ont notamment été apportées.

Après avoir défini, à travers la revue de littérature, les principales notions liées à la compréhension de la voiture partagée, la voiture partagée en elle-même ainsi que les différents modèles d'affaires existants au sein de ce concept, nous allons contextualiser la notion de voiture partagée dans la zone géographique étudiée.

PARTIE 2 : PARTIE PRATIQUE

1. Contextualisation de la voiture partagée dans la zone géographique étudiée

Afin d'introduire la partie empirique de notre mémoire, nous allons commencer par contextualiser la voiture partagée dans le cadre de notre étude en présentant l'histoire de ce concept, et plus particulièrement le développement de celui-ci dans la zone géographique étudiée. Nous énoncerons les définitions de la voiture partagée issues de certains acteurs et mettrons en évidence également les caractéristiques juridiques et réglementaires spécifiques de la voiture partagée. Enfin, nous expliciterons les leviers et moyens d'action spécifiques au développement de la voiture partagée en Wallonie et dans la région de Bruxelles-Capitale, avant de citer les défis futurs de la voiture partagée dans la zone géographique étudiée.

1.1. Historique

Le concept de voiture partagée, ou autopartage, apparaît en 1948 avec la création d'une organisation d'autopartage à Zurich, en Suisse, la « SEFAGE » ou « Selbstfahrengenossenschaft³⁵ » (Fournier, n.d.).

Ce concept est repris de manière plus approfondie par l'ingénieur et architecte français Jacques D'Welles en 1951 dans la revue *Urbanisme*. Celui-ci évoque notamment les problèmes liés au stationnement des voitures dû à la croissance du nombre de voitures dans les villes : « *Le nombre des voitures automobiles augmente selon une progression irrésistible. À chaque augmentation du parc de 1.000 voitures visiteuses correspond la nécessité de trouver des kilomètres de trottoir d'accostage nouveaux* ». Pour résoudre ce problème, il propose notamment la création d'une

« Société de transport en commun individuelle où chaque abonné à la Société se présente, il monte dans la première "citadine" disponible, son carnet d'abonné est pointé, avec inscription de numéro de la "citadine", de l'heure, du kilométrage, etc. Il s'en sert à sa guise [...] en remisant après chacune d'elles sa voiture à une station-garage de la Société. Chaque fois qu'il remet sa voiture à une station et qu'il en reprend une nouvelle à une autre, son carnet est pointé avec inscription. À la fin du mois, il

³⁵ Traduit littéralement comme une « Coopérative d'autopartage » ou encore « Coopérative d'automobilistes ».

reçoit sa note de transport, comme sa note de consommation de gaz » (d'Welles, 1951, p.56).

Cette description se rapproche donc fortement de ce que nous appelons aujourd'hui les voitures partagées, ou autopartage.

S'ensuivent dès lors différentes évolutions de ce concept/modèle et vingt ans plus tard, dans les années 1970, différents projets concrets sont lancés. Parmi ceux-ci, le projet Procotip, lancé en 1971 à Montpellier, consistait en un système de voitures partagées en libre-service. À l'époque, 150 voitures étaient disponibles dans les rues pour les utilisateurs possédant un abonnement à ce service. Néanmoins, ce projet s'éteint en 1973 dû à un manque de soutien financier et administratif (Biau, 1991). Un autre exemple est le projet Witkcar, inauguré en 1974 à Amsterdam, qui consistait en un système de voitures électriques partagées et qui fut l'un des projets les plus aboutis de l'époque. Malheureusement, le soutien nécessaire n'était pas suffisant de la part du gouvernement afin que celui-ci puisse se développer et soit un succès au sein d'une grande ville comme Amsterdam (BBC, 2018).

Finalement, ce concept ne se développera véritablement qu'à partir de la fin des années 1980.

En 1987, à Zurich, les coopératives ShareCom à Zurich et ATG (Auto Teilet Genossenschaft) à Stans (commune Suisse) sont fondées et, en 1997, font fusion pour former la nouvelle coopérative, sous le nom de Mobility CarSharing. À cette date-là, celle-ci compte déjà 760 véhicules, pour 17 400 utilisateurs (Mobility, n.d.).

En Allemagne, Stattauto Drive est créé en 1988 par un projet de recherche universitaire ayant pour objectif de démontrer que les voitures partagées peuvent être une bonne alternative comme moyen de transport à la voiture individuelle.

Ces deux coopératives sont donc considérées comme les pionnières dans le développement de la voiture partagée.

Durant la fin des années 1990, ce concept se développe internationalement, notamment en Europe (Allemagne, Suisse, France, Pays-Bas, Royaume-Unis ou encore en Autriche), en Amérique du Nord (Etats-Unis et Canada) ou encore en Asie (Singapour et au Japon) (Shaheen, Sperling & Wagner, 1999).

En 2014, selon l'Association des Constructeurs Européens d'Automobiles, le nombre d'utilisateurs des voitures partagées était d'environ 4,94 millions dans le monde. Fin de l'année

2020, Berg Insight, une entreprise d'analystes et de consultance privée, a estimé qu'il y avait environ 71,9 millions d'utilisateurs des voitures partagées et estime qu'en 2025 ce nombre attendra 190,3 millions d'utilisateurs, soit une croissance d'environ 21,5% par an. Cette même étude montre que les utilisateurs proviennent principalement d'Europe, d'Amérique du Nord ainsi que de l'Asie-Pacifique. Parmi les pays ayant le plus d'utilisateurs, la Russie, l'Allemagne, l'Italie, les Etats-Unis, la Corée du Sud, la Chine ou encore le Japon se retrouvent en tête (Svegander, 2021).

1.2. La voiture partagée dans la zone géographique étudiée

Dans la zone géographique étudiée, c'est l'ASBL Taxistop (désormais Mpact) qui a initié le développement de la mobilité partagée. Elle est particulièrement impliquée dans l'expansion de celle-ci à travers divers projets (Mpact, n.d.). Cette organisation belge a pour objectif de

*« Rendre la mobilité plus efficace et accessible en se basant sur le principe "Faire plus avec moins". Nous voulons plus de partage, d'optimisation des ressources existantes, plus de liens entre citoyens, de cohésion sociale, plus d'espaces verts mais aussi plus d'alternatives de transport... Et moins d'embouteillages, d'émission de CO², de véhicules qui circulent, de ressources non exploitées... **Qui dit plus efficace, dit plus durable** » (Mpact, n.d.).*

En 2000, la SA Optimobil, future Optimobil Belgium, est créée au travers d'un partenariat entre Taxistop (Belgique) et Cambio Mobilitätsservice (Allemagne). Cette organisation a pour but de développer les voitures partagées en Belgique, sous le nom de Cambio, grâce notamment aux structures locales Optimobil Wallonie, Optimobil Bruxelles et Optimobil Vlaanderen ainsi qu'aux actionnaires tels que le VAB, une association d'automobilistes, et la SNCB, la Société nationale des chemins de fer belges.

En 2002, grâce à un partenariat associant Cambio avec les opérateurs de transport public, la TEC, la STIB et De Lijn, les voitures partagées arrivent à Namur. Par la suite, celles-ci sont instaurées à Bruxelles en 2003 (Mpact, n.d.).

Par après, le service de voiture partagée s'est fortement répandu un peu partout dans le territoire. Taxistop, le pionnier pour le développement de ce concept dans la zone étudiée, continua l'expansion de la voiture partagée sous différentes formes. En effet, en 2012, *« Taxistop reprend Cozycar (à l'époque Autopia) pour le développement de l'autopartage entre particuliers en Wallonie. En 2015, le service est lancé à Bruxelles »* (Mpact, n.d.).

Comme vu précédemment dans l'analyse littéraire, les plateformes « MaaS » peuvent avoir un impact dans le développement de la voiture partagée. En 2015, avec la collaboration de Cambio et de VAB, Taxistop crée Olympus Mobility, la première plateforme de mobilité durable et partagée en Belgique, travaillant principalement avec des entreprises. Cette plateforme « MaaS », « Mobility as a Service », permet de faire coopérer et de coordonner les différents moyens de transport entre eux, afin que les utilisateurs finaux puissent disposer du moyen de transport qu'ils désirent (Van Kesteren, n.d.).

Début 2022, près de 20 ans après le lancement de la voiture partagée en Belgique, Autodelen, une association qui a pour objectifs de renforcer et de développer la mobilité partagée en Belgique et particulièrement en Flandre, estimait qu'il y avait environ 194 000 utilisateurs de voitures partagées en Belgique pour l'année 2021. Ceci représente donc une augmentation d'environ 20% à 30% par rapport à l'année précédente.

Cependant, lorsqu'on analyse plus en détails ces chiffres, on se rend compte que la répartition des utilisateurs en Belgique est très disproportionnée en fonction des régions géographiques. En effet, ils estiment, pour l'année 2021, qu'environ 63 000 utilisateurs sont présents dans la région de Bruxelles-Capitale, soit environ 33% des utilisateurs belges. En Wallonie, ce sont uniquement 8200 utilisateurs qui sont présents, soit environ 4,2% des utilisateurs belges. Un déséquilibre d'un point de vue du développement de la voiture partagée est donc bien réel entre ces deux régions et mérite d'être étudié (Autodelen, 2021).

L'assimilation de l'histoire de la voiture partagée dans le monde, et plus précisément en Wallonie et dans la région de Bruxelles-Capitale, nous permet de mieux comprendre l'évolution de ce concept dans la zone géographique étudiée. Nous allons désormais compléter la définition apportée par la revue de littérature en ajoutant des caractéristiques de la définition propre à l'échelle de notre pays.

1.3. Définition de la voiture partagée dans la zone géographique étudiée

Après avoir défini le concept de voiture partagée lors de la revue de littérature scientifique à travers diverses définitions d'auteurs, nous nous concentrons désormais sur des caractéristiques propres de la définition de ce concept dans le contexte étudié.

En Wallonie, la voiture partagée est définie comme étant

« Une solution qui permet de disposer d'une voiture sans en posséder une personnellement. [...] Le principe est simple : chaque client peut, quand il le souhaite, réserver le type de véhicule dont il a besoin et payer son utilisation selon la distance et la durée du trajet » (Wallonie Mobilité SPW, n.d.).

Le concept de voiture partagée est également défini à l'article 2.50 du Code de la route belge comme étant

« L'utilisation systématique et à tour de rôle par des personnes préalablement déterminées d'une ou de plusieurs voitures contre paiement par le biais d'une association de voitures partagées, à l'exception de l'utilisation de véhicules destinés à la simple location ou location-vente » (Code de la route, 2022, art. 2.50).

Le fait que cette définition soit présente dans la législation belge permet d'avoir une définition commune dans le contexte étudié, ce qui apporte plus de clarté, de précision et de crédibilité au concept. Ce cadre juridique est donc utile à son développement et à son utilisation. Par ailleurs, certaines caractéristiques plus précises liées au cadre juridique et à la réglementation de la voiture partagée dans la zone géographique étudiée seront mises en évidences dans la section suivante.

1.4. Caractéristiques juridiques et réglementaires de la voiture partagée dans la zone géographique étudiée

Afin que la voiture partagée puisse être mise en place à l'échelle de la Wallonie et de la région de Bruxelles-Capitale, il est nécessaire qu'un cadre réglementaire soit adopté. Ce cadre réglementaire permet de traduire en lois les divers éléments essentiels à la bonne mise en place de la voiture partagée. Cette section sera organisée en trois temps. Tout d'abord, les règles relatives aux conditions que les fournisseurs de services doivent remplir afin de pouvoir proposer leur structure en Wallonie et dans la région de Bruxelles-Capitale seront parcourues. Ensuite, nous allons expliciter les règles relatives à l'occupation de l'espace public et au stationnement. Enfin, les règles relatives aux assurances et responsabilités en cas d'accident seront mentionnées.

Premièrement, afin de se revendiquer comme proposant un service de voitures partagées, les entreprises ou associations exploitant ce service doivent être agréées. Cependant, il semblerait que cette agrégation ne soit en réalité effective que dans la région de Bruxelles-Capitale. En effet, dans cette région les opérateurs de voitures partagées sont obligés d'obtenir l'agrégation de la région afin de pouvoir exercer leur activité. Celle-ci est valable pour une durée de cinq ans et doit par la suite être renouvelée. En vue de l'obtenir, les opérateurs doivent fournir certaines données à la région afin de pouvoir faire une évaluation du service. Les données demandées sont, par exemple, des données d'exploitation, des données statistiques concernant les caractéristiques des trajets effectués, le type de clients et l'utilisation des véhicules partagés à moteur (Mobilité Wallonie, 2017).

De plus, au niveau communal, les entreprises offrant un service de voiture partagées doivent respecter un « *règlement relatif à l'installation et à la gestion des stations de carsharing* » (Mobilité Wallonie, 2017). Bien que les règlements d'agrégation ne soient pas adoptés au niveau régional en région Wallonne, certaines communes prennent les devants et imposent elles-mêmes leur règlement d'agrégation permettant à ces entreprises de s'implanter sur leur territoire. Par exemple, la ville de Liège a adopté lors d'un conseil communal du 2 septembre 2022 un règlement organisant l'agrégation des opérateurs de voitures partagées. Afin de respecter celui-ci, les opérateurs doivent notamment mettre à disposition des véhicules aux usagers 24h/24 et 7j/7, les véhicules doivent être facilement reconnaissables de l'extérieur via un sigle distinctif sur leur carrosserie, il doit y avoir une égalité d'accès au service à toute

personne physique ou morale préalablement identifiée, il doit y avoir un nombre minimum de cinq véhicules mis à disposition des usagers, etc. (Leblanc, n.d.). Les quelques règles mentionnées ci-dessus sont des exemples concrets de conditions spécifiques que les opérateurs de voitures partagées doivent respecter afin de recevoir une agrémentation.

Deuxièmement, concernant les règles relatives à l'occupation de l'espace public, celles-ci sont clairement définies dans le Code de la route. A l'article 70.2.1.3°d) du Code de la route belge, il est précisément stipulé la manière dont les places réservées au stationnement de voitures partagées doivent être indiquées :

« Un panneau additionnel avec la mention "carte de stationnement", "riverains" ou "voitures partagées" indique que le stationnement est réservé aux véhicules sur lesquels est apposée respectivement la carte communale de stationnement, la carte de riverain ou la carte de stationnement pour les voitures partagée à l'intérieur du pare-brise, ou, s'il n'y a pas de pare-brise, sur la partie avant du véhicule. » (Code de la route, art. 70.2.1.3°d)).

Cela permet de préciser que des places spécifiques sont attribuées aux voitures partagées afin d'assurer l'efficacité du service et de garantir une place pour déposer le véhicule à la fin de son utilisation.

De plus, concernant le stationnement des voitures partagées, le Code de la route stipule à l'article 2.53 qu'une carte de stationnement pour voitures partagées est « une carte communale de stationnement destinée spécifiquement au système de voitures partagées » (Code de la route, 2022, art. 2.53). Cela signifie que, sur demande auprès de l'administration communale, les voitures partagées peuvent bénéficier d'une carte de stationnement permettant aux utilisateurs de se stationner sous certaines conditions dans la commune où cette carte est émise. Cependant, comme le stipule le paragraphe 3 de l'article 2 de l'arrêté ministériel concernant la carte communale de stationnement du 9 janvier 2007, cette carte de voiture partagées « ne se rapporte qu'aux véhicules affectés par l'intermédiaire d'une association de partage de voiture, au partage de voitures, ou aux véhicules qu'une association de partage de voiture met à disposition de plusieurs de ses membres » (A.M. concernant la carte communale de stationnement du 9 janvier 2007, art. 2, §3).

Troisièmement, concernant les assurances, il est nécessaire que les véhicules utilisés lors du partage de voiture soient assurés selon les règles imposées par la loi. Néanmoins, nous pouvons

identifier deux cas de figure différents pour lesquels il est important de préciser les démarches nécessaires à effectuer afin que les véhicules soient assurés dans les règles. Le premier cas est celui du partage de voiture géré par un organisme de voiture partagée qui met à disposition sa propre flotte de véhicules. Dans ce cas, les opérateurs doivent inclure dans les coûts facturés aux utilisateurs une assurance en cas d'accident et doivent préciser explicitement les conditions de cette assurance aux utilisateurs (Allianz, n.d.). Le second cas est celui du partage de sa propre voiture entre particuliers. Dans ce cas, deux possibilités existent. Soit le propriétaire du véhicule ne passe pas via une plateforme et doit, dès lors, adapter son assurance auprès de son assureur afin d'être certain que les utilisateurs soient couverts en cas d'accident. Soit le propriétaire du véhicule passe par une plateforme et décide de souscrire à l'assurance proposée par la plateforme (Mobilité Wallonie, 2022). Quel que soit le cas, il est nécessaire de s'assurer que la compagnie d'assurance soit informée que le véhicule est partagé afin que cette dernière puisse adapter le contrat d'assurance et couvrir les différents utilisateurs.

Au travers de cette section, le cadre réglementaire relatif à la voiture partagée dans la zone géographique étudiée a été explicité. Dans la section suivante, deux exemples spécifiques de leviers influant sur le développement de la voiture partagée en Wallonie et dans la région Bruxelles-Capitale seront mis en avant.

1.5. Leviers spécifiques à la voiture partagée en Wallonie et dans la région de Bruxelles-Capitale

En plus des leviers généraux qui ont été vus lors de l'analyse littéraire, deux exemples de leviers spécifiques à la zone géographique étudiée concernant l'influence des politiques peuvent être énoncés.

Tout d'abord, au niveau communal, les politiques peuvent également être tournées vers la promotion de la voiture partagée envers les citoyens. Cela peut se matérialiser par l'attribution de places de stationnement spécifiques pour les voitures partagées, par des primes communales pour l'usage de la voiture partagée, par une communication ciblée sur l'usage de la voiture partagée, etc. En outre, ces communes peuvent participer au financement permettant la mise en place des voitures partagées au sein de celles-ci. Ces financements permettent, au sein des communes plus isolées, de couvrir les risques liés à une utilisation plus faible de la part des citoyens comparé à certaines zones urbaines plus denses. Ceux-ci fonctionnent de la manière suivante : au plus la voiture implantée roule, au plus le financement investi par la commune est remboursé. Il est estimé que le budget annuel pour la mise en place des voitures partagées se situe entre 6000€ et 8000€ au début du projet. Cet investissement est remboursé lorsque le véhicule effectue en moyenne entre 20 000 kilomètres et 24 000 kilomètres par an, ce qui est généralement réalisable (Mobilité Wallonie, 2022).

Par ailleurs, les employeurs peuvent également mettre en place un programme afin d'inciter leurs employés à utiliser les voitures partagées. Ces entreprises peuvent, par exemple, s'associer avec des entreprises de voitures partagées afin d'avoir des stations proches de leurs bureaux, ou octroyer une prime ou un avantage aux employés se déplaçant de la sorte. De plus, mettre en place une campagne de communication interne à l'entreprise afin de promouvoir l'usage de la voiture partagée au sein de cette dernière semble être un levier intéressant (Mobilité Wallonie, 2022).

Après avoir mentionné ces deux exemples de leviers au développement de la voiture partagée spécifiques au contexte étudié, la section suivante permettra de mettre en évidence les principaux défis futurs de la voiture partagée dans la zone géographique étudiée. Cette section clôturera notamment la partie concernant la contextualisation de notre mémoire.

1.6. Défis futurs de la voiture partagée en Wallonie et dans la région de Bruxelles-Capitale

À travers cette sous-section, nous allons parcourir brièvement certains défis auxquels la voiture partagée devra faire face dans le futur. L'objectif ici est simplement de les énumérer et de les expliquer brièvement afin de prendre connaissance de leur existence. Dans le cadre de ce mémoire, nous ne les développerons pas de manière approfondie.

Premièrement, un des plus gros défis auxquels les voitures partagées devront faire face est l'électrification de la flotte. En effet, le parlement européen a récemment voté en faveur de l'abandon du moteur thermique pour 2035, ce qui signifie que les voitures partagées devront, au même titre que tous les autres véhicules particuliers et petits utilitaires, passer au moteur électrique ou autre type de moteur n'émettant pas de CO₂ lors de son utilisation (Popp, 2022).

Deuxièmement, un second défi sera le développement de l'offre des voitures partagées à Bruxelles et surtout en Wallonie. Par exemple, nous pouvons constater sur le site de Cambio que le nombre de stations est significativement plus élevé en Flandre qu'en Wallonie. La région de Bruxelles-Capitale, quant à elle, semble relativement bien couverte par le service. En effet, en Wallonie, les grandes villes les plus denses comme Namur, Liège, Charleroi ou Mons sont desservies par ce service. Cependant, il reste encore un grand nombre de villes dans lesquelles on ne retrouve pas de voitures partagées (Cambio, n.d.). De plus, pour les trois régions belges, un autre défi directement lié à ce second défi sera de développer la voiture partagée en dehors des zones urbaines, dans les zones rurales.

Troisièmement, un défi important que l'on retrouve déjà à l'heure actuelle est le développement de l'intermodalité, notamment via les plateformes « MaaS » (« Mobility as a service »). Actuellement et dans les années à venir, les voitures partagées vont devoir de plus en plus s'inscrire au sein d'un réseau complémentaire de solutions de mobilité. C'est-à-dire que les voitures partagées vont devoir se retrouver à des points stratégiques afin de compléter l'offre de mobilité déjà présente. Tout le défi des plateformes « MaaS » est de réunir, au sein d'une même plateforme, toutes les solutions de mobilité afin que les utilisateurs puissent faire une simulation efficace de leur trajet et puissent se rendre compte des moyens de transport qu'ils peuvent combiner afin d'arriver à destination (Coldefy et al., 2019).

En conclusion, ces trois défis semblent être des défis majeurs auxquels la voiture partagée devra faire face. Cependant, il existe sans aucun doute d'autres défis que nous n'avons pas mentionnés

et qui restent importants comme la croissance du nombre d'utilisateurs ou bien la diversification des véhicules proposés. L'évolution dans les années à venir montrera la manière dont les acteurs de la voiture partagée parviendront à les relever.

1.7. Conclusions

Cette contextualisation de la voiture partagée dans la zone géographique étudiée nous a permis, à travers diverses sources, de mieux comprendre les spécificités de ce concept en Wallonie et dans la région de Bruxelles-Capitale.

En effet, nous avons vu, à travers l’historique, que la voiture partagée se développe depuis de nombreuses années en Wallonie et dans la région de Bruxelles-Capitale. Néanmoins, il existe un fossé au niveau du développement et particulièrement du nombre d’utilisateurs entre ces deux régions. Par ailleurs, certaines spécifications ont été apportées au niveau de la définition de la voiture partagée et plus particulièrement en ce qui concerne les aspects juridiques et réglementaires de ce concept. Ceci permet d’avoir un cadre légal précis qui favorise le développement des voitures partagées, notamment au niveau de l’agrégation nécessaire, du stationnement ou encore des assurances. De plus, deux exemples de leviers propres aux politiques des autorités publiques dans la zone géographique étudiée ont été explicités. Ceux-ci concernent les aides et financements spécifiques que les communes peuvent fournir dans l’installation d’une station de voiture partagée ainsi que les programmes et les incitants que les entreprises peuvent mettre en place auprès de leurs employés pour développer la voiture partagée. Enfin, trois défis futurs majeurs que va rencontrer la voiture partagée en Wallonie et dans la région de Bruxelles-Capitale ont été identifiés à travers la contextualisation. Ils concernent l’électrification de la flotte due à de nouvelles mesures prises par le Parlement européen, le fait de développer une offre suffisamment importante et bien disséminée pour l’utilisateur ainsi que le fait d’intégrer la voiture partagée à d’autres moyens de mobilité durables et d’offrir une intermodalité enrichie.

Par la suite, nous allons mener une analyse de terrain, à travers des entretiens semi-directifs, qui nous permettra de comparer notre revue de littérature ainsi que la contextualisation de la voiture partagée dans la zone géographique étudiée, avec des sources pratiques que sont les interviews.

2. Analyse de terrain

À travers la revue de littérature et la contextualisation de notre sujet dans la zone géographique étudiée, nous avons pu définir les concepts d'économie de partage, de modèle d'affaires innovant mais également de la voiture partagée. Au sein du concept de la voiture partagée, ses principales caractéristiques ont été identifiées, en définissant les principaux objectifs sociétaux, avantages et inconvénients pour l'utilisateur ainsi que les freins et leviers à son développement de manière globale. Par la suite, la littérature nous a permis d'identifier les principaux modèles d'affaires de la voiture partagée en ressortant les avantages, inconvénients, leviers et freins au développement spécifiques à chaque modèle.

L'objectif de la partie empirique de notre mémoire est désormais de comparer ces observations théoriques précédemment vues ainsi que la contextualisation de la voiture partagée dans la zone géographique étudiée avec l'expertise de nos intervenants. À travers notre méthodologie, nous pourrions confirmer, nuancer ou infirmer les caractéristiques théoriques abordées dans la revue littéraire et dans la contextualisation. Les points à comparer seront les définitions de l'économie de partage, du modèle d'affaires innovant et de la voiture partagée, ainsi que les objectifs sociétaux, avantages, inconvénients, freins et leviers globaux à la voiture partagée ainsi que spécifiques à chaque modèle. Concrètement, la finalité de cette confrontation entre la théorie et la pratique est de ressortir un cadre qui pourra être utilisé afin de comparer les différents modèles de la voiture partagée.

2.1. Méthodologie

Afin de mettre en comparaison la théorie vue précédemment avec la pratique, nous avons effectué des entretiens individuels de manière semi-directive. Ce type d'entretien permet de comparer diverses interviews en ayant une souplesse importante. Il permet d'avoir une grande flexibilité, tant dans la richesse d'information que dans l'analyse (Jacquemin, 2018). Pour la récolte de données qualitatives, l'entretien semi-directif est la technique la plus populaire et la plus utilisée (Johnson, Kallio, Kangasniemi & Pietilä, 2016). Nous avons débuté les entretiens par une courte introduction et une phrase d'entame, avant de poser des questions ouvertes générales préparées à l'avance et majoritairement similaires pour tous les intervenants. Par la suite, des questions plus précises concernant notre théorie étaient posées, suivies de relances pour avoir des explications plus claires, avant de conclure le sujet de l'entretien. Ceci a permis de récolter des données, en ayant l'expérience ainsi que les positions non-biaisées de la part de nos intervenants vis-à-vis de ce sujet. Un guide d'entretien avec la liste des thématiques abordées était généralement envoyé aux intervenants afin de présenter le sujet avant le déroulement de l'interview. Celui-ci peut être retrouvé en annexe (voir Annexe 1).

En pratique, nous avons rencontré onze intervenants, avec des expertises différentes. Pour cela, nous avons pris contact avec les différents acteurs de la mobilité partagée, que ce soient des experts en la matière ou encore des entreprises et opérateurs de chaque modèle étudié. L'objectif, en plus des experts, était d'avoir un intervenant pour chaque modèle identifié préalablement dans l'analyse théorique. Cependant, le modèle « one-way » n'a pas perduré dans le temps ni en Wallonie, ni dans la région de Bruxelles-Capitale, notamment de par sa difficulté organisationnelle au niveau de la logistique et de la gestion de la flotte de véhicule. Étant donné que ce modèle n'existe actuellement plus dans la zone géographique étudiée, il ne sera donc pas analysé dans la partie empirique de ce mémoire. Il reste donc quatre modèles existants en Wallonie et/ou dans la région de Bruxelles-Capitale, que nous avons étudiés dans l'analyse littéraire, qui seront mis en comparaison avec les interviews. Parmi ces modèles, nous avons eu l'opportunité d'avoir quatre intervenants provenant de ceux-ci, dont deux qui provenaient du modèle d'affaires « collaboratif ». Néanmoins, nous avons reçu un retour négatif de la part de Getaround, le seul acteur présent dans le modèle d'affaires « peer-to-peer ». Mis à part ces entreprises qui sont des acteurs majeurs de la voiture partagée, nous avons également eu l'opportunité d'interviewer sept experts en matière de mobilité partagée, et plus précisément sur le sujet des voitures partagées. Nous avons fait en sorte d'avoir des intervenants

provenant de milieux différents, à savoir des ASBL, des bureaux d'études indépendants, des personnalités des pouvoirs publics ou encore un professeur, afin d'avoir une diversité d'avis. Une brève présentation de ces intervenants se retrouve dans la partie suivante. Ces entretiens ont été effectués par visioconférence ou en présentiel et ont duré entre 35 minutes et 1 heure 15 minutes (voir détails dans l'Annexe 3). La retranscription complète de chaque interview se retrouve en annexe. Avant de synthétiser ces interviews, une brève présentation des intervenants est effectuée dans la section suivante.

2.2. Présentation des répondants

2.2.1. Autodelen.net – Suzanne Ryvers

Autodelen.net est une ASBL qui travaille sur quatre piliers différents afin de permettre le développement de l'autopartage et plus généralement de la mobilité partagée. Les quatre piliers sur lesquels l'ASBL travaille sont la création de réseaux, la sensibilisation, l'information et l'activation, l'influence sur les politiques, l'expertise et la recherche ainsi que l'innovation et l'expérimentation. Cette ASBL est principalement active en Flandre bien que, par extension, elle tend à impacter l'ensemble de la Belgique (Autodelen, 2022).

Suzanne Ryvers, notre intervenante, occupe le poste de Policy & Project Officer au sein de l'ASBL. Plus précisément, elle est en charge de tout ce qui est en lien avec l'autopartage en Région de Bruxelles-Capitale (Annexe 4).

2.2.2. Cabinet de la ministre bruxelloise de la mobilité – Marie Thibaut de Maisières

La ministre Elke Van den Brandt est une élue membre du parti politique néerlandophone Groen qui est en charge de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière au sein du gouvernement bruxellois depuis 2019. Le cabinet de la ministre bruxelloise de la Mobilité a pour rôle de la conseiller et de l'assister dans la réalisation de l'ensemble de ses missions en lien avec ses attributions (be.brussels, 2022).

Au sein du cabinet, Madame Thibaut de Maisières occupe le poste de porte-parole de la Ministre bruxelloise de la Mobilité Elke Van den Brandt (Annexe 5).

2.2.3. Cabinet du ministre wallon de la mobilité – Kevin Leduc

Le ministre Philippe Henry est vice-président et ministre du Climat, de l'Energie, de la Mobilité et des Infrastructures au sein du gouvernement wallon depuis 2019. Le cabinet est notamment compétent au niveau des « *aspects régionaux de la mise en œuvre du plan d'investissement de la SNCB [...] ainsi que des équipements complémentaires sur les points d'arrêts non gardés renforçant leur visibilité et leur intermodalité avec les transports publics, les modes actifs, les taxis et les voitures partagées* » (Philippe Henry, n.d.).

Kevin Leduc, notre intervenant, est Conseiller dans la cellule Mobilité du cabinet du ministre Henry (Annexe 6).

2.2.4. Cambio – Nicolas Bodelet

Cambio est une entreprise de voitures partagées Belges fondée il y a plus de 20 ans. Cette entreprise propose des voitures partagées sur le principe de modèle en station « roundtrip ». Actuellement, Cambio compte plus de 50 000 membres et propose plus de 1800 véhicules dans 60 villes différentes en Belgique. (Cambio, n.d.)

Nicolas Bodelet est « fleet manager » pour Cambio Wallonie et est aussi en charge de la relation avec les villes pour tout ce qui est projet d'implantation en Wallonie (Annexe 7).

2.2.5. Cozywheels/Mpact – Camille Colpin

Cozywheels est une solution proposée par l'ASBL Mpact qui permet à des voisins, amis ou connaissances de partager un véhicule entre eux, sur base du modèle « collaboratif ». Dans les faits, le propriétaire crée un groupe privé autour de son véhicule via la plateforme et définit un coût au kilomètre qui sera demandé aux utilisateurs. Il n'y a qu'uniquement les membres du groupe qui peuvent donc avoir accès au véhicule. En ce qui concerne l'organisation interne des groupes privés, Cozywheels propose un cadre à ces différents groupes en leurs laissant, malgré tout, une grande autonomie organisationnelle. (Cozywheels, 2022)

Au sein de l'ASBL Mpact, Camille Colpin est gestionnaire de projet en mobilité partagée et travaille actuellement à temps plein au développement de la solution Cozywheels (Annexe 8).

2.2.6. Echevin en charge de la mobilité dans la commune d'Ottignies-Louvain-la-Neuve – Hadelin de Beer de Laer

Hadelin de Beer de Laer est échevin en charge des voiries, de la mobilité, de la culture et des travaux publics au sein de la commune d'Ottignies-Louvain-la-Neuve. Avant cela, il a travaillé comme éco-conseiller dans le domaine des déchets et de l'énergie. De plus, il est également expert en développement durable. Enfin, il est lui-même utilisateur du système de voiture partagée Cambio depuis 2006 (Annexe 9).

2.2.7. Espaces-Mobilités – Diégo Eggermont

Espaces-Mobilités est un bureau d'études indépendant, basé à Bruxelles, qui a pour objectif de conseiller les pouvoirs publics, les opérateurs de transport ou encore les entreprises en matière d'espace public et de mobilité (Espaces-Mobilités, n.d.).

Deux activités principales sont effectuées par ce bureau d'études. Premièrement, une partie consultance où ils vont aider les acteurs à concevoir un plan de mobilité afin de mettre en place des actions. Deuxièmement, une partie appelée « activation » ou « expérimentation », qui se déroule sous forme de diverses activités, de coaching ou de jeux variés. L'objectif est d'amener les gens à changer d'habitude de mobilité, d'enlever au maximum les barrières au changement.

Au sein d'Espaces-Mobilités, Diégo Eggermont est « project manager ». Il travaille sur divers sujets dans la mobilité et notamment l'autopartage. Il est présent dans ce bureau d'études depuis quatre ans et a travaillé avant cela durant quatre ans à la STIB (Annexe 10).

2.2.8. Poppy – Sylvain Niset

Poppy est une entreprise de mobilité partagée lancée en janvier 2018 via la filiale de D'Ieteren Auto, Lab Box, à Anvers (Annexe 11). Actuellement, elle propose diverses solutions de mobilité partagée en libre-service, sur base du modèle d'affaires en « free-floating » et possède une flotte de 700 voitures, 400 scooters électriques et 200 trottinettes électriques. Ces véhicules sont répartis de manière plus au moins égale entre Anvers, Bruxelles et Malines ainsi qu'aux trois aéroports Zaventem, Charleroi et Anvers (Poppy, n.d.).

Sylvain Niset, notre intervenant, est CEO de Poppy depuis septembre 2019.

2.2.9. Professeur Bart Jourquin

Le Professeur Bart Jourquin est professeur à l'UCLouvain sur le site de Mons. Il enseigne dans le domaine du transport et de la mobilité. Les recherches du professeur Jourquin sont principalement orientées vers les analyses socio-économiques des réseaux de transport de marchandises. Au cours de sa carrière, il a eu l'opportunité de siéger au conseil d'administration d'organisations telles que la SNCB et la SOFICO (Annexe 12). Actuellement, il préside le conseil d'administration du Port Autonome du Centre et de l'Ouest (P.A.C.O) (UCLouvain, 2022).

2.2.10. Cellule mobilité de l'Union Wallonne des Entreprises (UWE) – Colette Pierard et Béatrice Schobbens

L'Union Wallonne des Entreprises est un organisme qui défend les intérêts des entreprises auprès des autorités publiques.

Au sein de l'UWE, la Cellule Mobilité a été créée en 2002 grâce à un partenariat avec la Wallonie. La Cellule Mobilité aide gratuitement toutes les entreprises et les parcs d'activités économiques dans leurs réflexions, démarches et actions relatives à la gestion durable de leur mobilité des personnes et des marchandises (Cellule Mobilité. Union Wallonne des Entreprises, n.d.). Celle-ci est financée par la région Wallonne et applique donc la politique en lien avec les objectifs stratégiques de la région Wallonne vers les entreprises en matière de mobilité.

Nos intervenantes sont Colette Pierard, responsable de la Cellule Mobilité de l'UWE, et Béatrice Schobbens, Conseillère dans la Cellule Mobilité. Arrivée il y a quatre ans, Béatrice Schobbens a précédemment travaillé chez Mpact, pour le projet Cozywheels ainsi que chez Cambio , en collaboration avec Autodelen.net (Annexe 13).

2.2.11. Wibee – Pierre Oldenhove

Wibee est une entreprise de partage de voitures organisé entre particuliers, basé sur le modèle « collaboratif ». L'objectif de l'entreprise est de proposer une offre clé en main pour des petits groupes de personnes. Cette entreprise regroupe actuellement plus de 2500 membres inscrits pour 15 véhicules.

Pierre Oldenhove, juriste de formation, est le co-fondateur de Wibee. En parallèle à cela, il travaille chez Vent d'Houyet, une entreprise active dans le développement éolien et dont Wibee est une filiale à 100% (Annexe 14).

2.3. Synthèse des interviews

La synthèse de nos interviews aura pour objectif de dégager les principales définitions et notions vues dans la revue de littérature mais également les objectifs, avantages et inconvénients ainsi que leviers et freins globaux à la voiture partagée. Nous développerons également ces caractéristiques de manière spécifique à chacun des quatre modèles développés, ayant exclu le modèle « one-way » qui n'est pas présent ni en Wallonie ni dans la région de Bruxelles-Capitale. Ceci nous permettra, par la suite, d'effectuer une confrontation facilitée entre la revue de littérature et la contextualisation vues précédemment avec les interviews, qui représentent l'analyse de terrain.

2.3.1. Définitions

Dans un premier temps, nous allons dégager les définitions données lors des entretiens d'économie de partage, de modèle d'affaires innovant ainsi que celle de voiture partagée.

2.3.1.1. Economie de partage

La première question concernant la thématique liée aux définitions avait pour objectif d'introduire le concept d'économie de partage. Nos intervenants ont, de manière générale, répondu que l'économie de partage était un changement de paradigme où le partage est central et était lié au fait de ne plus posséder d'objets. Le paradigme de la possession passe donc à un paradigme d'accès et d'usage, et nécessite un changement de mentalité. En effet, Diégo Eggermont précise que l'économie de partage est le fait « *d'avoir un bien qui peut être utilisé par plusieurs personnes, qui n'appartient pas [...] à ces personnes mais qui appartient soit à l'une d'entre elle, soit à tout le monde, soit à un acteur privé ou public. L'objectif (de l'économie de partage) c'est que ces gens mutualisent l'usage d'un service ou d'un produit.* » (Annexe 10).

Suzanne Reyvers, Marie Thibaut de Maisières, Kevin Leduc, Camille Colpin ainsi que Pierre Oldenhove soulignent l'objectif durable de l'économie de partage. Comme le précise ce dernier, l'objectif est de « *créer de l'efficacité autour d'objets [...] en amenant une optimisation de son taux d'utilisation* » (Annexe 14).

Camille Colpin, Kevin Leduc, Colette Pierard, Béatrice Schobbens et le Professeur Jourquin évoquent également l'aspect social et la création de liens qui peuvent avoir lieu dans l'économie

de partage. Néanmoins, Collette Pierard et Béatrice Schobbens précisent qu' « *il y a des systèmes de partage où il n'y a pas de lien spécifique qui se font. Il peut y avoir cet aspect-là, mais ce n'est pas restrictif à cela* » (Annexe 13), ce que le Professeur Jourquin s'accorde à dire également.

Hadelin de Beer de Laer et Nicolas Bodelet ajoutent dans la définition l'aspect économique et monétaire, ou non-monétaire, que peut prendre l'économie de partage.

2.3.1.2. Modèle d'affaires innovant

Lorsque nous avons posé la question relative à la définition d'un modèle d'affaires innovant à nos répondants, une grande majorité semblait être relativement peu à l'aise avec le sujet. Sur les 11 personnes interviewées, 4 d'entre elles n'ont pas répondu à la question ou ne pensaient pas avoir l'expertise suffisante pour répondre à la question.

Au sein des 7 personnes ayant donné une réponse à la question, Kevin Leduc, Nicolas Bodelet, Camille Colpin, Pierre Oldenhove et le professeur Bart Jourquin définissent le modèle d'affaires innovant comme étant une manière de proposer une solution à des individus de façon différente.

Le professeur Jourquin ajoute une autre dimension à la définition. En effet, pour lui « *l'objectif du business model est de démontrer si l'activité est rentable ou non. On peut décider comment l'on définit la rentabilité car pour la plupart des personnes, la rentabilité se mesure purement financière* » (Annexe 12).

Enfin, pour Diégo Eggermont, le modèle d'affaires « *ça serait un modèle qui ne serait pas uniquement lié à des aspects de rentabilité mais qui inclurait également des aspects sociaux, environnementaux et autres. Le côté innovant serait de prendre tous ces aspects en même temps* » (Annexe 10). Pour lui, la dimension innovante réside dans le fait de considérer des aspects sociaux et environnementaux. Sur ce point, Pierre Oldenhove le rejoint. En effet, il comprend l'innovation comme étant le fait « *de montrer qu'on peut dépasser les paradigmes entendus au niveau économique et arriver à une notion du désir qui est un peu différente* » (Annexe 14). Bien qu'il ne mentionne pas explicitement la nécessité de considérer des éléments environnementaux et sociaux, nous comprenons qu'il insiste sur l'importance d'un changement de paradigme au niveau de notre économie.

2.3.1.3. Voiture partagée

Les différents répondants ont évoqué un élément de définition qui se rejoint concernant une dimension précise de la définition. En effet, tous les répondants ayant proposé une définition de la voiture partagée, excepté le professeur Jourquin, indiquent que la voiture partagée est un véhicule partagé par un groupe d'utilisateurs.

Cependant, lorsqu'il s'agit d'identifier d'autres éléments de la définition, les avis sont plus hétéroclites. Pierre Oldenhove, Hadelin de Beer de Laer et Suzanne Ryvers s'accordent à dire que la voiture partagée a pour but d'utiliser un véhicule de manière à augmenter son taux d'utilisation. Le professeur Jourquin mentionne implicitement cet élément précédemment cité. Il précise dans son interview qu'« *une voiture pendant 90% de son temps, elle ne roule pas. Moi [...] pendant que je suis ici, ma voiture est sur le parking, elle ne bougera pas jusque quand je repars d'ici. Il y a quelque part une ressource qui pourrait être utilisée mais qui ne l'est pas* » (Annexe 12). Diégo Eggermont rejoint les propos du professeur Jourquin et mentionne également implicitement une utilisation plus efficace de la voiture en ajoutant un aspect de rationalité. En effet, il explique que « *les vrais chiffres qui sortent en général c'est qu'une voiture est utilisée 95% du temps [...] L'objectif c'est de diminuer ce chiffre et que la voiture soit utilisée le plus possible, dans le sens pas rouler pour rouler mais dans le sens où on en fait usage quand on en a besoin mais de manière partagée* » (Annexe 10).

Ensuite, Collette Pierard et Béatrice Schobbens, mentionnent que la voiture partagée « *peut être possédée par un collectif de personnes, par un seul propriétaire qui la met à disposition d'autres ou par une plateforme ou une entreprise directement, de type Cambio, Poppy, DriveNow même si elle n'existe plus* » (Annexe 13). Marie Thibaut de Maisières rejoint leur propos en étant moins spécifique car elle estime que la voiture partagée « *est accessible à d'autres personnes que son propriétaire, dans le sens que d'autres personnes peuvent la conduire* » (Annexe 5).

Enfin, seules Collette Pierard et Béatrice Schobbens ont mentionné explicitement une différence entre le covoiturage et la voiture partagée. Elles mentionnent qu'« *une voiture partagée c'est une voiture qui va avoir différents conducteurs. Moi je n'y inclue pas le covoiturage, c'est un choix [...]. Pour moi, le covoiturage c'est une pratique de mobilité intéressante mais on ne sort pas vraiment du paradigme de la possession* » (Annexe 13). D'autre part, le professeur Jourquin estime qu'il existe deux dimensions dans la voiture

partagée, qui pour l'une d'entre elle est « *Blablacar ou autre, j'ai une voiture, mais je laisse quelqu'un d'autre profiter des sièges vides. C'est aussi un partage de voiture* » (Annexe 12). Via ses propos, il n'exclut pas le covoiturage de sa définition de la voiture partagée.

Pour terminer, Hadelin de Beer de Laer est le seul à mentionner dans sa définition le fait qu'une voiture partagée « *doit être en libre-service, elle doit être dans un parking accessible, en rue, quelque part* » (Annexe 9). De son côté, Sylvain Niset est également le seul à mentionner que la voiture partagée est « *une offre tout incluse* » (Annexe 11). Il mentionne donc que la voiture partagée est un service complet pour lequel l'utilisateur n'a aucune surprise. De plus, Nicolas Bodelet précise que la voiture partagée a pour objectif « *de se libérer de la voiture individuelle* » (Annexe 7). Enfin, le professeur Jourquin précise que la voiture partagée s'apparente à une location à court terme.

2.3.2. Objectifs sociétaux, avantages et inconvénients pour l'utilisateur

Deuxièmement, nous allons ressortir des interviews les principaux objectifs sociétaux de la voiture partagée. Par la suite, nous mettrons en évidence les avantages globaux pour l'utilisateur mais également les avantages propres à chaque modèle de voiture partagée pour l'utilisateur. Nous ferons également de même pour les inconvénients globaux et spécifiques à chaque modèle pour l'utilisateur.

2.3.2.1. Objectifs sociétaux

Pour tous nos intervenants, l'un des plus gros objectifs sociétaux de la voiture partagée est le désengorgement des villes et la libération de l'espace afin d'en faire des parcs, des pistes cyclables, des trottoirs, des bandes de bus, etc. Pour Diégo Eggermont, *« un des premiers objectifs c'est le gain dans l'espace public. C'est de dire qu'une voiture partagée, [...] ça peut remplacer, [...] de 9 à 15 voitures. Clairement, il y a un énorme gain au niveau de l'espace public et surtout l'espace public en voirie. [...] Et aujourd'hui, on a vraiment besoin de récupérer cet espace public pour faire autre chose, des pistes cyclables, des places, des endroits pour les enfants, des espaces verts, etc. »* (Annexe 10).

Un autre objectif sociétal également mentionné par nos intervenants et découlant également de la réduction du nombre de voitures est la diminution de la pollution. En effet, Marie Thibaut de Maisières, Suzanne Ryvers, Kevin Leduc, Nicolas Bodelet, Diégo Eggermont, Hadelin de Beer de Laer, Colette Pierard, Béatrice Schobbens et dans une moindre mesure le professeur Jourquin semblent s'accorder sur ce point. Afin d'explicitier cela, Colette Pierard et Béatrice Schobbens évoquent qu' *« à partir du moment où on doit faire appel à une voiture partagée, on réfléchit à 2 fois avant de se dire qu'on va la réserver, aller la chercher, etc. Donc on va plus vers une autre mobilité, où on réfléchit à ses déplacements. On pense peut-être à la combiner et ne pas prendre la voiture directement, donc en termes d'embouteillages, d'émission de CO2 [...]. Dans le cas des petites voitures Cambio moi je trouve aussi que ce sont des voitures de petites cylindrées et donc il y a aussi un impact environnemental comparé aux gros SUV »* (Annexe 13).

Cependant, le professeur Jourquin nuance l'impact de ces avantages pour la société car ils restent, selon lui, encore fort théoriques. Il souligne qu' *« il y a tout un ensemble d'effets*

bénéfiques. Alors aujourd'hui, qui restent, plutôt de l'ordre théorique parce que le nombre de voitures partagées reste trop faible pour qu'on puisse avoir un véritable effet » (Annexe 12).

De plus, Suzanne Ryvers voit en la voiture partagée un avantage au niveau social car, dans le cas du modèle organisé entre voisins ou en groupe restreint, cela permet de créer du lien et de se rencontrer.

2.3.2.2. Avantages globaux pour l'utilisateur

Selon la plupart de nos intervenants, le premier gros avantage de la voiture partagée pour les utilisateurs est une réduction des coûts liés à l'utilisation de la voiture. En effet, l'utilisation de la voiture partagée permet à l'utilisateur de ne payer que pour son utilisation. Nicolas Bodelet explique clairement qu'un avantage de la voiture partagée est de « *pouvoir faire des économies considérables par rapport à la possession automobile. La facture moyenne de nos utilisateurs est d'environ 150 euros par mois. Quand on sait qu'une voiture personnelle coûte environ 3 ou 4 fois plus selon le modèle et la cylindrée* » (Annexe 7). Selon certains intervenants, l'utilisation de la voiture partagée pousse également à diminuer le nombre de trajets que nous effectuons, à rationaliser nos trajets. En effet, pour Diégo Eggermont, un des avantages « *c'est de rationaliser l'utilisation de la voiture. Aujourd'hui quand on possède une voiture, on l'utilise, on ne se pose pas de question. [...] par exemple au niveau économique, les gens vont faire des économies, parce que d'abord ça coûte moins cher mais surtout parce qu'ils vont réfléchir à deux fois quand ils vont l'utiliser* » (Annexe 10).

Dans la même idée que celle de la baisse des coûts, Camille Colpin estime que le système des voitures partagées permet « *à tous d'avoir accès à un véhicule, donc ici à une voiture. Posséder sa propre voiture, ça peut coûter très cher, tout le monde ne peut pas se le permettre donc ça peut être très intéressant* » (Annexe 8)

Un second avantage soulevé par Marie Thibaut de Maisières, Suzanne Ryvers, Diégo Eggermont et Hadelin de Beer de Laer est la diminution des contraintes liées à la possession d'une voiture comme la gestion des entretiens, la propreté du véhicule, le contrôle technique, les assurances, le stationnement, etc. Suzanne Ryvers souligne dans son interview que « *c'est très facile, [...]. Il n'y a plus de soucis à se faire avec les taxes, les réparations, les assurances. Cela est réglé, la voiture est propre. [...] il y aura toujours une place de parking pour remettre votre véhicule lorsque vous revenez d'un trajet, donc vous ne devez pas chercher une place de parking* » (Annexe 4).

Un troisième avantage souligné par certains de nos intervenants est le fait d'avoir un véhicule à disposition quand on le souhaite, à la condition d'avoir réservé au préalable. Effectivement, Pierre Oldenhove, Suzanne Ryvers, Kevin Leduc, Colette Pierard et Béatrice Schobbens s'accordent sur ce point-là. Pour Colette Pierard et Béatrice Schobbens, « *le principal avantage c'est d'avoir à disposition une voiture. Pas exactement quand on veut, mais en général si [...]. C'est d'avoir accès à une voiture [...] sans devoir être propriétaire de la voiture* » (Annexe 13).

Enfin, pour Marie Thibaut de Maisières, « *l'autre avantage pour l'utilisateur, c'est d'avoir accès à des voitures de différents gabarits* » (Annexe 5). De plus, elle pense également qu'un autre avantage pour les utilisateurs de la voiture partagée est « *que dans les zones rurales, cela peut remplacer la deuxième voiture de la famille* » (Annexe 5).

2.3.2.3. Avantages pour l'utilisateur spécifiques à chaque modèle

Modèle « roundtrip »

Concernant le modèle « roundtrip », Sylvain Niset estime que « *l'avantage de Cambio c'est qu'on sait que la voiture se trouve à un endroit précis* » (Annexe 11). Diégo Eggermont, quant à lui, identifie la possibilité de choisir différents types de véhicules comme étant un avantage. De plus, Nicolas Bodelet identifie plusieurs avantages au modèle « roundtrip ». Premièrement, « *c'est d'avoir toujours une voiture disponible près de chez soi. Le fait de faire du « roundtrip » permet de multiplier les stations en ville* » (Annexe 7). Deuxièmement, « *Cambio a un call center pour les réservations qui est disponible 24h/24 et 7j/7 pour permettre à celui qui n'a pas de smartphone et qui n'est pas adepte de technologies modernes d'utiliser Cambio malgré tout* » (Annexe 7). Troisièmement, il souligne que ce modèle permet à l'utilisateur, si celui-ci est un minimum flexible, d'avoir presque toujours un véhicule à disposition. Il explique : « *si je prends une marge par rapport à ma réservation, j'aurais quasiment toujours une voiture de disponible à la station de mon choix. Maintenant, si ce n'est pas possible, il y aura une station à 500 mètres où le client n'a peut-être pas l'habitude d'aller, mais au moins il y a une alternative proposée et donc une flexibilité proposée à une station un peu plus loin* » (Annexe 7).

Modèle « free-floating »

Concernant le modèle en « free-floating », le professeur Jourquin, Sylvain Niset et Suzanne Ryvers estiment que la possibilité de prendre le véhicule à un endroit et de pouvoir le déposer à un endroit différent est un avantage. Ceci permet, selon eux, d'accroître la flexibilité du

système. Diégo Eggermont pense, quant à lui, que « *le gros avantage du « free-floating » est qu'il offre un service assez flexible, assez immédiat, qui permet, regroupé à d'autres services, de donner une corde en plus à son arc* » (Annexe 10).

Modèle « peer-to-peer »

Concernant le modèle « peer-to-peer », aucun avantage n'a été clairement identifié par nos intervenants.

Modèle collaboratif

Concernant le modèle collaboratif, le fait de créer du lien entre des voisins est un avantage selon Colette Pierard et Béatrice Schobbens. Pour Camille Colpin, un avantage est également que cela permet de créer du lien avec ses voisins, mais cela permet aussi d'avoir un côté rassurant car on connaît les personnes qui utilisent le véhicule. De plus, elle ajoute que dans le cas de Cozywheels « *c'est aussi une plateforme qui donne beaucoup de libertés de fonctionnement à chaque groupe. Nous on donne comme base des modèles de contrats [...] des modèles de règlements de partage et c'est vraiment chaque groupe qui peut réadapter ces règlements et qui décide comment ça va se passer* » (Annexe 8).

2.3.2.4. Inconvénients globaux pour l'utilisateur

L'inconvénient majeur pour l'utilisateur qui ressort principalement de nos entretiens est la perte du côté pratique lié à la possession d'une voiture individuelle. L'adhésion à la voiture partagée nécessite un changement d'habitude et du mode de vie lié au fait qu'il est souvent nécessaire de planifier en avance ses trajets à travers des réservations de voitures. Camille Colpin évoque cette perte de confort liée à la voiture individuelle où l'on n'a plus accès à celle-ci quand et où l'on désire, « *le plus gros inconvénient de ce système c'est peut-être qu'il n'y a pas vraiment de place à la spontanéité. C'est-à-dire qu'il faut prévoir quand est-ce qu'on réserve la voiture* » (Annexe 8). Suzanne Ryvers mentionne également le désavantage de l'éloignement de certaines voitures ou stations, le fait que lorsque « *la voiture n'est pas proche de votre domicile, c'est un vrai désavantage, pour [...] que ça marche bien, il faut qu'il y ait des voitures partagées à chaque 300 mètres* » (Annexe 4).

Par ailleurs, en lien avec le premier inconvénient concernant le côté pratique/confortable de la voiture individuelle, la voiture partagée n'est pas adaptée à tous types de trajets et d'utilisateurs. En effet, Marie Thibaut de Maisières, Colette Pierard ainsi que Béatrice Schobbens spécifient

que celle-ci n'est pas adaptée aux familles avec enfants. Cette dernière précise que le fait de « *ne pas pouvoir équiper facilement le véhicule de siège (pour enfant), c'est clairement un désavantage. On peut en avoir dans sa cave et les sortir à chaque fois [...], ça prend du temps de mettre un siège enfant* » (Annexe 13). Dans le même ordre d'idée, Bart Jourquin ajoute que l'utilisateur « *n'a pas toujours besoin du même type de voiture tout le temps* » (Annexe 12) en fonction de ses besoins, ce que Colette Pierard et Béatrice Schobbens approuvent également.

Diégo Eggermont, Colette Pierard et Béatrice Schobbens précisent qu'un autre inconvénient est le fait que les voitures partagées ne sont pas toujours très belles et nécessite un changement de rapport à la voiture. Béatrice Schobbens souligne le fait que, même si c'est en train de changer, « *de base ce n'était pas non plus des voitures hyper belles. Donc, c'est renoncer aussi au statut social de la voiture. Ça demande d'avoir un autre rapport à l'automobile* » (Annexe 13), même si cela ne concerne qu'une partie de la population.

2.3.2.5. Inconvénients spécifiques à chaque modèle

Modèle « roundtrip »

Concernant le premier inconvénient spécifique au modèle en boucle fermée, Sylvain Niset, Kevin Leduc ainsi que Diégo Eggermont soulignent le fait que les utilisateurs doivent s'organiser pour effectuer les réservations qui sont obligatoires. De plus, ils doivent également s'organiser pour aller jusqu'à la station et revenir ensuite chez eux, cela laisse donc peu de flexibilité à l'utilisateur.

Marie Thibaut de Maisières, Diégo Eggermont et Nicolas Bodelet ajoutent que ce modèle est compliqué pour les réservations de dernière minute. Ce dernier exprime que, pour le cas de Cambio, « *celui qui réserve en dernière minute, pour 3 jours admettons, là c'est moins flexible, il n'y aura sans pas du tout de véhicule disponible. Surtout à ce stade-ci de l'année où nos voitures sont utilisées avec un taux d'utilisation avoisinant les 50% pour le moment. Ce qui veut dire que, avec ce taux d'occupation, toutes nos voitures sont utilisées en moyenne 12 heures sur 24h* » (Annexe 7). Ceci montre donc que les voitures Cambio ont un taux d'utilisation très élevé, ce qui est bénéfique pour l'entreprise, mais qui peut nuire à la flexibilité de l'utilisateur. Diégo Eggermont précise que « *le week-end, surtout en milieux urbains, les voitures sont très peu disponibles parce que les gens font plein de trucs* » (Annexe 10) et ajoute que c'est « *une gymnastique à apprendre* » (Annexe 10) et donc une habitude à avoir même si, selon lui, ce n'est pas trop compliqué à faire. Cependant, généralement, une autre voiture sera

disponible à des stations ou horaires légèrement différents que ceux désirés par l'utilisateur. Si celui-ci est flexible, il peut, dans la plupart des cas, avoir accès à une voiture.

Modèle « free-floating »

Peu d'inconvénients pour l'utilisateur ont été évoqués par les intervenants. Néanmoins, Marie Thibaut de Maisières précise que le modèle en « free-floating » n'est pas adapté pour les longs trajets et qu'il n'est pas pratique ni pour le week-end ou les vacances. Nicolas Bodelet ajoute, quant à lui, qu'il « *faut nécessairement avoir une application pour localiser le véhicule* » (Annexe 7), ce qui peut être perçu comme un inconvénient pour certains utilisateurs, notamment les personnes âgées.

Modèle « peer-to-peer »

N'ayant pas eu l'opportunité d'interviewer Getaround, l'unique acteur de ce modèle en Wallonie et dans la région de Bruxelles-Capitale, aucun inconvénient n'a été énoncé et identifié explicitement par les intervenants concernant le modèle « peer-to-peer ».

Modèle collaboratif

Enfin, concernant le modèle collaboratif, le principal frein identifié par Kevin Leduc, Béatrice Schobbens et Pierre Oldenhove est le risque de tensions et de problèmes qui peuvent survenir au sein d'un groupe d'utilisateurs. En effet, Colette Pierard et Béatrice Schobbens mentionnent ce risque de tensions « *par rapport à l'usage de la voiture, au niveau de la ponctualité, de la propreté, si quelqu'un l'accidente et que tout ceux des deux semaines suivantes doivent annuler tous leurs trajets* » (Annexe 13). Kevin Leduc ajoute qu'il est nécessaire d'avoir de la formalité pour éviter ces risques de frictions alors que Pierre Oldenhove précise que cela arrive souvent dans des petits groupes et que, pour cette raison, Wibee ne va pas nécessairement « *se concentrer sur un taux d'utilisation énorme* » pour éviter cela (Annexe 14).

2.3.3. Leviers et freins

Enfin, lors de cette troisième partie de synthèse des entretiens, nous allons ressortir des interviews les principaux leviers globaux ainsi que les leviers spécifiques à chaque modèle qui permettent le développement et la mise en place de la voiture partagée. Nous ferons de même pour les principaux freins globaux et spécifiques à chaque modèle au développement de ce concept.

2.3.3.1. Leviers globaux

Les intervenants ont, par la suite, énumérés quels étaient les leviers, ou moyens d'action, globaux qui pouvaient permettre un meilleur développement des voitures partagées en Wallonie et dans la région de Bruxelles-Capitale.

Premièrement, un levier évoqué par une grande majorité de nos intervenants est la communication auprès des citoyens sur les différents modèles d'affaires de voiture partagée existants. En effet, il faut qu'il y ait plus de médiatisation et de communication de la part des régions, des communes, des opérateurs, d'ASBL ou encore d'organismes tels la STIB, la SNCB et la TEC. Il est important que les citoyens puissent être au courant de ce qu'il existe et puissent maîtriser leur mobilité par eux-mêmes. Diégo Eggermont ajoute, en plus de cela, qu'il faut accompagner et aider les citoyens pour leur montrer le fonctionnement des voitures partagées à travers des séances de test ou des conférences. Il précise notamment qu'au sein d'Espaces-Mobilités « *on fait régulièrement des mobility visites, avec un groupe de 15 à 20 personnes, on va sur le terrain, on parle mobilité, on touche à tout et on montre comment fonctionnent les différents services. On réserve une Cambio, on la loue, on l'ouvre devant eux et ça permet aux gens qu'ils se rendent compte que c'est simple* » (Annexe 10).

Un deuxième levier, énoncé par Marie Thibaut de Maisières, est le fait de dissuader l'utilisation de la voiture individuelle de la part des pouvoirs publics. Elle précise qu'actuellement, posséder une voiture est trop bon marché, en particulier pour ceux possédant une voiture de société. Afin de répondre à cet objectif, les pouvoirs publics doivent selon elle « *1) Supprimer la voiture de société [...] 2) Supprimer les places de stationnement 3) Augmenter le prix du stationnement* » (Annexe 5). Elle prend comme exemple concret le développement des « Low Emission Zone » à Bruxelles alors que Sylvain Niset ajoute que « *l'Europe vient d'annoncer qu'en 2035, il n'y a plus de véhicules essence qui pourront être vendus* » (Annexe 11). En faisant cela, les citoyens

auront plus tendance à se tourner vers de nouveaux modes de mobilité et donc vers la voiture partagée. Kevin Leduc précise, quant à lui, qu'un objectif politique important a été mis en place par le gouvernement wallon, qui est la Vision FAST 2030. Les objectifs sont : « 1) *réduction de la part modale, passer de 85 à 60 en 2017 et 2030.* 2) *augmenter la charge des personnes par véhicule de 1,3 à 1,8* » (Annexe 6).

En lien avec le levier précédent, plusieurs de nos intervenants ont évoqué le fait de développer et favoriser des solutions alternatives de mobilité comme étant un levier important. En effet, selon Sylvain Niset, l'objectif est « *de pousser les gens à changer leurs habitudes et à penser multimodal* » (Annexe 11). Pour cela, il précise qu'il est important de raccorder les villes à plusieurs moyens durables de mobilité, d'avoir des transports en commun bien disséminés et efficaces ainsi que, pour un futur plus lointain, un RER bien développé. Selon lui, « *une ville qui a des transports en commun solides, qui fait que les gens ne perçoivent pas le transport en commun comme une contrainte, mais plus comme un avantage, aura un vivier de personnes prêtes pour le carsharing plus élevé que dans d'autres villes* » (Annexe 11). Également, Diégo Eggermont, Colette Pierard, Béatrice Schobbens, Kevin Leduc et Suzanne Ryvers pensent qu'il est important de mettre en place à divers endroits des « *mobi-pôles* » ou « *hubs de mobilité* », composés de diverses solutions de mobilité durables telles que des places pour des voitures partagées, des trottinettes, des vélos électriques et cargos partagés ainsi que des transports publics. Cela offrirait plus facilement aux citoyens la possibilité de se tourner vers d'autres moyens de mobilité et de penser à une mobilité multimodale.

Un quatrième levier au développement des voitures partagées, que s'accordent à dire la majorité des intervenants, est un plus grand soutien des autorités publiques. Celui-ci passe par des moyens humains mais également des aides et moyens financiers plus importants, que ce soit pour les utilisateurs ou pour les opérateurs de voitures partagées. En effet, ces pouvoirs publics peuvent aider dans la mise en place des stations ou des voitures partagées en prenant en charge une partie du financement initial. Les communes pourraient par exemple subsidier le lancement des stations de voitures partagées, tout comme le précise Diégo Eggermont : « *si c'est à l'initiative de la commune, le deal c'est [...] qu'une voiture partagée c'est 5500 euros par an. Donc 5500 euros, elle doit faire environ 20 000 kilomètres par an. À partir du 20 000ème kilomètre, la voiture ne coûte plus rien* » (Annexe 10). Ceci met donc en évidence le faible risque que les communes prennent, même si la plupart d'entre elles ne le font pas encore. En plus de ces aides financières, les communes peuvent aider au niveau des normes et des exemptions de stationnement. Les régions peuvent également promouvoir la voiture partagée

au sein des citoyens à travers différentes initiatives. La prime « Bruxell’Air » en est un bon exemple. Sylvain Niset explique le principe : « *quand on vend sa plaque d’immatriculation, on peut recevoir de 500€ à 1000€ de crédits chez différents acteurs (de la mobilité)* » (Annexe 11). Ces initiatives sont donc très importantes pour donner des incitants aux citoyens d’utiliser la voiture partagée, même si elles restent « anecdotiques » par rapport à leur chiffre d’affaires. Enfin, un dernier levier relatif aux communes est de directement mettre à disposition auprès des citoyens les véhicules qui ne sont pas utilisés par les services publics, afin de répandre et de faire connaître le système.

D’autres leviers importants ont également été évoqués tels que le fait de fournir plus d’offres de véhicules et de stations de la part des opérateurs. Cette offre, couplée à un service de qualité, facile et qui permet de « *capturer un maximum de besoins* » (Annexe 11) permet de réellement attirer la demande. Enfin, plusieurs intervenants ont mentionné le fait que la voiture partagée est plus facilement mise en place en milieu urbain et à proximité des gares qu’en milieu rural et isolé, même si celle-ci peut-être une bonne alternative au deuxième véhicule familial en milieu rural. Pour la majorité d’entre eux, l’intégration des voitures partagées au sein des plateformes « MaaS » (« Mobility as a-Service ») ne semble pas la priorité pour le moment dans le développement de ce concept. Plusieurs d’entre eux ont enfin émis l’idée d’inclure la voiture partagée dans de nouveaux projets de logement par des promoteurs immobiliers.

2.3.3.2. Leviers spécifiques à chaque modèle d’affaires

Modèle « roundtrip »

Concernant le modèle « roundtrip », Nicolas Bodelet, Marie Thibaut de Maisières, Kevin Leduc, Colette Pierard et Béatrice Schobbens s’accordent à dire que le levier principal est l’aide et l’investissement financier des communes pour la mise en place des stations. Celles-ci peuvent en effet, selon Nicolas Bodelet, décider « *d’investir par exemple dans un quartier où l’on n’a pas du tout de clients. Et nous on ne va pas installer sans aide de la ville une nouvelle borne Cambio où l’on n’a pas du tout d’utilisateur, puisque s’il n’y a pas d’utilisateur, notre seuil de rentabilité est beaucoup plus difficilement atteignable et donc la viabilité économique du projet est beaucoup plus faible que dans une zone où l’on a 50 ou 60 clients* » (Annexe 7). C’est donc aux communes de prendre ce risque, même si on a vu précédemment que ce risque n’était pas conséquent, et de pousser l’offre afin que les citoyens puissent bénéficier des voitures partagées.

En plus de ces aides financières, les communes peuvent aider dans l'attribution de places de stationnement afin de mettre les stations de voitures partagées.

Le deuxième levier de ce modèle est le fait d'avoir de bonnes relations avec les sociétés de transport en commun telles que la STIB, la SNCB et la TEC afin de développer un bon maillage de transports en commun avec les voitures partagées. Ceci permet aux utilisateurs d'avoir accès à d'autres moyens de mobilité, ce qui leur permet de rejoindre facilement les stations.

Modèle « free-floating »

Au niveau du modèle « free-floating », Sylvain Niset évoque le fait d'avoir internalisé plusieurs développements de technologies mais surtout internalisé et changé leur logistique et manière de faire comme un levier important qui permet leur expansion. En effet, il souligne que la logistique a été simplifiée grâce à certaines modifications, comme par exemple « *le card less fueling, qui est la possibilité de faire le plein d'essence directement dans l'application. Avant c'était notre personnel qui s'en occupait, maintenant pour une majorité, ce sont nos clients qui s'en occupent. On a retiré cette partie de l'équation en terme logistique* » (Annexe 11).

Le deuxième levier qu'il met en évidence est, qu'une fois que les accords avec la commune sont effectués, le modèle est très facile à implanter pour l'entreprise à travers « *quelques clics de souris* » pour créer une nouvelle zone.

Enfin, il précise que ce modèle est surtout facilement mis en place dans une zone avec une densité de populations mais également une densité de véhicules qui sont très fortes, il souligne qu'il « *faut beaucoup de véhicules dans une zone pour limiter ce risque d'avoir des véhicules en moyenne qui sont trop loin par rapport au client* » (Annexe 11).

Modèle « peer-to-peer »

En ce qui concerne le modèle « peer-to-peer », Colette Pierard et Béatrice Schobbens insistent sur le fait que la communication est un levier essentiel à ce modèle. Il est nécessaire, de la part des opérateurs, des communes ou d'autres organismes, de faire une communication et une sensibilisation importante afin de faire connaître ce modèle à un plus grand nombre de citoyens.

Par ailleurs, Béatrice Schobbens souligne qu'il faudrait également une plus large flexibilité de la part des assureurs concernant les voitures partagées. En effet, selon elle, « *si tous les assureurs avaient une assurance autopartage et qu'on a juste un coup de fil à passer à son courtier pour modifier le contrat [...] ça serait aussi une manière de faciliter la chose* »

(Annexe 13). Enfin, Diégo Eggermont précise que ce modèle est facilement mis en place et peut être adaptable à tous les milieux.

Modèle collaboratif

Enfin, concernant le modèle collaboratif, Colette Pierard et Béatrice Schobbens précisent que les leviers se rattachant au modèle collaboratif sont, comme le modèle « peer-to-peer » une communication ainsi qu'une sensibilisation plus importante pour informer les citoyens sur le fonctionnement de ce modèle. De plus, elles pensent que ce modèle nécessite une plus grande flexibilité de la part des assureurs. Enfin, elles émettent également l'idée d'une « déductibilité fiscale » pour les utilisateurs qui rejoindraient ce modèle.

Diégo Eggermont ajoute, tout comme pour le modèle en « peer-to-peer », que ce modèle est adaptable à tous les milieux, c'est-à-dire urbains et ruraux, car il suffit simplement de s'organiser avec les membres de son groupe et d'avoir un véhicule à partager. Ceci permet de mettre en place ce modèle plus facilement.

2.3.3.3. Freins globaux

Au niveau des freins globaux ayant un impact négatif sur le développement de la voiture partagée en Belgique, la grande majorité de nos répondants s'accorde à dire que l'un des plus gros freins est le fait que le citoyen belge est très attaché à la voiture pour l'image sociale qu'elle renvoie et pour le sentiment de liberté qu'elle peut procurer. Toujours en lien avec l'attachement au véhicule personnel, Suzanne Ryvers voit en ce qu'elle appelle les « voitures salaires » un frein au développement de la voiture partagée. De plus, certains répondants ajoutent une notion de peur du changement et de méconnaissance du système. C'est le cas par exemple de Colette Pierard et Béatrice Schobbens qui pensent qu'un des freins « *c'est surtout la méconnaissance du système et le fait de ne pas encore oser lâcher sa voiture* » (Annexe 13). De plus, Sylvain Niset souligne également que « *pousser les gens à changer leurs habitudes et à penser multimodal, ça requiert un effort, ce n'est pas facile et ça implique des contraintes que les gens n'ont pas forcément envie de s'imposer* » (Annexe 11).

Certains acteurs mentionnent également le manque d'infrastructures comme étant un frein au développement de la voiture partagée et à d'autres moyens de mobilité plus respectueux de l'environnement. En effet, pour Pierre Oldenhove, « *le fait qu'il n'y ait pas assez de sites propres ou trop peu en Wallonie, ça c'est un frein. Pour la multimodalité en général* » (Annexe 14). De plus le professeur Jourquin pense que dans « *le monde politique et de l'administration,*

les gens réfléchissent mode par mode. [...] Ça commence à venir, on a maintenant des applications qui proposent des solutions de transport combinant différentes choses mais ça en est qu'au début. Donc pour moi, la voiture partagée fait partie de la solution. Et LA solution n'existe pas avec un grand L, c'est toujours une combinaison de solutions existantes et de pouvoir utiliser au mieux les différentes offres » (Annexe 12). Cette proposition est également mentionnée par Kevin Leduc, Colette Pierard et Béatrice Schobbens. En lien avec les décisions politiques, certains répondants pensent qu'un frein supplémentaire est le manque de moyens tant humains que financiers octroyés par les différents niveaux de pouvoir et qu'il est parfois difficile de convaincre les politiques de libérer du stationnement pour la voiture partagée. Effectivement, Suzanne Ryvers pense « qu'une vision commence à exister sur l'autopartage en Wallonie, donc une fois qu'il y a une vraie vision mais aussi les moyens pour sensibiliser les communes, [...] il faut que la commune libère des places de stationnement, que ces places de stationnement soient vraiment réservées pour eux » (Annexe 4). De plus, Diégo Eggermont « pense qu'il y a un frein, [...] c'est le manque de moyen humain. Je le vois sur une mission sur laquelle je suis actuellement, on travaille pour le SPW, sur le covoiturage, sur les parkings de covoiturage. [...] il n'y a personne aujourd'hui, en Wallonie, au SPW qui est responsable du covoiturage [...]. La seule personne qui travaille dessus, c'est le fonctionnaire dirigeant de la mission, mais il travaille ça un vingtième de son temps » (Annexe 10).

D'autres acteurs tels que Suzanne Ryvers, Kevin Leduc, Camille Colpin, Colette Pierard et Béatrice Schobbens s'accordent à dire que le manque de densité en Wallonie et la faiblesse de l'offre sont des freins au développement. Marie Thibaut de Maisières voit dans le manque d'adaptabilité de certains modèles dans les zones rurales un frein au développement. Ce manque d'adaptabilité s'explique, selon elle, par une densité plus faible et un besoin de voiture au quotidien. Le professeur Jourquin ajoute que les sociétés privées qui offrent le service de voitures partagées n'investissent pas dans les lieux jugés non rentables car leur objectif est de générer du profit.

Suzanne Ryvers, Diégo Eggermont et Sylvain Niset pensent que le challenge de l'électrification est un frein au développement de la voiture partagée. Pour Sylvain Niset, « le véhicule électrique en Belgique n'est pas du tout implanté, il y a plein de gens qui ont peur de prendre un véhicule électrique pour un long trajet parce qu'ils ont peur de l'autonomie, etc. [...]. Si les pouvoirs publics nous obligent à avoir des véhicules électriques, ça nous coûte deux fois plus cher qu'un véhicule essence et on a deux fois moins d'utilisation parce que les gens ont peur de l'utiliser » (Annexe 11).

Enfin, Pierre Oldenhove, Suzanne Ryvers et Diégo Eggermont s'accordent à dire qu'un des freins est le fait que les gens ne sont pas conscients du coût réel de leur voiture et que le fait de payer la voiture partagée à chaque utilisation donne l'impression aux utilisateurs que celle-ci est une solution plus coûteuse. En effet, Suzanne Ryvers mentionne que la voiture partagée « *peut sembler cher car vous voyez les coûts pour chaque trajet* » et « *que la plupart des gens qui ont une voiture, ne sont pas conscient du coût réel de leur voiture (individuelle)* » (Annexe 4). Ceci nécessite une communication plus claire auprès des citoyens et une information plus complète sur les coûts de possession d'une voiture individuelle afin que ceux-ci se rendent compte de la différence économique que cela peut engendrer.

De plus, Camille Colpin et Pierre Oldenhove pensent que la question des assurances et le fait de déterminer qui est responsable en cas d'accident peuvent être un frein. Ensuite, Sylvain Niset et Suzanne Ryvers pointent du doigt le manque d'uniformisation au niveau de la législation qui encadre la voiture partagée en Belgique. Pour terminer, Sylvain Niset ajoute deux freins importants selon lui. Premièrement, il pense que le fait que les voitures puissent être vandalisées en rue est un frein pour les entreprises qui voudraient se lancer sur le marché. Deuxièmement, il estime que pour se lancer sur le marché, cela nécessite des investissements énormes qui ne sont pas envisageables pour tous.

2.3.3.4. Freins spécifiques à chaque modèle

Modèle « roundtrip »

Concernant les freins spécifiques au modèle « roundtrip », Diégo Eggermont cible principalement le manque d'offre et de capacité financière de la part de Cambio. Selon lui, ce sont ces éléments qui freinent fortement le développement de ce modèle en Belgique. Nicolas Bodelet, quant à lui, pense que « *les différents freins sont d'avoir une incertitude sur le fait de chaque fois avoir la voiture quand ils (les utilisateurs) en auront besoin [...] on ne peut pas garantir une voiture à chaque fois que le client réserve, surtout si c'est fait en dernière minute pour plusieurs jours. Et puis que c'est un vrai changement dans la vie de quelqu'un de vivre sans voiture* » (Annexe 7).

Sylvain Niset voit comme frein à ce modèle la négociation avec les villes afin d'avoir un maillage suffisant. Pour lui, « *le problème pour Cambio, [...], pour faire un maillage ça leur prend quand même pas mal de temps car ils doivent aller [...] en demandant quels sont les*

places de parking qui pourraient être réservées et ils doivent négocier avec les pouvoirs publics toute la journée pour pouvoir avoir des places de parking » (Annexe 11).

Enfin, Diégo Eggermont et Nicolas Bodelet ciblent tous deux la densité comme étant un frein pour ce modèle. Pour eux, il est indispensable qu'il y ait une densité assez élevée pour implanter une station. Dans le cas où la densité ne serait pas assez élevée, Nicolas Bodelet pense que les communes doivent absorber une partie du risque.

Modèle « free-floating »

Concernant les freins spécifiques au modèle « free-floating », Sylvain Niset identifie trois freins. Premièrement, *« ce véhicule électrique est un frein et les pouvoirs publics ont tendance à essayer de pousser l'opérateur, en échange d'un emplacement de parking, à avoir des voitures qui sont plus propres que propres, alors qu'en réalité nous imposer ça sur le court terme, c'est tuer le carsharing »* (Annexe 7). Deuxièmement, *« il faut des gros investisseurs derrière pour être capables d'encaisser des millions d'euros d'achat de véhicules ou de leasing de véhicules pour avoir une grosse densité de véhicules. Donc, ça c'est une grosse barrière à l'entrée quand on veut se lancer en « free-floating » »* (Annexe 7). Enfin, il pense que le « free-floating » n'est pas adapté pour les milieux ruraux car il y a un manque de densité et un manque d'accès aux transports en commun.

Nicolas Bodelet, lui, pense qu'un frein spécifique à ce modèle est qu'il nécessite de bloquer un nombre plus élevé de places de parking que de voitures réellement mises à disposition afin d'assurer un « free-floating » efficace. Bart Jourquin estime qu'un des freins de ce modèle est la difficulté organisationnelle car les véhicules ne sont pas centralisés à certains endroits.

Modèle « peer-to-peer »

Concernant les freins spécifiques au modèle « peer-to-peer », Camille Colpin pense que le manque de connaissance de la part du grand public des systèmes existants basés sur ce modèle est un gros frein. De plus, elle pense que la confiance est également un frein pour ce type de modèle. En effet, il est difficile pour quelqu'un de prêter sa voiture à un inconnu, selon elle.

Modèle collaboratif

Concernant les freins spécifiques au modèle collaboratif, aucun des répondants n'en a identifié.

2.3.4. Conclusions

Lors de cette synthèse d'interviews, nous pouvons nous rendre compte que les intervenants avaient généralement un avis se rejoignant en ce qui concerne les caractéristiques essentielles des notions et concepts principaux. Néanmoins, certains d'entre eux ont ajouté des caractéristiques supplémentaires à ces concepts, en étant plus précis ou parfois en contradiction avec d'autres avis. Cette synthèse des entretiens effectués nous permet dorénavant d'avoir une source d'information importante, qui nous permettra de base de comparaison avec la revue de littérature et la contextualisation précédemment effectuées.

3. Confrontation de la théorie avec les interviews

Cette partie concernant la confrontation entre la théorie et la contextualisation effectuées précédemment et la synthèse des interviews va nous permettre dorénavant de confirmer, d'infirmer ou de nuancer les éléments issus de la revue de littérature. Concernant les éléments qui seront confrontés, ceux-ci sont les mêmes que ceux issus de la synthèse d'interview. Ces éléments sont donc les définitions d'économie de partage, de modèle d'affaires innovant et de la voiture partagée. Par ailleurs, il y a également une comparaison concernant les objectifs sociétaux, avantages, inconvénients pour l'utilisateur ainsi que les leviers et freins au développement de la voiture partagée. Ces éléments seront analysés de manière globale pour la voiture partagée en général, et de manière spécifique pour chaque modèle d'affaires de la voiture partagée.

3.1. Définitions

3.1.1. Economie de partage

Lors de la confrontation avec le terrain, trois éléments théoriques de la définition ont été totalement vérifiés par l'avis du terrain. En premier lieu, nos répondants ont insisté sur le fait que, dans l'économie de partage un changement de paradigme s'opère. Le passage d'un paradigme axé sur la possession des biens vers un paradigme d'accès et d'usage s'effectue. Dans un second temps, rejoignant la théorie, nos répondants ont également pointé du doigt un aspect durable avec la recherche d'une efficacité accrue dans l'utilisation d'un objet. Enfin, tout comme au sein de la théorie, ils ont mentionné un aspect monétaire ou non qui peut exister lors des échanges au sein de ce modèle économique.

Par ailleurs, un quatrième élément a été partiellement vérifié par le terrain. D'une part, la théorie parle d'un modèle qui s'opère de pairs à pairs et, d'autre part, nos répondants ont mentionné un aspect social, une création de liens. Néanmoins, une nuance a été apportée à cet élément, par nos acteurs de terrain, précisant que l'aspect social n'est pas un élément exclusif et essentiel à l'économie de partage.

Enfin, deux éléments de la définition n'ont pas été mentionnés par nos répondants. Premièrement, ils n'ont pas mentionné le fait que c'est un modèle économique. Deuxièmement, le fait que l'économie de partage soit favorisée par les TIC n'a pas été vérifié par notre partie pratique.

Ces différents éléments peuvent être retrouvés dans le tableau 24 de l'annexe 1.

3.1.2. Modèle d'affaires innovant

Concernant le concept de modèle d'affaires innovant, deux éléments sur les quatre ressortant de nos recherches théoriques ont été vérifiés lors de nos interviews. Premièrement, tout comme dans la littérature, nos répondants corroborent un élément de la définition du modèle d'affaires innovant. En effet, ils identifient le fait que ce soit une manière inédite de faire une proposition de valeur à un consommateur final comme étant un élément de définition. Ensuite, nos répondants rejoignent la définition présentée en théorie sur la caractéristique de création de profit ou non.

A contrario, le troisième élément de la définition identifié en théorie, relatif à la gestion du changement au sein de l'entreprise et vis-à-vis des consommateurs n'a pas été vérifié par notre démarche pratique. De plus, nos répondants n'ont pas considéré, lors des interviews, le modèle d'affaires innovant comme étant la manière dont une organisation coordonne ses activités, sur base d'actifs et de processus clés, et ses relations avec les diverses parties prenantes.

Enfin, un élément supplémentaire a été proposé par nos répondants afin de compléter la définition. Ils suggèrent de considérer le modèle d'affaires innovant comme un modèle incluant des aspects sociaux et environnementaux.

Les différents éléments comparant la théorie et la pratique de la définition du modèle d'affaires innovant peuvent être retrouvés dans le tableau 25 de l'annexe 1.

3.1.3. Voiture partagée

Quant à la comparaison de la dernière définition (celle de la voiture partagée), de nombreux éléments énoncés par nos intervenants sont en accord avec la théorie vue précédemment. En effet, tout comme dans la théorie, nos intervenants définissent la voiture partagée comme étant un service de location à court terme, permettant de se libérer du véhicule individuel, en ajoutant le fait que le véhicule est partagé par un groupe d'utilisateurs. Par ailleurs, les intervenants complètent la caractéristique théorique précisant que ce sont des opérateurs qui fournissent le service en ajoutant que le véhicule peut être possédé par un collectif de personnes, par un propriétaire unique, par une plateforme ou encore par une entreprise. Les éléments théoriques précisant que la voiture partagée est un service tout compris mais également qui se différencie du covoiturage ont également été vérifiés. La théorie est cependant plus complète car elle

précise que ce concept n'englobe pas d'autres services de location de voitures traditionnels, ni les services de taxis. Enfin, un dernier point vérifié en pratique est le fait que les voitures doivent être accessibles dans un parking, en rue ou quelque part d'autre. La théorie soulignait avec plus de précision le fait que les véhicules devaient être situés à proximité des résidences ou dans certaines zones clés de la ville.

Pour compléter les éléments théoriques, nos intervenants ajoutent que la voiture partagée permet d'avoir une utilisation plus efficace des véhicules et permet d'augmenter l'efficacité d'une ressource non-utilisée 90% du temps.

Enfin, plusieurs caractéristiques théoriques n'ont pas été vérifiées, à savoir le fait que la voiture partagée repose généralement sur un principe d'abonnement, qu'il est, selon les modèles, nécessaire de faire une réservation à l'avance et que ce concept est complémentaire à d'autres solutions de mobilité et qu'il favorise une intermodalité. La définition issue de la revue de littérature pointe également le fait que la voiture partagée a la caractéristique d'être pratique.

Le tableau 26 regroupant les différents éléments de comparaison entre la théorie et la pratique concernant la définition de voiture partagée peut être retrouvé en annexe 1.

3.2. Avantages et inconvénients

3.2.1. Objectifs sociétaux

Nos différents intervenants ont confirmé deux des trois objectifs sociétaux que nous avons préalablement identifiés dans la littérature. En ce qui concerne l'objectif de désengorgement et de décongestion des villes, la théorie et la pratique s'accordent sur cet élément. Concernant l'objectif de réduction de la pollution, la théorie et la pratique se rejoignent également. Cependant, l'objectif portant sur la résolution des problèmes de stationnement n'a pas été vérifié en pratique.

Enfin, l'étude de terrain a permis d'ajouter deux objectifs pour la société. Premièrement, nos répondants ont identifié un objectif global de libération de l'espace public permettant de le réaffecter à d'autres choses plus « utiles » pour la société. Deuxièmement, certains répondants ont identifié un objectif de création de liens sociaux et de rencontre dans le cadre du modèle collaboratif et « peer-to-peer ».

Le tableau 27 comparant la théorie et la pratique sur les objectifs sociétaux globaux peut être retrouvé en annexe 1.

3.2.2. Avantages et inconvénients globaux pour l'utilisateur

Lors de notre étude pratique, les mêmes quatre avantages globaux pour l'utilisateur identifiés au sein de la littérature ont été confirmés par nos répondants. Premièrement, nos répondants ont confirmé l'avantage de la baisse des coûts pour l'utilisateur. En effet, d'une part, la baisse des coûts s'explique par le fait de ne plus posséder de véhicule individuel étant donné que l'utilisateur ne va payer plus que pour son utilisation. D'autre part, elle s'explique par le fait qu'il aura tendance à rationaliser les déplacements effectués. Deuxièmement, nos répondants s'accordent avec la théorie pour dire qu'un avantage de la voiture partagée est la diminution des complications quotidiennes. Troisièmement, nos répondants semblent d'accord avec la théorie concernant l'avantage d'augmentation de la liberté. Dans les faits, ils estiment que la disponibilité de l'offre est suffisamment grande à condition d'avoir réservé le véhicule à l'avance. Ces voitures partagées permettent également, selon eux, d'avoir accès à des véhicules de différents gabarits. Enfin, la quatrième hypothèse identifiée dans la théorie concernant un avantage d'augmentation de la mobilité a également été vérifiée, permettant à des personnes plus précaires d'avoir accès à un véhicule.

Par ailleurs, nos répondants ont mis en évidence un avantage non repris dans la théorie. En effet, une partie de nos répondants voient dans la voiture partagée une opportunité de se passer d'un second véhicule dans les zones plus rurales.

Concernant les inconvénients, à travers cette démarche pratique, les trois éléments recensés dans la théorie ont été validés. Pour commencer, l'inconvénient lié au manque de flexibilité et la perte du côté pratique liée à la possession d'une voiture a été validé par nos répondants. Également, l'inconvénient relatif au fonctionnement et à la flexibilité demandant une planification importante et un changement de mode de vie a été confirmé par nos répondants. Enfin, l'inconvénient relatif à un manque d'adaptabilité en fonction du type de trajets, du type d'utilisateurs et du type d'endroits a été approuvé.

Finalement, certains répondants ajoutent un inconvénient ; ils estiment que les voitures proposées ne sont pas très « belles », ce qui nécessite un changement du rapport à « l'objet » voiture. Actuellement, les véhicules offerts par les opérateurs de voitures partagées sont des véhicules relativement simples et ne cherchant pas à apporter un certain statut social à son utilisateur de par l'image renvoyée.

Le tableau 28 comparant la théorie et la pratique sur les avantages et inconvénients globaux pour l'utilisateur peut être retrouvé en annexe 1.

3.2.3. Avantages et inconvénients spécifiques à chaque modèle

Modèle « roundtrip »

Tout comme la théorie, nos répondants s'accordent pour dire que l'un des principaux avantages du modèle « roundtrip » est la facilité avec laquelle il est possible de retrouver le véhicule. Cependant, certaines hypothèses théoriques restent non-vérifiées dans la pratique. En effet, l'avantage d'utilisation intensive des véhicules grâce à la nécessité de le réserver à l'avance ainsi que la facilité de stationnement sont des éléments qui n'ont pas été mentionnés par nos répondants. De plus, lors des interviews, certains de nos répondants ont suggéré des avantages non mentionnés dans la théorie. Premièrement, selon certains d'entre eux, dans le cas où l'utilisateur fait preuve de flexibilité, ce dernier aura presque toujours accès à un véhicule. C'est-à-dire que s'il s'y prend à l'avance ou s'il accepte de prendre le véhicule dans une station située plus loin ou à des horaires légèrement décalés, l'utilisateur sera toujours assuré d'avoir un véhicule à disposition. Deuxièmement, un avantage spécifique à Cambio est qu'il existe un call center accessible 24 heures/24 et 7 jours/7 permettant de réserver un véhicule. Cela permet

aux personnes peu à l'aise avec les nouvelles technologies de profiter du système. Enfin, pour une partie de nos répondants, un avantage du modèle « roundtrip » est qu'il propose un choix varié en termes de modèles de véhicules.

Lorsque nous avons abordé les inconvénients du modèle « roundtrip », tous les éléments soulevés par la théorie ont été confirmés par nos répondants. Ils pensent aussi que la nécessité de ramener la voiture dans la station de départ est un inconvénient. En effet, ils estiment que la nécessité de réserver la voiture induit un manque de flexibilité, ce qui est perçu comme un désavantage du modèle. Ils soulignent que le modèle « roundtrip » ne colle pas avec des réservations de dernière minute, ce qui ne laisse pas beaucoup de place à la spontanéité.

Le tableau 29 comparant la théorie et la pratique sur les avantages et inconvénients spécifiques au modèle « roundtrip » pour l'utilisateur peut être retrouvé en annexe 1.

Modèle « free-floating »

Lorsque nous avons évoqué les avantages du modèle « free-floating » avec les personnes interrogées, deux avantages sur les trois mis en avant dans la théorie ont été confirmés. D'abord, nos répondants, au même titre que la théorie, considèrent que le modèle « free-floating » offre une grande flexibilité aux utilisateurs car il permet de prendre un véhicule à un endroit et de le redéposer à un autre. Ensuite, ils pensent également que le côté immédiat du système « free-floating », le fait que cela soit accessible sans réservation au préalable, offre un avantage de plus à ce modèle. Cependant, l'hypothèse concernant la facilité de stationnement n'est pas vérifiée dans la pratique. Enfin, nos répondants, ajoutent un avantage non repris dans la théorie. Selon eux, le modèle « free-floating » permet aux utilisateurs de combiner la voiture partagée à d'autres moyens de transport et d'avoir une multimodalité facilitée.

Concernant les inconvénients du modèle « free-floating », le seul inconvénient mis en avant dans la théorie n'a pas été vérifié en pratique. Cependant, trois nouveaux inconvénients ont été proposés lors de nos interviews. Premièrement, un de nos intervenants pense que ce modèle n'est pas adapté pour les longs trajets. De plus, cette même personne estime que le modèle n'est pas adapté pour le week-end ou les vacances. Enfin, un autre intervenant juge que la nécessité d'avoir une application pour localiser le véhicule est un inconvénient à ce modèle.

Le tableau 30 comparant la théorie et la pratique sur les avantages et inconvénients spécifiques au modèle « free-floating » pour l'utilisateur peut être retrouvé en annexe 1.

Modèle « peer-to-peer »

Ce modèle étant le moins connu auprès de nos répondants et n'ayant pas eu l'opportunité d'interviewer l'acteur principal de ce modèle en Belgique, la partie pratique n'a apporté aucun élément nouveau tant au niveau des avantages que des inconvénients. Aucune hypothèse n'a pu être confirmée, infirmée ou complétée par la pratique.

Dans la théorie, nous avons identifié quatre avantages au modèle « peer-to-peer ». Premièrement, il permet une diversification de l'offre des véhicules. Deuxièmement, ce modèle peut être disponible dans un grand nombre d'endroits. Troisièmement, il permet une réduction des coûts liés à la possession automobile pour le propriétaire mettant son véhicule à disposition sur la plateforme. Enfin, la plateforme gère les différentes questions liées à l'assurance.

Dans la théorie, nous avons identifié trois inconvénients spécifiques au modèle « peer-to-peer ». Premièrement, un inconvénient réside dans le fait que les prix peuvent être variables. Deuxièmement, les véhicules ne sont pas constamment disponibles. En effet, lorsque le propriétaire utilise son véhicule ou décide de ne pas le mettre en location, il n'est pas possible pour les utilisateurs de réserver le véhicule. Par ailleurs, il est nécessaire de réserver le véhicule, ce qui peut être perçu comme un inconvénient.

Le tableau 31 comparant la théorie et la pratique sur les avantages et inconvénients spécifiques au modèle « peer-to-peer » pour l'utilisateur peut être retrouvé en annexe 1.

Modèle collaboratif

Lors de la confrontation des avantages trouvés en théorie avec ceux énoncés en pratique, seul un avantage a été confirmé par la pratique. En effet, nos répondants rejoignent la théorie concernant l'avantage permettant de créer de la convivialité et des liens sociaux entre les personnes. Cependant, l'avantage permettant un partage des coûts n'a pas été vérifié par la pratique. Nos répondants ont ajouté trois avantages non repris dans la théorie. Premièrement, un climat de confiance existe car on connaît les personnes avec qui on échange le véhicule. Deuxièmement, ce modèle permet un grand degré d'autonomie pour les groupes d'utilisateurs. Dernièrement, il est adaptable à tous les milieux.

Lors de la confrontation des inconvénients trouvés en théorie avec ceux mis en évidence en pratique, seul un inconvénient a été confirmé par la pratique. Effectivement, nos répondants rejoignent l'inconvénient des responsabilités partagées entre les utilisateurs en développant que cela peut créer des tensions entre les personnes. Cependant, les inconvénients concernant la

nécessité de gestion de l'entretien du véhicule ainsi que la difficulté d'accès au véhicule avec les questions de gestion des réservations n'ont pas été vérifiées par la pratique.

Le tableau 32 comparant la théorie et la pratique sur les avantages et inconvénients spécifiques au modèle collaboratif pour l'utilisateur peut être retrouvé en annexe 1.

3.3. Leviers et freins

3.3.1. Leviers et freins globaux

En ce qui concerne les leviers globaux à la voiture partagée, nous avons pu nous rendre compte que de nombreux éléments ont été ajoutés de la part de nos intervenants, en comparaison avec ceux énoncés dans la revue de littérature.

Premièrement, les leviers théoriques vérifiés sont les politiques prises par les principaux acteurs influençant le développement de la voiture partagée. Les intervenants évoquent notamment l'importance des décisions politiques afin de dissuader l'utilisation de la voiture individuelle, mais également l'importance des incitants financiers auprès des utilisateurs. Dans le même ordre d'idées, le soutien financier de la part des communes a été vérifié par les intervenants. Ceux-ci ont également mentionné les conséquences positives du soutien humain et des aides de la commune afin de libérer des places de stationnement pour les voitures partagées. Enfin, le dernier levier théorique vérifié durant les interviews concerne la nécessité d'avoir une intégration de la voiture partagée à des moyens de transport bien développés et efficaces, qui incitent les citoyens à les utiliser. Les intervenants ont également mentionné la nécessité de développer les « mobi-pôles », ou « hubs de mobilité », afin de permettre une intermodalité enrichie et facilitée.

Exceptés ces éléments théoriques retrouvés durant les interviews, nos intervenants ont ajouté plusieurs leviers. Parmi ceux-ci, ils ont mentionné l'importance d'une communication et d'une médiatisation plus importante ainsi que le fait de sensibiliser les citoyens de la part des opérateurs, des régions, des communes ou d'autres organismes publics ou privés. Ils ont précisé que l'accompagnement auprès des citoyens afin de leurs expliquer le fonctionnement de ce concept était également essentiel. Par ailleurs, d'autres leviers ont été rapportés tels qu'une plus grande offre et un service de qualité de la part des opérateurs ou encore le fait d'inclure les voitures partagées directement dans des nouveaux projets immobiliers. Ils ont ajouté comme autres leviers le fait que ce concept est favorisé dans un milieu urbain dense pour remplacer la voiture individuelle, alors qu'en milieu rural il pourrait plutôt substituer une deuxième voiture familiale.

Enfin, l'unique levier théorique qui n'a pas été vérifié dans la pratique est le développement des technologies et en particulier des TIC.

En ce qui concerne les freins globaux au développement de la voiture partagée, de nombreux éléments additionnels ont également été mentionnés en plus de ceux observés en théorie.

Premièrement, les intervenants s'accordent à dire que des freins au développement de la voiture partagée étaient l'attachement des citoyens à l'objet voiture pour l'image sociale et le sentiment de liberté qu'elle procure, ainsi que la peur et la crainte du changement liées à la méconnaissance du système par les citoyens. Ces deux freins théoriques ont donc été vérifiés en pratique.

Par ailleurs, d'autres freins ont été ajoutés par les intervenants. Ils ont souligné notamment les avantages fiscaux trop importants pour les voitures de société, également les décisions politiques d'investissement où la voiture partagée n'est pas une priorité, l'électrification du parc automobile qui n'est pas toujours bénéfique aux voitures partagées ou encore le manque d'uniformisation dans la législation encadrant le concept, notamment en termes d'assurances. Ils ont également apporté d'autres éléments tels que le manque d'offres et d'infrastructures, particulièrement en Wallonie dû à un manque de densité de population, mais également l'importance des investissements que demande la mise en place des voitures partagées et, lié à cela, les risques importants de vandalismes et de dégradation du matériel. Enfin, le dernier frein évoqué qui n'était pas mentionné dans la théorie est le sentiment que la voiture partagée peut paraître chère, principalement lié au fait de devoir payer à chaque utilisation et à chaque trajet pour l'utilisateur, qui manque généralement de conscience vis-à-vis du coût réel de possession d'une voiture individuelle.

Pour finir, le frein théorique lié aux démarches administratives n'a pas été vérifié en pratique par nos intervenants.

Le tableau 33 comparant la théorie et la pratique sur les leviers et freins globaux au développement de la voiture partagée peut être retrouvé en annexe 1.

3.3.2. Leviers et freins spécifiques à chaque modèle

Modèle « roundtrip »

Concernant les leviers spécifiques au modèle « roundtrip », seulement un des deux leviers identifiés dans la théorie a été confirmé en pratique. En effet, nos répondants rejoignent la théorie en estimant qu'un des leviers pour le développement de ce modèle est qu'il est favorisé par l'intermodalité. Cependant, les intervenants n'ont pas mentionné en tant que levier le fait

que la logistique était facilitée pour le modèle « roundtrip ». Par ailleurs, nos répondants ont identifié deux leviers supplémentaires qui se rejoignent. Ils pensent que des investissements de la part des communes pour lancer une station et des aides de leur part pour trouver des stations sont des leviers intéressants pour le développement de ce modèle.

Concernant les freins spécifiques au modèle « roundtrip », le seul frein identifié en théorie a été vérifié en pratique. En effet, nos répondants pensent que c'est un modèle qui nécessite une densité de population élevée, ce qui le rend inadapté aux zones rurales. De plus, certains de nos répondants ont pointé du doigt quatre autres freins. Premièrement, ils pensent qu'un des freins est le manque d'offre et de capacité financière de la part de Cambio. Deuxièmement, ils identifient un autre frein comme étant l'incertitude liée à la disponibilité des véhicules. Troisièmement, ils estiment que les négociations parfois compliquées avec les villes freinent le développement de ce modèle. Quatrièmement, les gros changements dans les habitudes des utilisateurs qu'engendre le fait de se passer d'une voiture personnelle est également un frein.

Le tableau 34 comparant la théorie et la pratique sur les leviers et freins spécifiques au modèle « roundtrip » peut être retrouvé en annexe 1.

Modèle « free-floating »

En ce qui concerne le modèle en « free-floating », les intervenants ont confirmé que le fait qu'il y ait une grande densité de population ainsi qu'un nombre important de véhicules proposé par les opérateurs sont des éléments aidant à la mise en place du modèle. A propos du nombre important de véhicules, cet élément peut cependant être nuancé et sera, comme expliqué plus tard, considéré également comme un frein.

Les éléments apportés par les intervenants, qui n'étaient pas évoqués dans la revue de littérature, sont le fait de se réorganiser et de changer la gestion ou la logistique d'entreprise pour proposer certaines tâches aux utilisateurs afin de retirer un poids pour l'opérateur ainsi que le fait que ce modèle puisse facilement être mis en place une fois que les accords communaux ont été trouvés.

Enfin, le levier théorique concernant les aides communales et régionales concernant le stationnement n'a pas été vérifié par les intervenants.

Concernant les freins spécifiques au modèle « free-floating », les intervenants ont confirmé la théorie relative au fait que ce modèle n'est pas adapté aux villes peu denses ainsi que le fait que ce modèle d'affaires entraîne plusieurs contraintes organisationnelles. Il est en effet nécessaire,

afin que ce modèle fonctionne, de disséminer les voitures dans un maximum d'endroits et d'avoir donc accès à un nombre très important de places de stationnement.

Les intervenants ont par ailleurs ajouté deux freins qui n'ont pas été évoqués dans la théorie. Le premier concerne l'électrification de la flotte, qui ne semble pas être une solution actuellement rentable pour le modèle « free-floating » selon certains intervenants. Le deuxième frein est lié à l'investissement financier important que demande la dissémination de ce modèle, afin de déployer et de proposer une offre suffisamment importante.

Le tableau 35 comparant la théorie et la pratique sur les leviers et freins spécifiques au modèle « free-floating » peut être retrouvé en annexe 1.

Modèle « peer-to-peer »

D'une part, lorsque nous avons évoqué les leviers relatifs au modèle « peer-to-peer » à nos répondants, tous les éléments définis en théorie ont été vérifiés dans la pratique. Effectivement, la pratique et la théorie se retrouvent sur les leviers de ce modèle concernant sa mise en place aisée et son adaptabilité au milieux urbains et ruraux. Enfin, un levier relatif à une communication plus importante est également vérifié. Cependant, certains répondants ont ajouté un levier qu'ils trouvaient important. En effet, selon eux, une augmentation de la flexibilité et de l'offre de la part des assureurs afin d'encadrer ce type de modèle permettrait un meilleur développement du modèle « peer-to-peer ».

D'autre part, lorsque nous avons évoqué les freins relatifs au modèle « peer-to-peer » à nos répondants, aucun des éléments définis en théorie n'a été vérifié dans la pratique. En théorie, des freins tels qu'un manque de fiabilité des véhicules mis à disposition et un manque d'accessibilité à des places de stationnement comparativement aux autres modèles ont été identifiés mais non validés par la pratique. Cependant, certains répondants ont ajouté un manque de connaissances de ce modèle de la part du grand public comme étant un frein. Ils ont enfin ajouté que la nécessité d'une grande confiance de la part des propriétaires était un frein au développement de ce modèle, étant donné que les véhicules sont mis à disposition d'inconnus.

Le tableau 36 comparant la théorie et la pratique sur les leviers et freins spécifiques au modèle « peer-to-peer » peut être retrouvé en annexe 1.

Modèle collaboratif

Concernant les leviers au modèle collaboratif, les intervenants ont confirmé les trois hypothèses que nous avons formulées en théorie. En effet, ils pensent qu'une communication plus importante, que la mise en place aisée de ce modèle et que son adaptabilité tant en milieu rural qu'urbain sont des leviers importants. De plus, certains de nos intervenants ont trouvé des leviers supplémentaires. Premièrement, certains pensent qu'une plus grande flexibilité de la part des assureurs serait un levier intéressant. Deuxièmement, une idée évoquée par l'un de nos intervenants était qu'une déductibilité fiscale ou des incitants pour les utilisateurs pourraient pousser les gens à utiliser la voiture partagée.

Concernant les freins au modèle collaboratif, nous avons identifié en théorie des freins liés à un manque d'accessibilité et à un manque d'assurances adaptées à ce modèle qui engendre des démarches supplémentaires à entreprendre. Cependant, la partie pratique n'a relevé aucun frein spécifique, ce qui n'a pas permis de confirmer, d'infirmier ou de compléter certaines hypothèses.

Le tableau 37 comparant la théorie et la pratique sur les leviers et freins spécifiques au modèle collaboratif peut être retrouvé en annexe 1.

3.4. Conclusions

Lors de cette confrontation entre la revue de littérature ainsi que la contextualisation et la partie pratique, nous pouvons ressortir divers points essentiels, qui seront considérés comme nos contributions à ce mémoire.

En premier lieu, la confrontation des éléments des définitions avec la pratique n'a pas apporté de contribution probante à la théorie déjà existante sur les différents sujets.

L'étude de terrain a permis d'apporter un objectif sociétal supplémentaire. Il a été mentionné que la voiture partagée permet de libérer de l'espace public qui, par la suite, peut être réaffecté à d'autres choses.

Ensuite, concernant les avantages et inconvénients, des contributions ont pu être apportées par notre étude de terrain tant au niveau global que spécifique à chaque modèle.

D'un point de vue global, un avantage supplémentaire apporté par le terrain est le fait que la voiture partagée permet de se passer du second véhicule au sein d'un ménage.

Concernant les différents modèles, de nouvelles contributions ont été apportées par le terrain. Pour le modèle « roundtrip », sous condition que l'utilisateur soit flexible, ce dernier aura toujours accès à un véhicule a été ajouté comme avantage. De plus, l'accès à une offre variée de véhicules est un nouvel avantage. Par ailleurs, un inconvénient supplémentaire a été ajouté pour ce modèle. En effet, ce modèle semble ne pas être compatible avec des réservations de dernière minute. En ce qui concerne le modèle « free-floating », un avantage supplémentaire apportée par l'étude pratique est que cela permet aux utilisateurs de combiner la voiture partagée à d'autres moyens de transport et d'avoir une intermodalité. Néanmoins, l'obligation d'accéder au véhicule via une application et le fait que ce ne soit pas adapté aux longs trajets, ni aux trajets dans le cadre de week-end et vacances sont des contributions provenant des interviews concernant les inconvénients de ce modèle. Pour le modèle collaboratif, des contributions ont été faites concernant ses avantages lors de notre étude. En effet, ce modèle est adaptable à tous les milieux et permet de créer un climat de confiance entre les utilisateurs car le partage s'opère avec un groupe d'utilisateurs se connaissant. Enfin, pour le modèle en « peer-to-peer », aucune contribution n'a pu être apportée par le terrain.

Enfin, concernant les freins et leviers, certaines contributions ont pu être apportées par notre étude de terrain tant au niveau global que spécifique à chaque modèle.

D'un point de vue global, l'étude de terrain a amené des contributions nouvelles concernant les freins et leviers. D'une part, une sensibilisation, une communication et une médiatisation plus importante concernant le sujet peut être considéré comme un levier. D'autre part, l'intégration de la voiture partagée dans les projets immobiliers est un levier apporté par nos répondants. De plus, les décisions politiques globales sont ajoutées comme étant un frein par nos répondants. Ensuite, le fait que l'utilisateur paie après chaque déplacement donne l'impression à ce dernier que l'utilisation de la voiture partagée coûte cher. Enfin, un changement du rapport à « l'objet » voiture doit s'opérer car les véhicules offerts par les opérateurs n'ont pas pour objectif d'apporter un certain statut social à son utilisateur, ce qui est perçu comme un frein.

Concernant les différents modèles, de nouvelles contributions relatives aux freins et leviers ont été apportées par le terrain. Pour le modèle « roundtrip », des investissements financiers de la part des communes, afin de lancer des stations, ainsi que des aides afin de libérer des zones pour les stations sont un levier ajouté. Cependant, l'incertitude liée à la disponibilité des véhicules est un frein relevé par nos répondants. Pour le modèle « free-floating », deux contributions relatives aux freins ont été ajoutés par la pratique. Premièrement, l'électrification de la flotte est perçue comme une barrière au développement. Deuxièmement, l'importance des investissements financiers à effectuer lors du déploiement de la flotte est également un frein. En ce qui concerne le modèle collaboratif, un frein concernant la confiance de la part des propriétaires a été apporté. Enfin, pour le modèle collaboratif et en « peer-to-peer », la pratique a apporté un nouveau levier supplémentaire. En effet, une augmentation de la flexibilité et de l'offre de la part des assureurs afin d'encadrer ces types de modèles permettraient un développement plus aisé.

4. Limites et perspectives

Notre mémoire rencontre certaines limites. Tout d'abord, notre étude ne s'est limitée qu'à la zone géographique comprenant la Wallonie et la région de Bruxelles-capitale. Il est donc nécessaire de préciser que les conclusions de cette étude ne s'appliquent qu'à cette zone géographique précise. Par ailleurs, étant donné que la source d'information concernant notre partie pratique provient des entretiens semi-directifs, celle-ci peut être contrainte à des avis subjectifs de la part de certains répondants impactés directement par le sujet. De plus, notre partie empirique a été confrontée à un nombre limité d'intervenants ne reflétant pas tous les modèles existants au sein de notre cadre géographique défini. En effet, concernant le modèle « peer-to-peer », l'unique acteur présent en Belgique, Getaround, n'a pas répondu favorablement à notre demande d'entretien, ce qui laisse certains manquements dans notre analyse pratique concernant ce modèle. Enfin, les objectifs de notre étude visant à définir les avantages, inconvénients ainsi que les leviers et freins spécifiques de chaque modèle présent dans la zone géographique étudiée semblent être trop ambitieux, étant donné l'étendue des informations présentes dans ces modèles.

De plus, des recherches futures pourraient être envisagées afin de définir une typologie plus précise des usagers et ainsi permettre aux entreprises ou autres organismes de développer des modèles répondant avec plus de finesse à leurs attentes. Par ailleurs, il pourrait être intéressant de lancer des projets pilotes dans des zones plus rurales afin de démontrer si une demande potentielle existe. Il pourrait également être intéressant de faire une analyse des coûts pour l'utilisateur pour chacun des modèles existants. Pour terminer, il serait pertinent de vérifier l'aspect durable de la voiture partagée à travers des analyses de terrain afin de valider les impacts environnementaux avancés en théorie.

CONCLUSION GENERALE

Le sujet de recherche de ce mémoire s'intitule l' « *approfondissement du concept innovant de l'économie de partage : Analyse des différents modèles d'affaires de la voiture partagée en Wallonie et dans la région de Bruxelles-Capitale* ». Dans un premier temps, il a été essentiel de définir les concepts centraux de cette recherche, à savoir le concept d'économie de partage ainsi que le concept de modèle d'affaires innovant.

Après cette étape de contextualisation de notre recherche, nous avons été en mesure de proposer notre propre définition de la voiture partagée construite sur base, d'une part, de la littérature et, d'autre part, des définitions proposées par divers acteurs. Dans le cadre de cette étude, la voiture partagée se définit comme étant un service de location de voiture à court terme, pratique et destinée à remplacer la propriété d'un véhicule privé. De plus, la voiture partagée se caractérise, dans la majorité de ses modèles, par la nécessité de réserver le véhicule au préalable et de souscrire à un abonnement pouvant prendre des formes variables permettant aux utilisateurs, dépendant des modèles, d'accéder à une flotte de véhicules. Enfin, les coûts assumés par les utilisateurs comprennent tous les frais liés à l'utilisation du véhicule. Dans le cadre de cette étude, les services de location de voitures « traditionnels », les services de taxis et les services de covoiturage sous leurs diverses formes ne rentrent pas dans le champ d'application de cette définition.

Ensuite, les principaux objectifs sociaux de la voiture partagée ont été mis en avant. La voiture partagée a pour buts principaux, selon la littérature et l'analyse de terrain, de désengorger et de décongestionner les villes ainsi que de remplir des objectifs de réduction de la pollution. La littérature ajoute, quant à elle, comme objectif la résolution des problèmes de stationnement. Pour sa part, la pratique identifie des perspectives de libération d'espace public.

Par ailleurs, nous avons également dégagé les avantages et inconvénients globaux pour les utilisateurs. Notre étude nous a permis d'identifier des avantages en termes d'augmentation de la mobilité, de diminution des complications quotidiennes et de diminution des coûts liés à l'utilisation d'une voiture. De plus, ce concept permet d'ajouter une option durable supplémentaire aux diverses solutions qui existent, ce qui engendre un gain de liberté. Plusieurs personnes interrogées ont également insisté sur le fait que la voiture partagée permet à l'utilisateur de se passer du second véhicule familial dans les zones rurales. Notre recherche nous a également permis de faire ressortir des inconvénients relatifs à un manque de flexibilité induit par l'abandon d'un véhicule personnel. Par son fonctionnement, la voiture partagée

rencontre certains inconvénients en termes d'adaptabilité et d'utilisation. De fait, devoir réserver son véhicule à l'avance ainsi que devoir se rendre à l'endroit où est garé le véhicule rendent son utilisation moins aisée que l'utilisation d'une voiture personnelle.

Par la suite, nous avons pu identifier, par la revue de littérature et l'analyse pratique, les principaux leviers et freins au développement de la voiture partagée.

Premièrement, le levier essentiel au fonctionnement de ce concept réside dans l'implication et les aides humaines et financières des pouvoirs publics auprès des opérateurs de voitures partagées. Parmi ces aides, la participation financière à la mise en place d'une station ou encore l'aide à l'octroi de places de stationnement sont des exemples significatifs. Deuxièmement, les incitants de ces pouvoirs publics, et plus particulièrement des régions et des communes, auprès des utilisateurs permettent ce changement modal. Ceux-ci peuvent par exemple être retrouvés sous formes financières, telle la prime « Bruxell'Air ». Par ailleurs, ces pouvoirs publics peuvent également prendre des décisions qui permettent de dissuader l'utilisation de la voiture individuelle, qui favorisent un changement de mobilité vers des modes plus durables tels que la voiture partagée. Troisièmement, un autre levier, est la proposition d'une offre de qualité suffisamment disséminée. Cette offre, couplée à d'autres moyens de transport et notamment intégrée dans des « mobi-pôles », ou « hubs de mobilité », permet de se diriger vers une intermodalité. Quatrièmement, un levier majeur réside en une communication plus importante de la part des différents acteurs de la voiture partagée. Celle-ci doit également être associée à plus de médiatisation, de sensibilisation et d'accompagnement auprès des citoyens. Dernièrement, la mise en place de la voiture partagée est favorisée dans les milieux urbains grâce à une densité de population importante. En milieu rural, elle a plus de mal à se déployer et vise, dans ce cas, à substituer le second véhicule familial.

Par ailleurs, les intervenants s'accordent avec la théorie en ce qui concerne les principaux freins liés au développement de la voiture partagée. Le premier frein est lié au fait que la voiture est encore perçue, par une partie de la population, comme reflétant l'image et la réussite sociale d'une personne. En outre, la crainte du changement ainsi que la méconnaissance du fonctionnement du système de la voiture partagée sont des éléments qui peuvent empêcher la croissance de ce concept. Ensuite, les décisions politiques des pouvoirs publics peuvent être un frein au développement, dans le cas où celles-ci ne mettent pas en priorité le développement des voitures partagées par rapport à d'autres domaines. Enfin, le dernier frein concerne

l'investissement conséquent que demande la mise en place des voitures partagées, particulièrement dans des modèles commerciaux.

Par après, la littérature permet d'identifier deux grandes catégories de modèles principaux de la voiture partagée. Premièrement, nous observons la catégorie des modèles d'affaires commerciaux, où les entreprises ont pour objectif de générer du profit. Parmi celle-ci, nous retrouvons les modèles d'affaires « roundtrip » et « one-way », basés sur des stations, ainsi que le modèle d'affaires « free-floating », où les véhicules sont disponibles en libre-service. Deuxièmement, il y a la catégorie des modèles d'affaires organisés entre particuliers, où l'objectif des opérateurs n'est pas nécessairement de générer du profit. Dans cette catégorie, les propriétaires de voitures peuvent mettre à disposition leur véhicule à d'autres utilisateurs via une plateforme, catégorisé par le modèle « peer-to-peer ». Ils peuvent, par ailleurs, mettre leur véhicule à disposition d'autres citoyens, au sein d'un même quartier ou des collectivités citoyennes, catégorisé par le modèle collaboratif.

Parmi ces cinq modèles d'affaires identifiés, quatre modèles ont été étudiés dans le cadre de ce mémoire. Le modèle « one-way » n'a pas été analysé étant donné qu'aucun acteur de ce modèle n'était présent dans la région géographique étudiée. Au sein des quatre modèles analysés en pratique, nous avons par la suite identifié les différents avantages, inconvénients, leviers et freins spécifiques à chacun de ces modèles.

Nous pouvons identifier d'une part les modèles commerciaux, que sont les modèles « roundtrip » et « free-floating ». Ceux-ci sont favorisés en milieux urbains et denses, qui permettent aux utilisateurs d'effectuer des trajets relativement courts et d'avoir accès à une multimodalité grandissante. Ces modèles ont notamment la particularité d'avoir une logistique importante pour la mise en place ainsi que la nécessité d'avoir accès à un capital important pour l'investissement initial que demandent ceux-ci. Pour répondre à cette problématique, ces modèles pourraient être plus facilement mis en place grâce à des aides financières ou à la mise en place de stations de la part des autorités publiques, ce qui permettrait de proposer aux citoyens une offre plus importante et disséminée.

D'autre part, les modèles organisés entre particuliers, que sont les modèles « peer-to-peer » et collaboratif, sont quant à eux plus facilement mis en place dans tous types de milieux, et s'adaptent aux zones rurales et moins denses. Ces modèles sont néanmoins moins connus de la part des citoyens et doivent faire face à certaines craintes, notamment la peur du changement, les risques de tensions ou la crainte liée aux assurances et aux responsabilités en cas d'accident.

Pour développer ces modèles, il est donc important d'avoir une communication plus importante et efficace de la part des pouvoirs publics et des opérateurs, tout en accompagnant les citoyens et en leur proposant des solutions d'assurance adaptée.

Les différentes caractéristiques plus précises ont été énoncées précédemment dans les tableaux 29 à 32 ainsi que les tableaux 34 à 37 (voir annexe 1). Par ailleurs, les contributions qu'apporte la partie pratique à la comparaison de ces modèles ont été apportées en conclusion de la partie pratique de notre mémoire. Les quatre modèles identifiés proposent des solutions différentes et sont adaptées à différents endroits et types d'utilisateurs.

En conclusion, la voiture partagée est un concept qui, à travers différents modèles d'affaires existant, peut et doit encore se développer. Bien que la voiture partagée soit présente depuis plusieurs années dans notre société, ce travail permet d'en ressortir les principaux avantages et inconvénients des différents modèles d'affaires ainsi que d'apporter de nouvelles contributions sur base de la pratique. De plus, cela permet de voir comment son développement peut être facilité pour les utilisateurs sur base des leviers et freins identifiés en théorie et ajoutés par la pratique. Néanmoins, ce concept innovant ne sera efficace que si les opérateurs et différents acteurs arrivent à gérer cette innovation, afin qu'elle soit adoptée par un maximum d'utilisateurs. Pour y arriver, ils devront, dans un premier temps, s'assurer de proposer une offre de qualité et disséminée dans un nombre important d'endroits afin de stimuler la demande et, dans un second temps, faire en sorte de gérer ce changement au sein des populations.

BIBLIOGRAPHIE

- Acquier, A., Daudigeos, T., & Pinkse, J. (2017). Promises and paradoxes of the sharing economy: An organizing framework. *Technological Forecasting & Social Change*, 125, 1-10. doi: 10.1016/j.techfore.2017.07.006
- Allianz. (n.d.) *Voiture partagée : quid de l'assurance ?* Consulté le 20 juin 2022 sur <https://allianz.be/fr/particuliers/blog/voiture-partagee-quid-de-l-assurance.html>
- Arrêté ministériel du Service public fédéral Mobilité et Transport du 9 janvier 2007 concernant la carte communale de stationnement, *M.B.*, 24 janvier 2007
- Autodelen. (2021). *Rapport sur l'autopartage en 2021*. Consulté le 16 mai 2022 sur <https://www.autodelen.net/fr/toolkit/rapport-annuel-dautopartage-2021/>
- Autodelen. (2022). *À propos de nous*. Consulté le 28 juin 2022 sur <https://www.autodelen.net/fr/a-propos-de-nous/>
- Ayfantopoulou, G., Kortsari, A., & Mitropoulos, L. (2021). A systematic literature review of ride-sharing platforms, user factors and barriers. *European Transport Research Review*, 13(1). doi: 10.1186/s12544-021-00522-1
- Bansal, A., Martin, E., & Shaheen, S. (2018). Peer-To-Peer (P2P) carsharing : Understanding early markets, social dynamics, and behavioral impacts. *Institute of Transportation Studies*. doi: 10.7922/G2FN14BD
- Bardhi, F., & Eckhardt, G.M. (2012). Access-based consumption: The case of car sharing. *Journal of Consumer Research*, 39 (4), 881–98. doi: 10.1086/666376
- Barth, M., & Shaheen, S. (2002). Shared-use vehicle systems: framework for classifying carsharing, station cars, and combined approaches. *Transportation Research Record*, 1791(1). doi : 10.3141/1791-16
- BBC. (2018). *'Witkar', the world's first electric car-sharing scheme*. Consulté le 22 décembre 2021 sur <https://www.bbc.com/news/av/stories-46277058>.
- be.brussels. (2022). *Elke Van den Brandt — Région bruxelloise - Brussels Gewest*. Consulté le 28 juin 2022 sur <https://be.brussels/a-propos-de-la-region/le-gouvernement-regional/elke-van-den-brandt>

- Benjaafar, S., Bernhard, H., Courcoubetis, C., Kanakakis, M., & Papafragkos, S. (2022). Drivers, riders, and service providers: the impact of the sharing economy on mobility. *Management Science*, 68(1), 123-142. doi: 10.1287/mnsc.2020.3909
- Biau, V. (1991). Montpellier 1971-1974 : une expérience de « transport individuel public ». *Transports urbains*, 72, 21-25.
- Boyaci, B., Geroliminis, N., & Zografos, K. (2015). An optimization framework for the development of efficient one-way car-sharing systems. *European Journal of Operational Research*, 240(3), 718-733. doi:10.1016/j.ejor.2014.07.020
- Cambio . (n. d.). *Cambio carsharing. Ma voiture où je veux, quand je veux*. Consulté le 28 juin 2022 sur <https://www.Cambio.be/fr-wal>
- CarSharing Association. (n.d.). *About the CSA*. Consulté le 8 janvier 2022 sur <https://carsharing.org/about/>
- Cellule Mobilité. Union Wallonne des Entreprises. (n.d.). *Qui sommes-nous ?* Consulté le 25 juin 2022 sur <https://www.mobilite-entreprise.be/index.php/qui-sommes-nous/>
- Chen, Y., Vu, H., & Zheng, N. (2021). A novel urban congestion pricing scheme considering travel cost perception and level of service. *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*, 125. doi: 10.1016/j.trc.2021.103042
- Cheu, R., Fung, C., Kek, A., & Meng, Q. (2009). A decision support system for vehicle relocation operations in carsharing systems. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 45(1),149-158. doi: 10.1016/j.tre.2008.02.008
- Christensen, C. M., Johnson, M. W., & Kagermann, H. (2008). Reinventing your business model. *Harvard Business Review*, 86(12), 50-129.
- Cockayne, D.G. (2016). Sharing and neoliberal discourse: the economic function of sharing in the digital on-demand economy. *Geoforum*, 77, 73–82. doi: 10.1016/j.geoforum.2016.10.005
- Code de la route. (2022). *Arrêté royal portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique*. Consulté le 8 janvier 2022 sur <https://www.code-de-la-route.be/fr/reglementation/1976101105~hra8v386pu>

- Cohen, A., & Shaheen, S. (2007). Growth in worldwide carsharing: An international comparison. *Transportation Research Record : Journal of the Transportation Research Board*, 1992, 81-89. doi: 10.3141/1992-10
- Cohen, A., & Shaheen, S. (2012). Carsharing and personal vehicle services: Worldwide market developments and emerging trends. *International Journal of Sustainable Transportation*, 7(1), 1-11. doi: 10.1080/15568318.2012.660103
- Cohen, A., & Shaheen, S. (2016). Planning for shared mobility. *American Planning Association, PAS Report 583*, 1-108. doi: 10.7922/G2NV9GDD
- Cohen, A., & Shaheen, S. (2020). Chapter 3 - Mobility on Demand (MOD) and Mobility as a Service (MaaS): Early understanding of shared mobility impacts and public transit partnerships. *In Demand for Emerging Transportation Systems: Modeling Adoption, Satisfaction, and Mobility Patterns*, 37-59. doi: 10.1016/B978-0-12-815018-4.00003-6
- Cohen, A., Marsden, G., Parkes, S., & Shaheen, S. (2013). Understanding the diffusion of public bikesharing systems: evidence from Europe and North America. *Journal of Transport Geography*, 31, 94103. doi: 10.1016/j.jtrangeo.2013.06.003
- Cohen, B. & Kietzmann, J. (2014). Ride on! Mobility business models for the sharing economy. *Organization & Environment*, 27(3), 279-296. doi: 10.1177/1086026614546199
- Coldefy, J., Crozet, Y., & Santos, G. (2019). *La régulation de la mobilité urbaine à l'épreuve de la mobilité partagée et du « MaaS »*. Consulté le 22 juin 2022 sur : https://cerre.eu/wp-content/uploads/2020/05/cerre_report_regulation_mobilite_maas.pdf
- Correia, G., & Jorge, D. (2013). Carsharing systems demand estimation and defined operations: A literature review. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*. 13(30), 201-220. doi: 10.18757/ejtir.2013.13.3.2999
- Cozywheels. (2022). *Cozywheels, c'est quoi ?* Consulté le 28 juin 2022 sur <https://www.cozywheels.be/wat-is-cozywheels/?lang=fr>
- d'Welles, J. (1951). À propos de circulation urbaine... *Urbanisme*, 20(11-12), 56.
- Espaces-Mobilités. (n.d.) *Activités*. Consulté le 25 juin 2022 sur <http://www.espaces-mobilites.com/fr/latestprojects.html>

- Ferrero, F., Musso, S., Perboli, G., & Vesco, A. (2018). Business models and tariff simulation in car-sharing services. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 115, 32-48. doi: 10.1016/j.tra.2017.09.011
- Ferrero, F., Perboli, G., Rosano, M., & Vesco, A. (2017). Car-sharing services: An annotated review. *Sustainable Cities and Society*, 37. doi: 10.1016/j.scs.2017.09.020
- Fournier, A. (n.d.). La petite histoire de l'autopartage. Consulté le 22 décembre 2021 sur : <https://www.mobilitytechgreen.com/blog/2013/12/19/histoire-de-autopartage/>
- Frenken, K., & Schor, J. (2017). Putting the sharing economy into perspective. *Environmental Innovation and Societal Transitions*, 23, 3–10. doi: 10.1016/j.eist.2017.01.003
- Gailly, B. (2011). *Developing Innovative Organizations: A Roadmap to Boost Your Innovation Potential*. Palgrave Macmillan.
- Gao, P., & Li, J. (2020). Understanding sustainable business model: A framework and a case study of the bike-sharing industry. *Journal of Cleaner Production*, 267. doi: 10.1016/j.jclepro.2020.122229
- Griffin, A., Hauser, J., & Tellis, G. J. (2006). Research on innovation : A review and agenda for marketing science. *Marketing Science*, 25(6), 687-717. doi : 10.1287/mksc.1050.0144
- He, Z., Huang, L., Xie, Y., & Zhang, M. (2013). Service quality evaluation of car rental industry in china. *The International Journal of Quality & Reliability Management*, 31(1), 82-102. doi: 10.1108/IJQRM-11-2012-0146
- Jacquemin, A. (2018). *Séminaire d'accompagnement du mémoire. Focus sur la méthodologie qualitative de recherche*. Université catholique de Louvain, Louvain-la-Neuve.
- Johnson, M., Kallio, H., Kangasniemi, M., & Pietilä, A-M. (2016). Systematic methodological review: developing a framework for a qualitative semi-structured interview guide. *Journal of Advanced Nursing*, 72(12), 2954-2965. doi: 10.1111/jan.13031
- Kallio, J., Tinnila, M., & Tseng, A. (2006). An international comparison of operator-driven business models. *Business Process Management Journal*, 12(3), 281–298. doi: 10.1108/14637150610667962

- Kim, H., & Ng, V. (2021). Chapter 14 - Autonomous vehicles and smart cities: A case study of Singapore. *Smart Cities for Technological and Social Innovation*, 265-287. doi: 10.1016/B978-0-12-818886-6.00014-9
- Kowalkowski, C., & Nansubuga, B. (2021). Carsharing: a systematic literature review and research agenda. *Journal of Service Management*, 32(6), 55-91. doi: 10.1108/JOSM-10-2020-0344
- Le Vine, S., Polak, J., & Zolfaghari, A. (2014). *Carsharing: Evolution, Challenges and Opportunities*. Consulté le 23 décembre 2021 : <https://www.acea.auto/publication/sag-22-carsharing-evolution-challenges-and-opportunities/>
- Leblanc, J.-F. (n.d.). *Extrait du registre aux délibérations du Conseil communal. Séance du 02 septembre 2019 (N° 238)*. Consulté sur <https://www.liege.be/fr/vie-communale/services-communaux/mobilite/se-deplacer/telechargements/reglement-organisant-lagrement-des-operateurs-de-voitures-partagees.pdf>
- Ledesma, R., López, S., & Poó, F. (2017). The taxi industry: working conditions and health of drivers, a literature review. *Transport Reviews*, 38, 1-18. doi: 10.1080/01441647.2017.1370035
- Li, Y., & Voegelé, T. (2017). Mobility as a Service (MaaS): Challenges of Implementation and Policy Required. *Journal of Transportation Technologies*, 7, 95-106. doi: 10.4236/jtts.2017.72007
- Lidicker, J., Martin, E., & Shaheen, S. (2010). The impact of carsharing on household vehicle holdings. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2143(1), 150-158. doi: 10.3141/2143-19
- Litman, T. (2000). Evaluating Carsharing Benefits. *Transportation Research Record*, 1702, 31-35 doi:10.3141/1702-04
- Martin, E., & Shaheen, S. (2011). Greenhouse gas emission impacts of carsharing in North America. *IEEE Transactions on Intelligent Transportation Systems*, 12(4), 1074-1086. doi: 10.1109/TITS.2011.2158539
- Mobilité Wallonie. (2017). Dossier thématique : la voiture en partage. *La CeMathèque*, 44. Consulté sur <http://mobilite.wallonie.be/home/centre-de-documentation/cematheque.html>

- Mobilité Wallonie. (2022). Autopartage. Une alternative aussi pour les territoires peu denses. *La CeMathèque*, 53. Consulté sur <http://mobilite.wallonie.be/home/centre-de-documentation/cematheque.html>
- Mobility. (n.d.). *L'histoire de Mobility*. Consulté le 22 décembre 2021 sur <https://www.bbc.com/news/av/stories-46277058>
- Mpact. (n.d.). *A propos de nous*. Consulté le 23 décembre 2021 sur <https://www.mpact.be/fr/a-propos-de-mpact/a-propos-de-nous/>
- Mpact. (n.d.). *Histoire*. Consulté le 23 décembre 2021 sur <https://www.mpact.be/fr/a-propos-de-mpact/histoire/>
- Novikova, O. (2017). The sharing economy and the future of personal mobility: New models based on car sharing. *Technology Innovation Management Review*, 7, 27-31. doi: 10.22215/timreview/1097
- Philippe Henry. (n.d.). *Compétences*. Consulté le 25 juin 2022 sur <https://henry.wallonie.be/home/competences.html>
- Popp, D. (2022). “Ajustement à l’objectif 55” : soutien du PE à l’objectif de zéro émission pour les voitures et camionnettes en 2035. Consulté le 28 juin 2022 sur : <https://www.europarl.europa.eu/news/fr/press-room/20220603IPR32129/soutien-a-l-objectif-de-zero-emission-pour-les-voitures-et-camionnettes-en-2035>
- Poppy. (n.d.). *L'histoire derrière Poppy*. Consulté le 25 juin 2022 sur <https://poppy.be/fr/about>
- Pottebaum, T., Scheidl, J. & Schiller, T. (2017). *Car Sharing in Europe. Business models national variations and upcoming disruptions*. Consulté le 28 décembre 2021 sur : <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/de/Documents/consumer-industrial-products/CIP-Automotive-Car-Sharing-in-Europe.pdf>
- Rajala, R., & Westerlund, M. (2007). Business Models – A New Perspective on Firms’ Assets and Capabilities: Observations from the Finnish Software Industry. *The International Journal of Entrepreneurship and Innovation*, 8(2), 115–125. doi: 10.5367/000000007780808039

- Schlagwein, D., Schoder, D., & Spindeldreher, K. (2019). Consolidated, systemic conceptualization, and definition of the “sharing economy”. *Journal of the Association for Information Science and Technology*, 71(7), 817838. doi: 10.1002/asi.24300
- Shaheen, S., Sperling, D. & Wagner, C. (1998). Carsharing in Europe and North America: past, present, and future. *Transportation Quarterly*, 52(3), 35-52.
- Shaheen, S., Sperling, D., & Wagner, C. (1999). A Short History of Carsharing in the 90's. *The Journal of World Transport Policy & Practice*, 5(3), 18-40.
- Svegander, M. (2021). *The Carsharing Telematics Market*. 4ème édition. Consulté le 10 janvier 2022 sur: <https://www.berginsight.com/the-carsharing-telematics-market>
- UCLouvain. (2022). *Repertoires - Bart Jourquin*. Consulté le 28 juin 2022 sur <https://uclouvain.be/fr/repertoires/bart.jourquin>
- Van Kesteren, D. (n.d.). *Mobility 4.0 : Reinventing the role of public transport*. Consulté le 23 décembre 2021 sur <https://www.stib-mivb.be/irj/go/km/docs/resource/Presentations/RDV-2017/David-Van-Kesteren.pdf>
- Wallonie Mobilité SPW. (n.d.). *Carsharing*. Consulté le 8 janvier 2022 sur <http://mobilite.wallonie.be/home/je-suis/un-citoyen/en-voiture/services-et-solutions/carsharing.html>

ANNEXES

Annexe 1 : Tableaux de confrontation entre la partie théorique et pratique

Tableau 24 : *Comparaison des éléments théoriques et pratiques de l'économie de partage*

Théorie	Pratique
Modèle économique	/
Accès temporaire sans transfert de propriété	Changement d'un paradigme de possession vers un paradigme d'accès et d'usage
Biens ou services étant sous-exploités	Créer de l'efficacité autour de l'utilisation d'objets
Fins commerciales ou non	Aspect monétaire ou non-monétaire au sein de cette forme d'économie
Favorisé par les TIC	/
Organisé de pairs à pairs	Aspect social et création de liens peuvent exister, mais sont pas toujours présents

Source : Auteurs

Tableau 25 : *Comparaison des éléments théoriques et pratiques de l'économie de partage*

Théorie	Pratique
Manière dont une organisation coordonne ses activités, sur base d'actifs et de processus clés, et ses relations avec les diverses parties prenante	/
Faire une proposition de valeur de manière inédite à un client final	Une manière de proposer une solution à des individus de façon différente
Création de profit ou non	Démontrer la rentabilité ou non d'une activité (nécessite de préciser comment on définit la rentabilité)
Gestion du changement au sein de l'entreprise et vis-à-vis des clients	/
/	Un modèle qui inclurait des aspects sociaux, environnementaux et autres

Source : Auteurs

Tableau 26 : *Comparaison des éléments théoriques et pratiques de la voiture partagée*

Théorie	Pratique
Service de location de voiture à court terme	Location à court terme
Remplace la voiture privée	Permet de se libérer du véhicule individuel, véhicule partagé par un groupe d'utilisateurs
Les opérateurs de voitures partagées fournissent généralement un service	Véhicule possédé par un collectif de personnes, par un seul propriétaire, par une plateforme ou une entreprise qui mettent le véhicule à dispositions d'autres personnes
Service tout compris comprenant le véhicule, les assurances, l'entretien, l'essence, etc.	Service complet pour lequel l'utilisateur n'a pas de coût caché
La voiture partagée n'englobe pas le covoiturage, la location de véhicules « traditionnelle » et les services de taxis sous ses différentes formes.	Différence entre covoiturage et voiture partagée
L'utilisateur accès à une flotte de véhicule situés à proximité des résidences ou dans certaines zones clés d'une ville	Voiture accessible dans un parking, en rue ou quelque part
/	Augmentation du taux d'utilisation d'un véhicule
Repose sur un principe d'abonnement	/
Réservation à l'avance via un application ou accès direct au véhicule	/
Complémentaire aux différentes solutions de transport en commun existantes (multimodalité)	/
Pratique	/

Source : Auteurs

Tableau 27 : *Comparaison des éléments théoriques et pratiques concernant les objectifs sociétaux globaux de la voiture partagée*

Théorie	Pratique
Désengorgement et décongestion des grandes villes surpeuplées de voitures	Désengorgement des villes et amélioration de la fluidité du trafic
Résoudre le problème de stationnement	/
Réduction de la pollution	Diminution de la pollution
/	Création de liens sociaux et de rencontre dans le cadre des modèles collaboratifs et en peer-to-peer
/	Libération de l'espace public qui permet de le réaffecter à d'autres choses

Source : Auteurs

Tableau 28 : *Comparaison des éléments théoriques et pratiques concernant les avantages et inconvénients globaux pour l'utilisateur de la voiture partagée*

	Théorie	Pratique
Avantages	Diminution des coûts	Baisse du budget alloué à la voiture Permet de rationaliser nos trajets, de les diminuer
	Augmentation de la mobilité	Disponibilité des véhicules quand on le souhaite à condition d'avoir réservé à l'avance Permet à des personnes plus précaires d'avoir accès à un véhicule
	Augmentation de la liberté	Accès à des véhicules de différents gabarits
	Diminution des complications quotidiennes	Diminution des contraintes liées à la possession d'un véhicule
	/	Permet de remplacer le second véhicule dans les zones un peu plus rurales

Inconvénients	Manque de flexibilité	Perte du côté pratique lié à la possession d'une voiture individuelle
	Fonctionnement et flexibilité	Planification importante + réservations : Changement d'habitude, de mode de vie
	Manque d'adaptabilité	Pas adapté à tout type de trajets/d'utilisateurs/de lieux
	/	Voiture pas très « belle », nécessite un changement du rapport à « l'objet » voiture

Source : Auteurs

Tableau 29 : Comparaison des éléments théoriques et pratiques concernant les avantages et inconvénients spécifiques au modèle « roundtrip » pour l'utilisateur de la voiture partagée

	Théorie	Pratique
Avantages	Facilité de retrouver les voitures	Facilité de retrouver le véhicule
	Utilisation intensive des véhicules grâce à la nécessité de réservation	/
	Facilité de stationnement	/
	/	Si l'utilisateur est un minimum flexible, il aura presque toujours accès à un véhicule
	/	Possibilité de réserver via un call center (Cambio)
	/	Diverses tailles de véhicules
Inconvénients	Nécessité de ramener la voiture dans la station de départ	Nécessité de ramener la voiture dans la station de départ
	Nécessité de réserver la voiture qui induit un manque de flexibilité	Nécessité de réserver la voiture qui induit un manque de flexibilité

		Complicé pour les réservations de dernière minute/spontanéité
--	--	---

Source : Auteurs

Tableau 30 : Comparaison des éléments théoriques et pratiques concernant les avantages et inconvénients spécifiques au modèle « free-floating » pour l'utilisateur de la voiture partagée

	Théorie	Pratique
Avantages	Flexibilité accrue	Possibilité de prendre le véhicule à un endroit et le redéposer à un autre accroît la flexibilité du système
	Accessible sans réservation au préalable	Côté immédiat du système
	Facilité de stationnement	/
	/	Complémentaire à d'autres systèmes
Inconvénients	Peu présent en Belgique	/
	/	Pas pratique pour le week-end ou les vacances
	/	Nécessaire d'avoir une application pour localiser les véhicules
	/	Pas adapté pour les longs trajets

Source : Auteurs

Tableau 31 : Comparaison des éléments théoriques et pratiques concernant les avantages et inconvénients spécifiques au modèle « peer-to-peer » pour l'utilisateur de la voiture partagée

	Théorie	Pratique
Avantages	Gestion liée à l'assurance effectuée par la plateforme	Aucun avantage spécifique mentionné
	Réduction des coûts liés au véhicule pour le propriétaire	/
	Disponible dans un plus grand nombre d'endroits	/
	Diversification de l'offre de véhicules	/

Inconvénients	Les prix peuvent être variables	Aucun inconvénient spécifique mentionné
	Indisponible quand le propriétaire utilise son véhicule	/
	Nécessité de réserver le véhicule	/

Source : Auteurs

Tableau 32 : Comparaison des éléments théoriques et pratiques concernant les avantages et inconvénients spécifiques au modèle collaboratif pour l'utilisateur de la voiture partagée

	Théorie	Pratique
Avantages	Partage des coûts	/
	Convivialité et liens sociaux renforcés	Créé du lien entre les voisins
	/	Climat de confiance car on connaît les personnes
	/	Grand degré d'autonomie
	/	Adaptable à tous les milieux
Inconvénients	Responsabilité partagée entre les utilisateurs	Risque de tensions et de problèmes entre particuliers
	Nécessité de gérer l'entretien du/des véhicule(s)	/
	Difficulté d'accès au véhicule (gestion de la réservation et de la demande)	/

Source : Auteurs

Tableau 33 : Comparaison des éléments théoriques et pratiques concernant les leviers et freins globaux au développement de la voiture partagée

	Théorie	Pratique
Leviers	Politiques prises par les principaux acteurs	Décisions gouvernementales, régionales et communales pour dissuader l'utilisation de

		la voiture individuelle + incitants financiers pour les utilisateurs
	Financement de la part des communes	Soutiens humains et financiers des autorités publiques + aide pour libérer des zones/places de stationnement
	Intégration à d'autres moyens de transport	Augmentation d'une intermodalité : développer les transports en commun et des mobi-pôles
		Communication, médiatisation et sensibilisation auprès des citoyens de la part des régions, des communes, des opérateurs, d'ASBL ou encore d'organismes tels la STIB, la SNCB et la TEC + les accompagner
		Fournir une plus grande offre + service de qualité et facile à comprendre
		Inclure la voiture partagée dans de nouveaux projets immobiliers
		Facilement mis en place dans des milieux urbains. En milieu rural, bien pour remplacer la deuxième voiture.
	Développement des technologies et des TIC	/
Freins	Mentalité des populations, perception de l'objet « voiture »	Attachement des Belges à la voiture pour l'image sociale et le sentiment de liberté
	Craintes vis-à-vis de l'organisation et du fonctionnement	La peur du changement et la méconnaissance du système
	/	Avantages fiscaux concernant les véhicules de société en Belgique
	/	Décisions politiques d'investir des moyens financiers, matériels et humains dans d'autres domaines
	/	Electrification du parc automobile belge
	/	Manque d'uniformisation de la législation encadrant la voiture partagée en Belgique, question des assurances et des responsabilités en cas d'accident

	/	Faiblesse de l'offre et des infrastructures influencée par un manque de densité en Wallonie
	/	Lourdeur des investissements et risque de vandalisme sur les véhicules mis à disposition
	/	Manque de conscience du coût réel du véhicule personnel et paiement à l'utilisation qui donne l'impression que la voiture partagée est plus chère
	Démarches administratives	/

Source : Auteurs

Tableau 34 : Comparaison des éléments théoriques et pratiques concernant les leviers et freins spécifiques au modèle « roundtrip » pour le développement de la voiture partagée

	Théorie	Pratique
Leviers	Logistique facilitée dans la gestion de la flotte	/
	Se développe facilement grâce à l'intermodalité	Bonne relation avec les autres sociétés de transports en commun pour que les stations soient reliées à ceux-ci
	/	Aide de la part des communes pour trouver des zones de station
	/	Investissement des communes pour lancer la station
Freins	Inadapté aux zones rurales et très isolées	Nécessite une densité de population élevée
	/	Manque d'offre et de capacité financière de la part de Cambio
	/	Incertitude quant à la disponibilité des véhicules
	/	Négociation avec les villes compliquées
	/	Gros changement dans les habitudes des utilisateurs de se passer d'une voiture personnelle

Source : Auteurs

Tableau 35 : Comparaison des éléments théoriques et pratiques concernant les leviers et freins spécifiques au modèle « free-floating » pour le développement de la voiture partagée

	Théorie	Pratique
Leviers	Densité de population importante	Densité de population importante
	Nombre de véhicules important	Nombre de véhicules important
	/	Changer/simplifier la logistique et proposer certaines tâches aux utilisateurs
	/	Mis en place facilement une fois que les accords communaux ont été effectués
	Aides communales et régionales concernant le parking	/
Freins	Inadapté aux villes peu denses	Nécessité d'avoir une densité de population élevée
	Contraintes organisationnelles importantes	Difficulté organisationnelle avec des véhicules se trouvant partout dans les zones Nécessite de bloquer un nombre plus élevé de places de stationnement que le nombre réellement utilisé
	/	Electrification de la flotte
	/	Nécessite de gros moyens financiers afin de se déployer et d'avoir une offre suffisante

Source : Auteurs

Tableau 36 : Comparaison des éléments théoriques et pratiques concernant les leviers et freins spécifiques au modèle « peer-to-peer » pour le développement de la voiture partagée

	Théorie	Pratique
Leviers	Communication plus importante	Communication essentielle
	Mis en place facilement	Mis en place facilement
	Adapté en milieu urbain et rural	Adapté en milieu urbain et rural
	/	Plus de flexibilité de la part des assureurs
Freins	Manque d'accessibilité à des places de stationnement	/
	Fiabilité des véhicules pas connue à l'avance	/

	/	Manque de connaissance de ce modèle de la part du grand public
	/	Nécessite une grande confiance car prêt à des inconnus

Source : Auteurs

Tableau 37 : Comparaison des éléments théoriques et pratiques concernant les leviers et freins spécifiques au modèle collaboratif pour le développement de la voiture partagée

	Théorie	Pratique
Leviers	Communication plus importante	Communication essentielle
	Mis en place facilement	Mis en place facilement
	Adapté en milieu urbain et rural	Adapté en milieu urbain et rural
	/	Plus de flexibilité de la part des assureurs
	/	Déductibilité fiscale ou incitants pour les utilisateurs
Freins	Manque d'accessibilité à des places de stationnement	Aucun frein spécifique mentionné
	Peu d'assurances adaptées, démarches supplémentaires	/

Annexe 2 : Guide d'entretien envoyé aux intervenants

Objet de l'entretien :

L'objectif de notre mémoire est de comprendre avec précisions les différents modèles d'affaires de la voiture partagée existants en Wallonie et dans la région de Bruxelles-Capitale afin d'en dégager les principaux avantages, inconvénients de chaque modèle mais également les freins et leviers, ou facteurs clés de succès, au développement de ce concept.

Cet entretien aura pour but de comparer notre analyse théorique effectuée avec la pratique, soulignée par votre avis d'expert.

Celui-ci sera organisé sous la forme d'un entretien semi-directif. Ceci signifie que nous vous poserons des questions ouvertes, qui vous permettront d'exposer clairement votre position ainsi que votre expérience vis-à-vis de ce sujet.

1) Présentation du répondant

1.1. Pouvez-vous brièvement vous présenter ? Quel est votre rôle au sein de l'entreprise ?

1.2. Quel est votre domaine d'expertise ?

2) Définitions

2.1. Pouvez-vous nous donner votre définition de l'économie de partage ?

2.2. Pouvez-vous nous donner votre définition d'un modèle d'affaires (ou business model) innovant ?

2.3. Pouvez-vous nous donner votre définition de la voiture partagée ?

2.3.1. Selon vous, en quoi est-elle intégrée dans les définitions de l'économie de partage et d'un modèle d'affaires innovants, comme définis précédemment ?

2.4. Quels sont les objectifs principaux de la voiture partagée selon vous ?

2.5. Quels sont, selon-vous, les utilisateurs types de la voiture partagée ?

2.6. Quels sont, selon-vous, les principaux acteurs engagés dans l'intégration des voitures partagées en Wallonie et dans la région de Bruxelles-Capitale ?

3) Différents modèles d'affaires

3.1. Pourriez-vous nous présenter, selon vous, quels sont les différents modèles d'affaires de voiture partagée qui existent en Wallonie et à Bruxelles ?

3.2. Selon vous, quels sont les grandes caractéristiques de votre modèle d'affaire de voiture partagée ? (*Question pour les entreprises et opérateurs de voiture partagée*)

3.3. Quels sont, selon vous, les différents avantages généraux de la voiture partagée ?

3.3.1. Y a-t-il des avantages spécifiques à certains modèles vus précédemment ?

3.4. Quels sont, selon vous, les différents inconvénients généraux de la voiture partagée ?

3.4.1. Y a-t-il des inconvénients spécifiques à certains modèles vus précédemment ?

4) Limites/Risques et facteurs clés de succès :

4.1. Selon une étude d'Autodelen, il y a eu environ 194 000 utilisateurs des voitures partagées en Belgique. Parmi ceux-ci, environ 122 000 proviennent de Flandre, 63 000 de Bruxelles et environ 8000 de Wallonie. Quels facteurs, selon vous, peuvent expliquer ces différences ?

4.2. Quels sont les principaux leviers/moyens d'actions généraux qui permettent le développement des voitures partagées ?

4.2.1. Y a-t-il des leviers/moyens d'actions spécifiques aux différents modèles d'affaires des voitures partagées (vus précédemment) qui permettent d'améliorer développement ?

4.3. Quels sont les principaux freins généraux qui empêchent le développement des voitures partagées en Wallonie et à Bruxelles ?

4.3.1. Y a-t-il des freins spécifiques à certains modèles d'affaires des voitures partagées (vus précédemment) dans leur développement ?

4.4. Y a-t-il selon vous d'autres défis dans le futur pour le développement de la voiture partagée en Wallonie et à Bruxelles ?

4.5. Pensez-vous qu'en Wallonie et à Bruxelles, les voitures partagées sont suffisamment intégrées dans le système de la mobilité de manière générale ? Et comment pourraient-elles l'être plus ?

Annexe 3 : Planning de nos interviews

Acteur	Date interview	Durée
Professeur Bart Jourquin	Vendredi 03/06 à 10h	47 minutes
Cambio - Nicolas Bodelet	Mercredi 08/06 à 11h	58 minutes
Autodelen – Suzanne Ryvers	Jeudi 09/06 à 10h	51 minutes
Cozywheels/Mpact - Camille Colpin	Jeudi 09/06 à 14h	35 minutes
Echevin de la Mobilité OLLN - Hadelin de Beer de Laer	Vendredi 10/06 à 10h	58 minutes
Poppy – Sylvain Niset	Mercredi 15/06 à 13h30	37 minutes
Cabinet de la ministre bruxelloise de la Mobilité - Marie Thibaut de Maisières	Mercredi 15/06 à 15h30	36 minutes
Wibee – Pierre Oldenhove	Jeudi 16/06 à 14h	1 heure 15 minutes
Espaces-Mobilités - Diégo Eggermont	Jeudi 16/06 à 17h	54 minutes
Cabinet du ministre wallon de la Mobilité - Kevin Leduc	Vendredi 24/06 à 14h	45 minutes
Cellule mobilité UWE – Colette Pierard et Béatrice Schobbens	Vendredi 24/06 à 16h	1 heure 09 minutes

Annexe 4 : Retranscription de l'interview de Suzanne Ryvers – Autodelen.net

SR : Suzanne Ryvers

I : Interviewer

I : Pouvez-vous vous présenter brièvement ? Présentez peut-être également Autodelen ainsi que vous avec votre domaine d'expertise ?

SR : Donc Autodelen.net carsharing Belgium, nous sommes une ASBL, une organisation de réseaux. Nous ne sommes pas une coupole, nous ne sommes pas une fédération mais nous travaillons étroitement avec les opérateurs mais aussi avec différents niveaux politiques, différents niveaux de pouvoirs publics et avec des utilisateurs. On travaille un peu sur les trois axes. Nous essayons de promouvoir l'autopartage, ça c'est notre première mission pour faire baisser le nombre de voitures privées. Notre équipe se compose de 9 personnes pour l'instant, il y a des personnes qui sont focus vraiment sur les utilisateurs, les ambassadeurs, parce que nous tenons beaucoup de séances d'information, nous avons des stands sur des événements etc. Puis nous avons une équipe qui travaille avec les communes pour les soutenir dans leurs démarches, rédiger un plan d'action, voir comment ils peuvent eux-mêmes partager leur flotte, pour organiser des campagnes de sensibilisation. On fait ces campagnes de sensibilisation avec des communes mais aussi indépendamment. Nous faisons partie de plusieurs projets européens pour, notamment, faire des recherches de projets plutôt innovants. Et nous travaillons avec les pouvoirs politiques au niveau régional, fédéral, nous essayons à ce niveau-ci de promouvoir l'autopartage via différentes mesures. On travaille avec les opérateurs. En Flandre, nous avons un comité de conseil, où les différents opérateurs sont membres et ils se voient tous les 2 mois où on essaie de parler des sujets qui sont importants pour tous les opérateurs parce qu'ils ont souvent d'autres objectifs ou d'autres difficultés aussi mais on essaie de trouver un « common ground ».

Moi ce que je fais, je suis tout ce qui est de l'autopartage dans la région de Bruxelles-Capitale. En fait, Autodelen.net nous existons depuis presque 20 ans, nous sommes actifs dans la région de Bruxelles-Capitale depuis 2 ans et demi, donc là petit à petit je travaille beaucoup avec la région, avec certaines communes, nous essayons de traduire/transférer tout notre travail vers Bruxelles et nous sommes aussi en train d'explorer la Wallonie. Nous espérons y commencer notre travail. Puis en Flandre, j'accompagne plusieurs communes avec un plan d'action et je suis responsable pour un petit projet de cocréation avec les habitants à Louvain.

I : Merci, c'est très complet. On va vous proposer de passer à la deuxième partie de notre questionnaire, qui est plus axée sur les définitions qui lead notre recherche. Premièrement, est-ce que vous pourriez nous donner votre définition de l'économie de partage, ou « sharing economy » ?

SR : Là j'avoue que je n'ai pas de définition prête en tête, ce n'est pas vraiment mon expertise. Mais si je réfléchis, c'est une économie basée sur le partage et non la possession d'objets. Souvent, on veut obtenir les objets, et avec l'économie de partage on switch ce mindset et on va vers le partage avec une mission plus durable, pour avoir plus de durabilité, plus d'efficacité. Désolé, je ne suis pas une économiste.

I : Pas de soucis, on sait que ce n'est pas toujours le domaine d'expertise des gens qu'on interview. On va vous partager la définition qu'on a construite pour leader ce mémoire. Nous avons compris l'économie de partage comme étant au centre de 3 éléments qui sont : 1) l'économie de l'accès, donc on a changé de mindset et on est passé de la possession à l'accès pour juste utiliser le bien lorsqu'on en a besoin, 2) ensuite c'est aussi une partie de l'économie des plateformes car souvent c'est quand même assez stimulé par l'utilisation de toutes les nouvelles technologies informatiques, tout ça aide en tout cas, 3) et alors il y a aussi un aspect communautaire pour recréer du lien et du contact entre les citoyens, ce qui s'est un peu perdu avec l'économie classique on va dire. Donc voilà, merci pour votre définition.

On va passer à la seconde définition, est-ce que vous avez une idée de ce que c'est un business model innovant selon vous ?

SR : Donc là aussi, dans ma préparation je n'ai rien rempli. Quand vous m'avez donné votre définition de l'économie de partage, je me suis dit tout à fait, ça revient à ce que moi je pensais de la définition ou de la notion même de l'économie de partage.

Et une définition de modèle d'affaires innovant, non désolé je n'ai pas d'idée.

I : Pas de souci, donc voilà, nous on le comprend comme une manière inédite de faire une proposition à un consommateur final, tout ça, si le but de l'entreprise est de générer du profit, de continuer à faire du profit, et en utilisant des ressources clés et des processus clés. Donc le point de vue innovant vient du fait que c'est quelque chose qui n'a encore jamais été fait avant et qui induit pour l'entreprise une gestion du changement tant en interne que vis-à-vis des consommateurs.

Maintenant on peut rentrer dans le concept de la voiture partagée même, est-ce que vous pourriez nous donner votre définition, avec les différentes caractéristiques de la voiture partagée ? Et donc faire un lien, donc en quoi cette définition est intégrée selon vous dans l'économie de partage et le fait d'être un modèle d'affaires innovant ?

SR : Donc pour moi, c'est plus grand que la définition de la voiture partagée mais c'est plutôt la définition de l'autopartage, est-ce que vous êtes d'accord ?

I : Oui

SR : Donc une voiture partagée, ou un véhicule partagé, ça peut être un véhicule d'une personne privée ou même d'une société qui est utilisé par différentes personnes à différents moments. Donc ça c'est la définition de base d'un véhicule partagé. Maintenant pour la définition d'autopartage, je pourrai en parler longuement parce que pour moi... Est-ce que je dois nommer tous les avantages, car pour moi il y a beaucoup d'avantages d'utiliser une voiture beaucoup plus efficacement.

I : On vous posera une question plus spécifique sur les avantages et inconvénient par après, ici c'est vraiment essayer d'avoir plus une définition assez générale.

SR : L'autopartage c'est une manière d'utiliser des voitures beaucoup plus efficacement, avec un impact beaucoup plus léger sur notre environnement de vie, sur un quartier, qui facilite aussi la vie des utilisateurs car il y a beaucoup moins de soucis. Et comme vous l'avez mentionné, c'est le fait d'utiliser la voiture quand vous en avez besoin, et à d'autres moments il y a d'autres personnes qui peuvent l'utiliser. Donc oui, c'est vraiment l'efficacité qui est centrale pour moi dans la définition.

I : Donc nous au niveau des caractéristiques de la voiture partagée, ou autopartage, on a défini cela comme un « service de location » à court terme, qui a pour objectif de remplacer la voiture individuelle. C'est un service abordable et pratique pour les utilisateurs, qui est généralement basé, selon les modèles, sur l'adhésion de l'utilisateur final à une organisation ou un organisme de voiture partagée.

SR : Oui, souvent et peut-être quand j'entends cela, j'aimerais y ajouter la proximité. Parce que je crois que c'est une différence importante avec la location de voiture. Là on va vers les gares, vers les zones industrielles pour avoir une voiture de location, mais la voiture partagée pour moi par définition doit se trouver vraiment à proximité très proche des utilisateurs, dans leurs quartiers. Pour nous, c'est important en tout cas.

I : Oui, c'était également une partie de notre définition. L'utilisateur peut donc accéder à une flotte de véhicules à proximité soit des résidences soit des zones clés dans une ville, soit une gare, une gare de bus ou autre. La proximité est donc également une caractéristique importante là-dedans.

En quoi cette définition rejoint la définition de l'économie de partage ? Même si cela peut paraître déjà assez clair, si vous pouviez juste nous donner votre avis.

SR : Tout d'abord, il y a l'utilisation uniquement quand on en a besoin et d'autres personnes qui peuvent l'utiliser. Donc ce n'est plus nécessaire d'acheter un produit. Je trouvais également intéressant l'aspect social que vous avez mentionné, et en fait souvent ça revient aussi dans l'autopartage surtout dans la forme de partage de voiture entre particuliers.

I : On peut passer à la question suivante, quels sont d'après vous les principaux objectifs de la voiture partagée ? Pas encore les avantages pour les utilisateurs mais les objectifs plus de manière générale de la voiture partagée, ou de l'autopartage.

SR : Je trouve qu'il y a différents objectifs pour différents acteurs. Pour la société, toutes les entreprises disent qu'il va y avoir un effet positif sur le climat, j'y crois aussi, d'avoir moins d'émissions de CO₂, moins de voitures privées sur la rue et en gros plus d'espace dans la commune et dans la ville, dans la rue. Je crois que vous cherchiez plutôt les objectifs pour notre société en général ?

I : Oui, c'était à peu près les mêmes objectifs qu'on avait dégagés. C'était donc le désengorgement et la décongestion des villes, également un objectif comme vous l'avez dit environnemental et durable, donc la baisse de la pollution et autre. Et enfin, un objectif plus économique pour certaines sociétés de voiture partagée également.

On va passer à la question suivante, c'est assez général aussi, mais est-ce que selon vous il y a un profil type de l'utilisateur de la voiture partagée ?

SR : Moi je me base sur plusieurs études qu'on a fait nous-mêmes et qu'on a vues ailleurs. Nous avons réalisé des études en Flandre et à Bruxelles, et ce qu'on voit c'est la catégorie des gens qui font de l'autopartage sont plutôt des personnes avec une éducation « élevée », entre 25-30 et 60 ans. Beaucoup plus de personnes qui habitent en ville évidemment. Il y a des hommes et des femmes, là il n'y a pas vraiment de différence. Beaucoup moins d'étudiants, plus de personnes qui travaillent mais aussi des familles. Je crois que ce sont les caractéristiques les plus importantes.

I : C'est assez clair. Et alors, les personnes un peu plus âgées ont tendance à moins utiliser ce genre de service selon les études ?

SR : Oui, selon les études qu'on a.

I : Ok. On aimerait bien savoir maintenant à tous les niveaux, qui sont les différents acteurs qui sont engagés dans l'intégration de l'autopartage en Wallonie et à Bruxelles ?

SR : Tout d'abord, l'administration régional a un rôle à jouer, ils ont la mobilité dans leurs compétences. Ils peuvent par exemple créer un cadre d'agrément pour les opérateurs, c'est une chose. Nous de notre côté on travaille pas mal avec la région flamande par exemple, et aussi dans leur politique de transports publics, quand il n'y a pas d'alternative à la voiture privée, il n'y aura pas d'autopartage. Donc ça c'est le plus important, qu'il y ait tout une gamme d'alternatives à la voiture privée. Puis, je pense que les communes peuvent aussi jouer un rôle pour soutenir l'offre dans la zone plus rurale où l'autopartage n'aura pas de succès dès les premières années. Donc souvent il y aura besoin d'un petit soutien financier. Evidemment, les opérateurs-mêmes sont des stakeholders importants. Ils doivent être convaincus et soutenus dans leurs démarches. Une fois que toutes les communes sont au courant des avantages, ça c'est important, les communes doivent être convaincues de l'importance de l'autopartage, je crois qu'à ce moment-là, les opérateurs peuvent commencer leur business. Et j'aimerais aussi mentionner notre propre ASBL. Je crois que nous, par exemple, on pourrait jouer un rôle dans la sensibilisation des communes, à viser la région et soutenir les opérateurs. Ce sont les principaux stakeholders à mon avis. En Flandre par exemple, les provinces ont joué aussi un rôle. Elles ont souvent soutenu les communes, elles ont subsidié les communes pour commencer l'autopartage. Pas mal de communes ont commencé l'autopartage via les provinces.

I : Donc les provinces jouent vraiment un rôle important.

SR : Il y en a certaines qui n'ont pas joué de rôle, il y en a d'autres qui ont joué un rôle actif et ça se voit sur le terrain.

I : On va passer à la question suivante, est-ce que vous pourriez nous donner les différents modèles d'autopartage qui existent en Wallonie et à Bruxelles ?

SR : Tout d'abord il y a l'offre en roundtrip, je vous donne aussi la définition ou vous savez ce que c'est ?

I : Nous avons défini ce que c'était, on vous donnera notre définition par après, mais ça peut être bien si vous définissez celle-ci par vous-même.

SR : Ok. Le roundtrip a toujours des places de stationnement réservées. En tant qu'utilisateur, souvent vous réservez votre trajet, ça peut être une minute à l'avance mais ça peut être aussi 3 mois à l'avance. Vous prenez votre voiture à la place de stationnement et après le trajet vous devez toujours rentrer la voiture au même endroit.

Le free-floating c'est plutôt en « last minute », il y a moyen de réserver mais c'est assez cher. Là vous voyez plutôt sur votre smartphone où il y a des voitures disponibles dans votre « environnement », vous la prenez et vous la laissez dans la zone qui est permise. Parfois il y a aussi moyen de faire un trajet entre 2 villes, par exemple Poppy ils sont actifs à Bruxelles mais aussi à Anvers donc il ne faut pas nécessairement rester dans la zone mais vous pouvez aussi laisser la voiture dans une autre ville.

Puis il y a le partage entre particuliers, plutôt « community based » comme Cozywheels. Ce sont des personnes qui se connaissent, qui forment un petit groupe, qui utilisent tous la même voiture sur le long terme.

Mais il y a aussi le « peer-to-peer » comme Getaround. C'est vraiment une plateforme comme Airbnb où on peut tous mettre sa voiture sur la plateforme et je décide moi-même le prix que je veux mettre pour ma voiture. Et là c'est vraiment plutôt sur le court terme. À chaque fois qu'une personne aura besoin d'une voiture, il cherche pour cette date, ce type de voiture et il prend la voiture. Une autre fois il aura une autre voiture d'une autre personne, d'un autre particulier.

I : Nous avons trouvé également ces 4 grandes catégories. Donc 2 modèles liés à des flottes de véhicules : le modèle en « roundtrip » basé sur des stations en boucle fermée, le modèle en free floating comme Poppy. Également le modèle organisé entre particuliers, le modèle peer-to-peer, en passant par des plateformes comme vous l'avez dit, Getaround. Et enfin, le modèle plus collaboratif entre voisins organisé dans certains quartiers ou autre, avec à nouveau des organismes qui aident souvent pour la mise en place d'autopartage entre voisins.

SR : Vous mentionnez le mot coopératif. Il existe aussi de vraie coopérative en Flandre, vous en êtes au courant ?

I : Oui.

SR : Je les mettrai plutôt dans le roundtrip. C'est encore différent de Cozywheels, qui est vraiment community mais pas dans ce mode coopératif.

I : Et donc ce sont des coopératives de citoyens qui achètent une voiture, ou qui ont une voiture, et où les utilisateurs prennent la voiture et doivent la ramener à un endroit spécifique. C'est cela selon vous ?

SR : Non, je pensais à CoopStroom et à Partago, je ne sais pas si vous connaissez ces opérateurs ? Ce sont des coopératives où vous pouvez devenir membre. Vous achetez une part, de 500€ disons. Et là vous n'achetez pas la voiture en fait ou une partie de la voiture, vous achetez une partie de la coopérative. C'est quand même encore différent d'acheter une voiture, avec Cozywheels, où il y a un propriétaire généralement qui partage une voiture avec les autres. Et Partago et CoopStroom sont des coopératives, comme Ecopower qui est une coopérative dans les cités durables aussi. Il y a aussi des supermarchés coopératifs à Bruxelles, c'est donc plutôt dans ce système-là.

I : On peut passer du coup à la question suivante, qui est plus l'identification des différents avantages généraux vraiment de l'autopartage selon vous ?

SR : Donc pas pour chaque type séparément ?

I : On va vraiment parler de manière générale ici puisque que c'est plus votre domaine d'expertise.

SR : Comme vous l'avez mentionné, l'avantage économique car il est meilleur marché d'utiliser l'autopartage. Puis, en tant qu'utilisateur, en fait c'est ça ? Je dois parler des avantages en tant qu'utilisateur ?

I : Vous pouvez détailler en deux parties, d'abord pour les utilisateurs et ensuite pour les entreprises ou sociétés ?

SR : D'accord, je vais d'abord parler des avantages pour les utilisateurs. C'est plus facile, à part pour les propriétaires des systèmes Community Based, c'est très facile, il n'y a plus jamais de soucis. Il n'y a plus de soucis à se faire avec les taxes, les réparations, les assurances. Cela est réglé, la voiture est propre. Vous avez aussi la possibilité de réserver, donc si vous voulez, si vous savez un peu planifier, vous aurez toujours une voiture disponible là où vous le souhaitez et, aussi, il y aura toujours une place de parking pour remettre votre véhicule lorsque vous revenez d'un trajet, donc vous ne devez pas chercher une place de parking. Pour d'autres

personnes, c'est aussi important de pouvoir remettre la voiture dans une station différente donc ça dépend aussi des personnes mais cette possibilité est offerte aux utilisateurs avec du free floating. Oui, pour moi, il y a vraiment ce sens de liberté, certainement en ville, il n'y a plus jamais de soucis avec le stationnement, il y a aussi la voiture dans la même ville sans payer pour le stationnement. Je crois que ce sont les avantages les plus importants en tant qu'utilisateur. Maintenant, pour les entreprises d'autopartage, je n'en vois pas, mais pour les sociétés en général, je pense qu'il y a des énormes avantages que j'ai mentionnés un peu plus tôt comme l'effet moins négatif sur le climat et la décongestion de nos rues. Mais je pense qu'il y a aussi l'aspect social, pas mal de gens sont contents de rencontrer leur voisin autour de la voiture partagée.

I : Oui, donc, nous allons également ressortir nos avantages. Comme vous l'avez dit, la diminution des complications quotidiennes liées à la gestion de la voiture, donc l'entretien, le nettoyage. Un avantage économique également pour l'utilisateur avec une diminution des coûts et autre, etc. L'augmentation de la liberté, comme vous l'avez dit également avec un avantage au niveau de la flexibilité pour l'utilisateur. On a également ressorti un avantage au niveau de la mobilité, un avantage social pour ceux qui n'ont pas de voiture, ce qui leur offre le choix d'une mobilité plus large et plus ouverte et enfin pour les sociétés une diminution de la congestion des parkings, de la congestion routière, qui mène à un avantage environnemental, à une baisse de la pollution. On peut passer maintenant à la question suivante. Du coup, est-ce que vous voyez certains inconvénients à la voiture partagée, de manière générale ?

SR : Là je parle du point de vue des utilisateurs, mais je pense que pour les personnes qui ont l'habitude d'avoir leur voiture devant la porte évidemment ça demande un grand changement de vision, d'habitude, ça demande beaucoup de temps. Pour eux, la voiture c'est la liberté, par exemple pour moi la liberté c'est de ne pas avoir une voiture, donc il y a ça. C'est quand même nécessaire de planifier en avance. Moi je sais déjà très bien quand j'aurais besoin d'une voiture donc je sais faire mes réservations à l'avance. Mais pour certaines personnes c'est vraiment un désavantage certainement quand il n'y a pas énormément d'offres là où on se trouve, c'est parfois difficile d'avoir une voiture en dernière minute. Pour certains c'est donc une raison de ne pas commencer ou arrêter l'autopartage. Ça peut sembler cher car vous voyez les coûts pour chaque trajet aussi quand vous faites l'autopartage en roundtrip, vous payez aussi les heures où la voiture est stationnée à votre destination, même si vous devez encore retourner à votre station de départ. Donc ça peut sembler cher, mais c'est parce que c'est aussi, il y avait une étude qui montre que la plupart des gens qui ont une voiture ne sont pas conscients du coût réel de leur

voiture. Les différentes factures viennent peut-être, une fois, deux fois par an et donc les gens ne sont pas réellement conscients de ce que leur voiture leur coûte au quotidien. Avec l'autopartage, on le voit pour chaque trajet et donc ça peut sembler cher. Je crois que pour certaines personnes, c'est un désavantage. Quand la voiture n'est pas proche de votre domicile, c'est un vrai désavantage, pour que ce soit vraiment agréable, que ça marche bien, il faut qu'il y ait des voitures partagées à chaque 300 mètres en fait. Il faut vraiment avoir ça dans la rue pour que ce soit vraiment facile à utiliser.

I : On en a également ressorti un inconvénient un peu comme vous l'avez précisé dernièrement. C'est au niveau de l'adaptabilité, la voiture partagée n'est peut-être pas adaptable dans toutes les régions et toutes les zones, dans des zones plus rurales qui sont peut-être un peu plus isolées ou autre. Ce n'est peut-être pas adaptée dans toutes les zones géographiques de la Belgique. Peut-être particulièrement en Wallonie où il y a des zones vraiment plus isolées.

SR : Je crois que des zones très isolées, peut-être pas, mais même dans des zones rurales et par exemple en Flandre, il y a moyen de faire de l'autopartage mais peut-être plutôt le partage entre particuliers ou le partage de la deuxième voiture. Nous, nous pensons plutôt dans ce sens-là. Petit à petit, commençons par le partage entre particuliers, ça ne demande pas beaucoup d'investissements aux entreprises d'autopartage. Mais certainement, quand il y a deux voitures dans une famille, sur une adresse, nous croyons qu'il y a moyen de la partager même pour ces zones plus rurales. Nous pensons qu'il y a moyen d'utiliser la voiture de manière plus efficace.

I : Nous avons plus une question assez spécifique au modèle de free floating, mais est-ce que selon vous il y a toujours également cet aspect durabilité dans ce modèle en free floating ? Parce que ça veut dire que les utilisateurs pourraient, par exemple dans Bruxelles ou dans Anvers, privilégier alors plus la voiture pour des petits trajets plutôt que de prendre un vélo ou de prendre un tram, un métro ou autre.

SR : C'est une question importante, je crois en effet qu'il faut vraiment étudier l'impact des différents modèles d'autopartage. Pour l'instant, je crois qu'il n'y a pas encore suffisamment d'études pour pouvoir me prononcer là-dessus. Mais ce qu'on voit par exemple en Allemagne, là il des modèles mixtes, des opérateurs qui ont free floating et round trip et on voit que la proportion de possession de voiture est plus faible chez ces utilisateurs-là. C'est ce qu'on voit jusque maintenant, mais il faut vraiment qu'il y ait plus d'études. La possession de voiture est encore assez élevée chez les utilisateurs de free floating, donc c'est à investiguer, mais si le free floating fait déjà penser les gens au partage de voiture, c'est déjà un avantage donc j'espère que

ça va quand même aider à booster l'idée de l'autopartage. Mais donc oui, il faut vraiment étudier l'impact.

I : On peut passer à la partie plus liée au freins et leviers influant sur le développement de la voiture partagée, donc notre première question est assez liée à l'une de vos études. Votre étude montre qu'il y a eu environ 194 000 utilisateurs des voitures partagées en Belgique en 2021. Parmi ceux-ci, environ 122 000 proviennent de Flandre, environ 63 000 de Bruxelles et environ 8000 de Wallonie. Quels facteurs, selon vous, peuvent expliquer ces différences entre les régions ?

SR : Tout d'abord je crois qu'il y a moins de zones très urbaines en Wallonie ce qui est un facteur très important pour l'autopartage. Lié à ça, je pense qu'il y a moins de densité. Puis ça veut aussi dire qu'il y a moins d'offres de transport public en Wallonie. À Bruxelles, les transports publics sont formidables, la Flandre c'est un peu discutable. Mais il faut vraiment une bonne alternative pour la voiture privée avant qu'il y ait une possibilité d'avoir de l'autopartage. Et donc, oui pour l'instant il y a aussi beaucoup moins d'offres et j'ai souvent des retours de personnes wallonnes qui me disent que vraiment l'offre leur manque beaucoup. Ces quatre facteurs-là sont les facteurs importants expliquant cela.

I : Est-ce que vous pensez qu'il y a des moyens de levier ou autre qui permettraient d'implémenter ça de manière plus générale en Belgique et surtout que ça se développe en Wallonie car on voit qu'il y a un gros manque visiblement et un grand nombre de personnes qui, comme vous semblez le dire, sont intéressées.

SR : Je trouve l'évolution, le développement des points mobs ou les mobihubs, je trouve ça intéressant de vraiment rassembler toutes les alternatives à la voiture privée dans un endroit reconnaissable, facile, accessible. Donc c'est aussi lié au fait qu'il faut plus d'alternatives à la voiture privée, faciliter aussi le vélo. Je crois que le mouvement a commencé. Je crois qu'il faut aussi plus de densité, mais pour cela, je suis moins spécialiste et voir aussi si c'est réaliste. De manière plus générale et pour toute la Belgique, il faut moins de voitures salaires. C'est vraiment un frein à l'autopartage ça. Je crois qu'en Wallonie, il faut plus de soutiens du gouvernement pour donner un petit boost à l'autopartage pour leur donner l'opportunité de développer leur business. Quelque chose qui peut être intéressant, c'est de travailler sur des normes de stationnement dans les projets de logement ou en générale, travailler sur les projets de logement et créer d'office une offre d'autopartage, je crois que ça c'est une opportunité

énorme. Il faut travailler sur les moments clés et quand vous déménagez, vous changez d'office vos habitudes de mobilité donc voilà. Ça serait chouette.

I : Vous l'avez déjà mentionné, mais est-ce que vous voyez des freins qui pourraient empêcher le développement de l'autopartage en Wallonie et à Bruxelles ? Vous avez mentionné, par exemple, les voitures salaires qui sont vraiment très répandues en Belgique, est-ce que vous voyez d'autres choses comme ceci qui effectivement bloquent le développement ?

SR : J'avais mentionné effectivement les voitures salaires, je crois que j'ai mentionné tout ça.

I : Vous avez également sous-entendu des manquements dans les décisions politiques d'investir ou non dans la mobilité ? Je pense que vous l'avez mentionné implicitement.

SR : Oui. Je suis optimiste, je crois qu'une vision commence à exister sur l'autopartage en Wallonie donc une fois qu'il y a une vraie vision mais aussi les moyens pour sensibiliser les communes, je crois que c'est important. Les communes et les villes d'ailleurs, parce que pour le round trip par exemple, il faut que la commune libère des places de stationnement, que ces places de stationnement soient vraiment réservées pour eux. Beaucoup de communes et beaucoup de villes en Flandre ont quand même donné des incitations financières aux utilisateurs, par exemple en payant la première année d'abonnement. Donc oui ça peut vraiment aider l'autopartage. Chez nous, on soutient vraiment un cadre d'agrément généralisé le plus fort possible, on l'espère pour le niveau fédéral. On espère pour toutes les régions un cadre d'agrément. Mais je crois qu'on en est encore loin. Quoique ça peut faciliter le travail des opérateurs quand ils ont un agrément officiel de la région wallonne, les communes seront peut-être moins hésitantes de commencer à travailler avec eux.

I : Au niveau des utilisateurs, est-ce que selon vous, il y a également certains freins qui empêcheraient les utilisateurs de rejoindre des groupes d'autopartage ou autre ? Peut-être au niveau de la mentalité ? Le fait que la voiture représente une forme de richesse, d'accomplissement. Mais également qui peut être lié à une crainte de l'inconnue, une crainte du changement, de l'autopartage. Est-ce que selon vous, il y a aussi cette caractéristique-là dans les leviers de l'utilisation ?

SR : La voiture comme symbole de statut, c'est un frein dans une certaine niche de public, mais c'est difficile de se convaincre d'aller combattre cette symbolique. Donc je crois qu'il ne faut pas investir trop de temps là-dedans. Je crois que ça viendra petit à petit quand il y aura plus de voitures partagées dans la rue, je pense qu'il faut d'abord convaincre les gens qui connaissent

déjà mais qui ont peur de la disponibilité. On entend souvent qu'ils ont quand même peur de la disponibilité, qu'il n'y aura pas de voiture disponible. C'est important de prévoir une offre de base, plus qu'une voiture car simplement une voiture c'est quelque chose qui va repousser les gens car ils savent que quand la voiture sera prise, ils ne pourront pas avoir accès à cette voiture et donc ils ne s'inscriront pas. Un autre point, c'est vraiment dans nos campagnes. On essaie de parler de tous les avantages, de la liberté, que c'est plus économique, nous espérons que ça peut aider, mais nous essayons aussi de faire en sorte que de plus en plus de gens connaissent le concept. Ce qu'on fait aussi dans les zones plus rurales, on met le focus sur la deuxième voiture. Souvent des familles ont encore deux voitures, la question est : « Faut-il vraiment avoir tout le temps ces deux voitures à disposition ou est-ce qu'il n'y a pas moyen de partager de temps en temps cette voiture ? ». N'y a-t-il pas moyen dans des cas-là de se débarrasser de la deuxième voiture et d'utiliser la voiture partagée ? On essaie de ne pas trop brusquer les gens, mais surtout de montrer simplement les avantages.

I : Donc ça va être un changement qui s'effectuera petit à petit. L'avant dernière question, c'est plus lié au développement futur, mais pensez-vous qu'il y a d'autres défis plus spécifiques pour le développement de la voiture partagée ?

SR : Concrètement, l'électrification. Beaucoup de villes demandent qu'à partir de 2025, quand un nouvel opérateur voudra mettre de nouvelles voitures sur la route, ce soient des voitures électriques. Donc oui c'est un frein, ça coûte cher. Il y a aussi un manque de bornes de recharge donc ça aussi c'est un élément très concret. Le manque de voitures simplement, pour l'instant il y a beaucoup d'opérateurs qui ont des problèmes avec cela. Ils veulent élargir leur flotte, mais ils doivent attendre longtemps donc ça c'est un frein et un défi. Les défis pour la Wallonie je connais moins, on espère y arriver avec nos activités, mais le défi de ce que j'entends, ce sera de convaincre les différentes communes des différents avantages.

I : On avait également ressorti l'importance que vont prendre les voitures électriques. Je voyais encore ce matin un article de la RTBF qui disait que le parlement européen s'était mis d'accord sur le fait qu'en 2035, toutes les voitures devront être électriques et du coup ça va devenir une norme même au niveau européen. On avait également aussi les défis au niveau de l'intégration au niveau de la mobilité comme vous l'avez mentionné précédemment au niveau des points mob et autre pour vraiment essayer d'avoir une mobilité intégrée dans l'ensemble avec les plateformes « MaaS » (« Mobility as a Service »). Donc voilà, ce sont des défis vraiment importants auxquels nous avons pensés pour le futur pour le développement de la voiture

partagée. Donc notre dernière question est justement un peu liée à cela. Pensez-vous qu'actuellement les voitures partagées sont suffisamment intégrées dans la mobilité en général ? Que ce soit en lien avec la TEC, la SNCB ou même d'autres moyens de mobilité que peuvent être des vélos en libre-service, vraiment avoir une mobilité partagée. Est-ce que vous pensez actuellement que l'autopartage est suffisamment intégré là-dedans ? Comment est-ce que ça pourrait l'être plus ?

SR : Donc là vous pensez au « MaaS » par exemple. Donc toute l'histoire de « MaaS » ce n'est pas très clair encore, mais je crois qu'il y a une difficulté de faire intégrer correctement tous les opérateurs de voitures partagées dans des applications par exemple. Ce n'est pas si évident car les opérateurs veulent protéger leur public, leurs membres. Ils ne veulent pas perdre le contact avec leurs membres donc non je crois que ce n'est pas si évident. Je suis aussi curieuse de savoir quand les « MaaS » auront vraiment du succès et quand ce sera vraiment généralisé. Pour l'instant, je pense que oui, nous avons l'habitude d'utiliser l'app SNCB pour nos trains, les différentes applications pour les vélos électriques. Donc oui c'est une question, j'ai vraiment hâte de voir l'impact que ça aura. À Bruxelles, il y a déjà une expérience dans le développement d'une application « MaaS » où il y a déjà différents opérateurs d'autopartage intégrés partiellement. Ça demandera encore beaucoup de travail pour les opérateurs. Mais à voir comment cela va se développer. Moi personnellement je n'ai pas encore de réponse.

I : C'est à voir pour le développement futur. Nous avons fait le tour de nos questions. Un grand merci pour toutes vos réponses.

Annexe 5 : Retranscription de l'interview de Marie Thibaut de Maisières – Cabinet de la ministre bruxelloise de la mobilité

MT : Marie Thibaut de Maisières

I : Interviewer

I : On peut commencer avec la première question plus générale. Est-ce que vous pouvez vous présenter ? Quel est votre domaine d'expertise.

MT : Je suis la porte-parole de la ministre Van den Brandt qui est ministre de la Mobilité à Bruxelles.

I : Parfait. Premièrement, pour introduire un peu le sujet, est-ce que vous pourriez nous donner votre définition de l'économie de partage ?

MT : Je dirais que l'économie de partage c'est le fait de ne plus avoir besoin ou envie de posséder les objets et du coup avoir un bien meilleur taux d'utilisation des objets, dans le cas de la voiture, on sait qu'une voiture est utilisée moins de 5% du temps. Donc, en fait, être dans une économie de possession individuelle, ça n'a aucun sens économique.

I : On avait également souligné cette notion. C'est une forme d'économie qui change de paradigme. Qui n'est plus un paradigme de possession, mais qui est vraiment axée sur l'utilisation d'un objet. À nouveau pour continuer dans cette introduction, est-ce que vous pourriez nous donner ce qu'est selon vous un modèle d'affaires innovant ?

MT : Alors je pense que oui, c'est extrêmement innovant, alors ça fait un petit temps que c'est innovant, mais je pense qu'on va aller là de plus en plus et pour de plus en plus d'objets. Après ce n'est pas un modèle qui fonctionne partout, c'est un modèle qui fonctionne quand il y a une densité urbaine suffisante car le grand frein c'est de devoir se procurer l'objet. Donc les voitures partagées, ça a un sens si elles ne sont pas trop loin. Donc la densité est quand même à mon avis très important sur ce modèle.

I : En effet, pour continuer un peu les questions plus générales et ensuite on ira vraiment plus sur le concret dans les avantages et inconvénients et autre. Pourriez-vous nous donner votre définition de la voiture partagée avec les principales caractéristiques qui en ressortent ?

MT : Je dirais qu'une voiture partagée c'est une voiture qui est accessible à d'autres personnes que son propriétaire. Mais accessible, dans le sens que d'autres personnes peuvent la conduire. Donc un taxi n'est pas une voiture partagée, c'est un service à la mobilité.

I : Exactement, nous on en ressortait que c'est un service à court terme de location, abordable et pratique pour l'utilisateur où comme vous l'avez souligné, c'est l'utilisateur final qui conduit la voiture.

MT : Abordable n'est pas à inclure dans la définition. Parce qu'une voiture partagée, on mettrait des Ferrari accessibles à tous les riches du quartier, ça serait une voiture partagée.

I : En effet. Pour continuer sur les questions plus générales. Est-ce que vous pourriez nous donner les objectifs principaux de la voiture partagée.

MT : Les objectifs principaux de la voiture partagée ? Quels objectifs ? Les utilisateurs ou les sociétés ?

I : Pour les deux.

MT : Dans le chef de l'utilisateur, c'est clairement de baisser le cout et baisser aussi la nuisance de posséder une voiture c'est à dire les entretiens, contrôle technique, payer les assurances, etc. Des choses qui sont assez lourdes pour un utilisateur qui utilise peu sa voiture. Toute la charge de la voiture quand on l'utilise très peu c'est lourd. De plus il y a le fait que les places de stationnement soient réservées. Ça je pense que c'est un avantage énorme. Deuxièmement, dans le chef de la société, c'est ultra clair que c'est beaucoup moins de pollution car il y a moins de voitures. Dans le chef des villes et des région urbaines, c'est une récupération d'espace publique qui est énorme. Cambio, c'est l'équivalent de 16 familles. C'est 15 voitures en moins et sur 15 voitures, c'est de l'espace qu'on récupère pour des trottoirs des pistes cyclables, des parcs, planter des arbres, des bandes de bus.

I : Très bien, on avait plus ou moins les mêmes objectifs.

MT : Je pense que l'autre avantage pour l'utilisateur, c'est d'avoir accès à des voitures de différents gabarits.

I : C'est l'adaptabilité et la flexibilité.

MT : Je pense qu'il y a des gens qui sont content d'utiliser Cambio pour avoir de temps en temps une grande voiture pour transporter plusieurs personnes ou une camionnette pour transport des choses.

I : Pour continuer un peu là-dessus, selon vous quel serait l'utilisateur type de la voiture partagée, quel serait le persona ? S'il y en a un.

MT : L'utilisateur type. Pour moi il y a deux grands modèles de la voiture partagée. Il y a la voiture partagée pour les courtes distances du type Poppy ou Sharenow, le service BMW, qui a été arrêté. Donc il y a les modèles de voiture partagée pour les courtes distances où on paie à la minute et au kilomètre et les voitures partagées pour les grandes distances du type Cambio. En général, il y en a un qui est en station, comme Cambio, et l'autre qui n'est pas en station comme Poppy. Je pense que ce sont deux types d'utilisateurs totalement différent. L'utilisateur typique de Cambio fait en moyenne 60 kilomètre par déplacement, donc c'est des gens qui n'ont pas besoin de voiture au quotidien, qui la prennent pour sortir de la ville, qui sont principalement là pour des raisons financières et qui en général n'ont pas de voiture dans le ménage. Ils le font soit par idéologie soit pour des raisons financières.

I : Vous pensez qu'il y a une catégorie d'âge plus susceptible d'utiliser ces voitures ?

MT : Aucune idée, mais ça Cambio peut leur donner leurs chiffres.

I : Oui, oui, mais c'est un peu pour connaître votre avis.

MT : Ça je ne sais pas, je sais que les gens qui prennent les Cambio, ils les prennent pour sortir de la ville.

I : On interviewait tantôt le CEO de Poppy qui nous précisait que c'était environ des gens dans la trentaine. Enfin la tranche d'âge c'était environ 25-35 ans.

MT : Poppy, ça je peux te dire. Poppy, c'est des hommes, jeunes qui en général, j'ai leurs chiffres ici, ont une voiture, mais ne l'utilisent pas. Poppy va typiquement faire des trajets qu'on pourrait faire en transport en commun ou en Uber, donc faire un aller quand le retour est un Uber ou faire un aller quand le retour est en transport en commun, ou aller à l'aéroport, donc c'est vraiment du petit trajet qu'on pourrait faire avec sa propre voiture, mais que ce n'est pas commode de le faire avec sa propre voiture. C'est le même public que les trottinettes, un public qui aime les gadgets, les solutions de mobilité autres. Donc masculin et jeune. Mais à mon avis Cambio, il y a beaucoup de familles et des étudiants.

I : Dernière question un peu plus générale, vous en aviez déjà évoqué quelques-uns, mais selon vous quels sont les principaux acteurs engagés dans l'intégration de la voiture partagée en Wallonie et à Bruxelles ? On va préciser plus particulièrement dans la région de Bruxelles-Capitale.

MT : Je n'ai pas saisi votre question, pardon.

I : Quels sont les principaux stakeholders ou acteurs engagés dans l'intégration de la voiture partagée à Bruxelles ?

MT : Dans l'intégration des voitures partagées ?

I : Enfin qui permettent le développement des voitures partagées.

MT : La région et les communes je pense. De plus, les sociétés de voitures partagées elles-mêmes. On n'est pas très actifs avec ceux qui sont ne sont pas en station, ils n'ont pas besoin de la région excepté pour les exemptions de paiement du stationnement, car c'est plus ou moins la seule chose dont ils bénéficient mais qui est déjà conséquent. Parce qu'évidemment s'il devaient payer le stationnement, ça serait embêtant. Pour ceux fonctionnant avec des stations, les communes doivent leur attribuer des endroits où ils peuvent stationner évidemment.

I : Est-ce que les communes font justement de la promotion. Enfin, pouvez-vous donner des exemples de ce que font les communes, les régions, les pouvoirs publiques pour permettre cela ?

MT : Cambio l'actionnariat, c'est la STIB en grande partie, cela c'est déjà important. Dans le développement, il y a l'octroi de zone de stationnement qui est très important pour Cambio et là on est en train de faire un partenariat avec eu pour des vélos cargos et d'autres style de véhicules.

I : Est-ce qu'il y a de la promotion au sein, vraiment pour le citoyen, de la part des communes ou autres en plus ? En tout cas, le fait d'en parler.

MT : Oui évidemment, ça il y en a bien. Ce sont des vieux partenaires.

I : Du coup on peut passer aux questions liées aux différents modèles. On va parler maintenant, nous, de manière plus générale. D'abord pour introduire un peu la chose, nous avons différencié 4 grands modèles qu'on peut diviser en deux sous-catégories on va dire. Les premiers modèles sont des modèles commerciaux, basés sur des stations comme vous disiez, comme Cambio. Le

deuxième modèle commercial, c'est un modèle Poppy, en free floating. Ensuite, il y a deux modèles plus organisés entre particuliers, ça ce sont des modèles qui sortent un petit peu et qui sont parfois dans des zones un peu plus rurales ou autre. Avec un modèle en passant par une plateforme qui est l'exemple de Getaround. Ensuite, il y a un modèle organisé vraiment entre particuliers, mais plus collaboratif où c'est un modèle qui peut être créé au sein des quartiers ou avec des coopératives ou autres. Alors ça ce sont les 4 modèles que nous avons identifiés, comme ça vous avez déjà une vue d'ensemble là-dessus. Mais on va parler de manière générale, selon vous quels sont les différents avantages généraux de la voiture partagée ? Vous l'avez déjà évoqué pour les utilisateurs mais voyez-vous d'autres avantages pour les utilisateurs, pour la société ou autre ?

MT : Cambio fait gagner de l'espace, ça c'est sûr. En fait, tous, ils permettent de se libérer de la voiture individuelle. Peu importe le modèle, parce qu'ils proposent des alternatives à posséder sa propre voiture. On voit quand même que selon les chiffres, le modèle Cambio permet plus de se libérer de la voiture individuelle ou touche plus un publique qui n'a pas de voiture individuelle que le modèle Poppy. Le modèle peer-to-peer, il démarre donc c'est difficile de savoir, mais oui, l'objectif général est que peu importe quels soient les besoins, les besoins longue distance pour Cambio, les besoins courtes distances pour Poppy et en peer-to-peer pour les vacances ou les trajets de week-end. Parce qu'en fait pour les trajets le week-end, Cambio, ce n'est vraiment pas l'idéal. Cambio ne convient pas pour un week-end et encore moins pour les vacances. Alors qu'avec le modèle peer-to-peer c'est évidemment intéressant. Donc les trois modèles sont complémentaires pour l'usage et l'utilisateur. Donc moi je suis typiquement une utilisatrice Cambio. Je ne pars pas en vacances en voiture donc je n'ai pas besoin du modèle peer-to-peer et je fais mes courtes distances en vélo donc je n'ai pas non plus besoin du modèle Poppy. Mais, il y a des hommes qui vont posséder leur propre voiture qui reste dans le garage ou qui reste au bureau ou avoir laissé leur deuxième voiture de ménage. Donc je pense que tous les usages sont complémentaires pour sortir du modèle de chacun a sa voiture.

I : Oui, clairement. Nous on en ressortait à peu de choses près les mêmes avantages généraux. Premièrement, une diminution des coûts pour l'utilisateur, un avantage économique. Une augmentation de la liberté et d'un choix spécifique de véhicules que vous avez mentionné précédemment. On a également mentionné une diminution des complications quotidienne ou une augmentation du confort de vie lié à l'entretien du véhicule, assurances et autres où les utilisateurs doivent moins s'en soucier. En tout cas dans les modèles commerciaux de Cambio

et Poppy. C'était à peu près tous les avantages qu'on avait avec ceux que vous avez mentionné également. Est-ce que, opposé à cela, vous voyez des inconvénients plus généraux de la voiture partagée, ça peut être pour la société et pour les utilisateurs à nouveau ?

MT : C'est une question ? Désolé, je n'ai pas suivi, c'était un peu trop long, je croyais que tu faisais un résumé de ce qu'on s'était dit.

I : Non, désolé, c'était une question de savoir si à l'opposé vous avez des inconvénients de la voiture partagée pour les utilisateurs ou pour la société en général ?

MT : Je pense que c'est une question de flux tendu. Donc, la voiture Cambio pour l'utilisateur peut avoir des inconvénients dans la mesure où le week-end, il y a beaucoup de demandes. Tu peux être dans un cas de rupture de véhicule dans la station proche de chez toi et devoir aller dans une station plus éloignée pour avoir un véhicule à ta disposition. En peer-to-peer c'est un modèle que je connais moins puisqu'il est plus nouveau, mais je pense que pour l'utilisateur, il y a le souci des assurances ou autres, mais j'avoue que je ne connais pas très bien, je n'ai pas beaucoup de retours là-dessus. Poppy sur papier c'est super, mais il faut quand même vérifier qu'il n'y ait pas une multiplication sans limite du nombre de voitures qui, en fait, serait contreproductif si, l'objectif est de remplacer un nombre plus important de voiture, qu'on n'ait pas un effet trottinettes.

I : Par rapport à cela, vous croyez que la voiture partagée est vraiment adaptable à toutes localisations, enfin est-ce qu'un des inconvénients majeurs des voitures partagées, ça ne serait pas le manque d'adaptabilité dans les zones plus rurales ou autre ?

MT : Pour ça aucun doute oui, je pense que si tu dois marcher un kilomètre... L'autre inconvénient, je pense ce sont les petits enfants. J'y pense maintenant, mais il y a pas mal de parents qui se plaignent que c'est compliqué de transporter le siège bébé, le siège d'enfant et tout ça. Donc ça c'est vrai que c'est un souci. Évidemment, c'est clairement lié à la densité de population. Si tu dois marcher 3 kilomètres pour récupérer ta voiture partagée, ça ne va pas. Ça et le fait qu'il y a des zones rurales où le besoin de voiture est quotidien. Quand le besoin de voiture est quotidien, la voiture partagée n'est pas un modèle économique intéressant. C'est vraiment fait pour des gens qui utilisent leur voiture 3 ou 4 fois par semaine, mais pas pour des gens qui l'utilisent tous les jours. Il y a Autodelen qui a fait une étude pour montrer à partir de quand, de combien de kilomètres, combien de fois par semaine, la voiture partagée est intéressante. Effectivement il y a un chiffre qui dit à partir de cet usage-là, acheter une voiture

cela n'a pas de sens. Et je pense même que dans les zones rurales, cela peut remplacer la deuxième voiture de la famille.

I : C'est ce qui en ressort en effet dans les zones plus rurales. Lié à cela, selon une étude d'Autodelen, il y a eu environ 194 000 utilisateurs des voitures partagées en Belgique. Parmi ceux-ci, environ 122 000 proviennent de Flandre, environ 63 000 de Bruxelles et environ 8000 de Wallonie. Quels facteurs, selon vous, peuvent expliquer ces différences entre les régions ?

MT : Le besoin de voiture. Celui-ci est lié à la densité et la densité en Wallonie est beaucoup plus faible, le besoin de voitures est plus grand. En Flandre, la densité est assez importante. La Flandre c'est beaucoup de zones très urbanisées, il y a plus de villes aussi qui sont très bien raccordées à un train, à des vélos. Il y a une part importante des flamands qui n'ont pas besoin des voitures au quotidien, ils prennent le train pour les longues distances, le vélo pour les courtes distances. En Wallonie, ce prototype-là, de gens qui n'ont pas besoin au quotidien de voiture est plus faible, parce que le réseau cyclable n'est pas encore prêt et le réseau ferroviaire n'est pas aussi bon qu'en Flandre ou à Bruxelles.

I : Il y a également l'intégration de tous ces moyens de mobilité avec la voiture partagée qui est également important là-dedans.

MT : Oui. Je pense que les voitures partagées sont près des gares en Wallonie. Donc tu prends ton train jusqu'à Namur et puis ... donc autant prendre ta Cambio de Bruxelles et l'amener à Namur. Donc je ne sais pas si le modèle, comme Cambio n'est pas très coûteux au kilomètre, t'as plutôt intérêt à prendre ta voiture proche de ta destination de départ que de ta destination finale, à mon avis. Parce que si tu fais Namur en train et que tu prends ta Cambio à Namur, je ne sais pas si ton coût sera moins élevé.

I : Dans ce cas-ci on perd la notion liée à l'objectif environnemental que peuvent avoir les voitures partagées ?

MT : Je vois ce que tu veux dire mais je pense que la plupart des gens qui utilisent Cambio se disent qu'ils utilisent rarement leur voiture. Donc quand ils l'utilisent ils n'ont pas envie de galérer à devoir aller à la gare, prendre leur train jusqu'à Namur et prendre leur Cambio à Namur, puis revenir... Moi je ne l'ai jamais fait par exemple. Après je sais que Cambio est disponible en Allemagne, si je devais aller en Allemagne régulièrement peut-être que je ferai ça car tu peux être dans le train plutôt que dans la voiture. Je ne sais pas trop.

Mais donc l'intermodalité Cambio, je ne suis pas sûre que c'est le plus important. Je pense que la distance domicile-borne est plus importante que l'intermodalité.

I : Ok. Quels sont, selon vous, les principaux leviers ou moyens d'actions des pouvoirs publics, puisque cela vous concerne plus, pour le développement des voitures partagées ?

MT : 1) Supprimer la voiture de société. Ce serait la première chose qui aiderait le développement de la voiture partagée. 2) Supprimer les places de stationnement. 3) Augmenter le prix du stationnement.

Aujourd'hui, posséder une voiture en Belgique, c'est trop bon marché pour une partie importante de la population : ceux qui ne la paient pas. Parce que les riverains ne paient pas leur stationnement, imagine tu as une voiture de société et une carte de riverain, une carte essence, ta voiture te coûte zéro. Même si tu l'utilises 1% du temps, elle est gratuite. On a aujourd'hui à Bruxelles 53% des ménages qui n'ont pas de voiture, la plupart chez les revenus inférieurs de la population. Et on sait que les voitures salaires c'est chez les revenus supérieurs de la population. Soit les gens n'ont pas les moyens d'avoir des voitures, ils n'en ont pas, et ça ce sont des clients potentiels de la voiture partagée, soit les gens reçoivent une voiture gratuitement.

I : Quels pourraient être les moyens pour faire en sorte d'arrêter ces voitures de société ? Car c'est assez inévitable pour le moment.

MT : C'est plus une concurrence pour le modèle Poppy que le modèle Cambio. Comme je disais, le modèle Cambio, ce sont soit des gens qui le font pour des raisons idéologiques, soit le font pour des raisons économiques. Donc le fait que ce ne soit pas cher est super important pour eux. Pour le modèle Poppy, ou free-floating plus haut de gamme comme on avait les voitures partagées BMW, ça les voitures salaires sont 100% dans la compétition à cela. Parce que ces gens-là ont une voiture salaire et ne vont jamais prendre une voiture partagée, ça n'a aucun sens, ils ne paient pas leur voiture. Et souvent ils ne paient pas leur parking, ni au bureau, ni à la maison. C'est un combat, les verts contre tous les autres. C'est fédéral. Ils n'ont pas réussi à supprimer cet avantage en nature qui favorise 75% des flamands, 75% des hommes, 75% des gens qui gagnent plus que 3500€ par mois. Donc c'est un avantage pour des hommes riches finalement.

I : Est-ce que vous pourriez citer, même si vous en avez déjà évoqués certains, les principaux freins au développement de la voiture partagée ?

MT : La carte de riverain à 15€, principal frein. La carte de riverain coûte 15€, la deuxième maintenant est passée à 120€, on va voir si ça va changer les choses. Je pense que beaucoup de gens auraient une voiture partagée comme deuxième voiture si la deuxième carte de riverain coûtait plus cher. A partir du moment où la deuxième carte de riverain est à 200€, tu réfléchis.

I : On avait également identifié comme principaux freins, du côté de l'utilisateur, la crainte de l'inconnue lié à la gestion du changement et à l'habitude d'utiliser sa voiture personnelle. Également, la perte de flexibilité totale liée à la voiture individuelle. Et ensuite, la voiture qui est perçue comme un objet de représentation de la richesse.

MT : C'est clair. Je pense que surtout dans un certain milieu, surtout pour les garçons, la voiture reste un sentiment de liberté absolue. Et c'est quand même un instrument d'établissement de statut social important, dans certains milieux et pour les garçons surtout.

I : Ok, nous pouvons passer à la question suivante. Y a-t-il, selon vous, d'autres défis qui vont arriver dans le futur pour développer cette voiture partagée, principalement à Bruxelles dans votre cas ?

MT : Je pense que les nouvelles règles de la low-emission zone, avec les euros 4 qui sont sorties cette année, et la prime Bruxell'Air va donner un grand coup d'accélérateur. À mon avis, au mois de juillet on va quand même commencer à voir beaucoup de voitures qui vont sortir, puisque la période sans amende commençait au mois de juillet. La prime Bruxell'Air est un gros coup de pouce aussi pour les voitures partagées, parce que je suis convaincue qu'essayer c'est adopter. Quand tu remets ta plaque parce que ta voiture était trop polluante, que tu reçois ta prime et que tu réfléchis un peu est-ce que tu vas reprendre ta voiture, d'avoir un coup de pouce pour les voitures partagées, un abonnement de transport public ou un vélo, et de pouvoir jongler entre les 3, c'est quand même un gros coup de pouce. Parce qu'on voit que ceux ont des voitures à Bruxelles c'est surtout les familles. Dans les personnes avec enfants 70% des ménages ont des voitures. C'est au moment où tu fais un enfant à Bruxelles que tu achètes une voiture. Je pense que la technologie vélo électrique et vélo électrique de type « longtail », vélo cargo... ça a beaucoup aidé les familles à pouvoir se passer d'une voiture ou d'une deuxième voiture. La technologie qui est en train d'évoluer sur les vélos est incroyable. J'ai été l'une des premières à avoir un vélo cargo dans mon quartier, il y a 8 ans, et maintenant devant l'école, il y en a 20 ou 30 qui passent, donc c'est une révolution.

I : Et est-ce que vous pensez que le fait de promouvoir ces voitures partagées dans des communes plus isolées à Bruxelles ou en Wallonie, qui ont moins accès à certaines stations serait un objectif/défi futur également pour vous ?

MT : Nous on n'a aucun défi en Wallonie, puisque je travaille pour la ministre bruxelloise donc ce qui se passe en Wallonie, je regarde avec attention mais je ne connais pas exactement quels sont leurs objectifs. La dernière fois qu'on a discuté avec le ministre Wallon, il disait que les voitures Cambio était une solution pour les zones urbaines, pas pour les zones rurales.

I : Est-ce que vous discutez régulièrement de mobilité avec les régions wallonnes et flamandes pour la promotion des voitures partagées ? Pour avoir un consensus ou autre.

MT : On ne discute pas vraiment là-dessus, dans le sens où ça roule bien. On voit que cela augmente énormément, que pour Bruxelles on a plus de 200 stations. En Wallonie ça augmente mais je dirais que c'est comme le covoiturage, ce sont des questions qui doivent être réglées à l'endroit du départ. Nous à Bruxelles, on limite les avantages sur la voiture, car pour l'instant les avantages sur la voiture en Belgique sont énormes. Ils sont fiscaux, il y a plein de places de parking, à Bruxelles on a plus de places de parking que n'importe quelle ville d'Europe. Petit à petit on limite les avantages de la voiture pour donner plus d'espace aux gens. C'est parce qu'on limite ça qu'au départ du domicile les gens prennent plus de voiture partagée. Ce n'est pas une politique en partenariat qu'il faut mener, c'est une politique, comme le covoiturage, il faut l'organiser à l'endroit où les gens partent, pas à l'endroit où les gens arrivent. Bruxelles étant une ville plutôt de destination que de départ, on n'a pas tellement de leviers sur le covoiturage et ces voitures partagées. On fait notre boulot pour les nôtres, mais pour les autres régions on ne peut pas vraiment faire le boulot. On a des bornes de covoiturage à l'entrée de Bruxelles, mais si ta borne de covoiturage elle commence à l'entrée de Bruxelles, t'as déjà perdu 40 minutes. On est donc très dépendants des autres régions qui sont beaucoup moins volontaristes que nous, il faut le dire. Après c'est le luxe d'être en mobilité à Bruxelles, il y a plein de choses qui changent chez nous. Et c'est plus facile parce que la mobilité est importante. C'est plus compliqué en Wallonie quand tu ne peux pas mettre des bus partout, quand il n'y a que 300 personnes dans un village, ton bus n'est pas rentable. Tu fais rouler un chauffeur pour 2 personnes, ça n'a pas de sens. Ce qu'il faut c'est que l'urbanisation soit plus proche des gares, que les gens habitent plus près des gares et puissent aller en vélo aux gares.

I : C'est donc un problème de répartition des populations ?

MT : Oui.

I : Ok. Ça répond donc à l'ensemble des questions que nous avons à vous poser. Un grand merci pour votre aide et vos réponses. Bonne continuation.

MT : Bonne chance.

Annexe 6 : Retranscription de l'interview de Kevin Leduc – Cabinet du ministre wallon de la mobilité

KL : Kevin Leduc

I : Interviewer

I : Pourrais-tu te présenter et quel est ton rôle au sein du cabinet ?

KL : Je m'appelle Kevin Leduc et je suis conseiller mobilité au sein du cabinet du ministre Henry. Il y a 4 cellules principales, mobilité, infrastructure, énergie et climat. Vu qu'il est vice premier ministre wallon, il y a aussi une cellule de politique générale qui fait le suivi transversal des différents dossiers, ainsi qu'une cellule budgétaire, communication, etc.

I : D'accord. On va passer au cœur de notre interview. La première série de questions sont plus des définitions qui structurent notre recherche. Ce n'est pas toujours évident de donner des définitions sur le tas, du coup, n'hésites pas à donner ta compréhension avec tes mots. C'est vraiment donner des caractéristiques principales, et pas donner spécialement une définition hyper littéraire. Du coup, la première question, est-ce que tu pourrais définir l'économie de partage de manière générale ?

KL : Moi je suis économiste de formation. Je pourrais me lancer dans des pistes mais sans trop savoir si ça parle de ça. Mais ça serait en termes d'efficacité des ressources, de partager, d'éviter de partir, d'utiliser trop de coûts fixes. Ce n'est pas très clair, mais en tout cas de partager un maximum les ressources pour que ce soit utilisé de la manière la plus efficace. Comme je le disais, faire des économies d'échelles pour permettre à des personnes qui auraient les mêmes besoins de se rencontrer, de se réunir et d'atteindre le même objectif. Bon, c'est très macro et très générique.

I : Grosso modo c'était un peu la même idée que notre définition. Nous, via nos recherches, nous nous sommes rendu compte que c'était un sujet très complexe et qui était difficilement défini. Dans le cadre de ce mémoire, nous l'avons compris comme étant une économie au centre de trois pôles. Il y a un pôle qui est l'économie de l'accès, où on change de paradigme, on n'est plus propriétaire du bien, mais on l'utilise quand on en a besoin. L'économie des plateformes, c'est plutôt un outil qui permet une plus grande efficacité dans les échanges ou en tout cas pour organiser tout ça. Il y a aussi un pôle économie communautaire où les gens se rencontrent à

nouveau, créent du lien. On va donc passer à la deuxième question. La deuxième définition, ça serait de définir pour toi un modèle d'affaire innovant.

KL : Un modèle d'affaire innovant. En tout cas, enfin, si on parle d'innovation en termes de gagner en efficacité, c'est d'avoir quelque chose qui n'existe pas à l'heure actuelle et de proposer un service avec soit un nouvel objectif ou des nouveaux moyens. Si on veut parler des smartphones, la communication existait déjà avant, mais c'est un nouveau moyen de communication. Alors ça a créé des nouveaux besoins d'une certaine manière, on ne peut plus s'en passer pour diverses raisons. Voilà, l'innovation peut passer par des nouvelles idées, des technologies, en espérant qu'elles soient moins énergivores en ressources ou dans l'intérêt général pour être plus dans une optique écologique.

I : C'est l'idée qu'on avait aussi derrière notre définition très littéraire. Le modèle d'affaire, on le définit comme une manière nouvelle/inédite de faire une proposition de valeur à un consommateur final. Alors le côté innovant vient vraiment du fait du changement, qui peut se faire au niveau de l'entreprise ou un changement pour le consommateur comme tu le mentionnais avec les téléphones et le passage au smartphone. On va passer à la dernière définition, est-ce que tu pourrais nous donner une définition de la voiture partagée ? Quels sont les éléments importants pour dire qu'une voiture est une voiture partagée ?

KL : C'est le partage par plusieurs personnes qui doivent se rendre d'un point A à un point B, en tout cas surtout au même point B et pas spécialement du même point de départ. Voilà qui ont le même objectif. Comme je le disais, de gagner en économie d'échelle et de faire une fois sur deux pour éviter les coûts fixes, donc l'essence, etc. Est-ce qu'on peut dire que par exemple, un parent qui va amener son fils au foot, ce sera une voiture partagée. Enfin, il faut faire une distinction entre voitures partagées pour des personnes qui sont en incapacités de conduire, que ce soit de mineurs, des personnes âgées ou handicapées où là finalement il n'y a pas de réduction de la part modale de la voiture ou ce genre de choses et plutôt deux collègues qui résident dans le même village et qui iraient travailler ensemble ce qui engendre moins de voitures s'ils arrivent à faire du co-voiturage. Donc là, je nuancerais un peu les deux.

I : Dans le cadre de notre mémoire, on considère la voiture partagée comme étant vraiment l'objet voiture qui est mis à disposition d'un utilisateur final qui va conduire cette voiture. C'est comme un service de location à court terme. On a donc fait une distinction entre le covoiturage et la voiture partagée, où le covoiturage, il y a plusieurs personnes qui utiliseraient le trajet. Alors que dans le cas de la voiture partagée, dans le cadre de notre mémoire, on l'a défini

comme étant une location de véhicules à court terme, donc c'est vraiment l'utilisateur final qui conduit la voiture. Donc plus des systèmes comme Cambio ou Poppy. Est-ce que tu pourrais nous donner les objectifs principaux de la voiture partagée ?

KL : Donc vraiment du style Cambio ?

I : Oui, on va rester pour toutes les questions qui suivent. Notre analyse se porte sur les différents modèles de voitures partagée du style de Cambio ou du partage entre voisins.

KL : Oui, ça permet d'éviter de payer, que chacun paye les cout fixes d'achat d'une voiture, d'essence, d'entretien, d'achat, de stationnement, etc. Et partager une même voiture qui de tout façon reste stationnée la plupart de sa durée de vie. Du coup, la partager avec des utilisateurs qui souhaitent l'utiliser mais pas au même moment. Je n'ai jamais utilisé Cambio, mais je suppose que le coût variable est plus élevé pour compenser les coûts fixes. Voilà, ça permet de réduire la part modale de la voiture. De favoriser l'intermodalité, de rejoindre les parkings Cambio soit à pied, en vélo ou en trottinettes et de rejoindre la voiture pour faire ses courses et revenir et rentrer chez soi en trottinette. Enfin, après avoir déposé ses courses. Enfin voilà, je ne sais pas si je m'éloigne de la question de base.

I : Nous c'était un des objectifs qu'on avait identifiés. On avait souligné l'aspect économique et pratique.

KL : Oui, sur l'aspect pratique, c'est peut-être plus simple pour les gens d'avoir à disposition, c'est ça aussi qui fait le confort de vie d'avoir une voiture. Elle est là, même si on n'utilise pas beaucoup, on la prend quand on veut. Après une Cambio, c'est un peu plus compliqué, tu n'en trouves pas partout en Wallonie donc c'est un peu plus compliqué.

I : Dans les autres objectifs, on avait également, ça paraît assez logique, un objectif au niveau du désengorgement des villes lié au problème du stationnement et autre pour vraiment essayer de diminuer cette part de véhicules très importante dans les villes. Cela induit un objectif environnemental et durable lié à la baisse de pollution. On peut passer à la question suivante. Selon toi, quels sont les utilisateurs types de ces modes de voitures partagées, il y a-t-il un persona qui se dégage ?

KL : Je dirais plutôt des gens jeunes qui n'auraient pas envie de faire un investissement d'une voiture personnelle ou en tout cas des personnes isolées ou sans enfants. Un couple, ça pourrait aller mais avec des enfants, ça devient plus compliqué. Puis je pense que ce sont des personnes plutôt en milieu urbain où il est plus compliqué de stationner en voiture. Après ça aurait peut-

être du sens au niveau rural, mais pour implémenter un site Cambio, il faut être certain qu'il y ait une demande assez forte donc c'est plus compliqué. Je dirais plutôt des personnes en milieu urbain, isolées et avec une réflexion, ou en tout cas un intérêt pour la réduction de la congestion, de l'écologie au sens large ou en tout cas de l'environnement.

I : Parfait, ça répond à la question. Une dernière petite question plus générale avant de passer aux modèles de voiture partagée. Tu pourrais nous donner, selon, toi les principaux acteurs engagés dans le développement de la voiture partagée en Wallonie et à Bruxelles, mais principalement en Wallonie vu que ça te concerne plus.

KL : Cela doit être surtout les communes puisqu'elles ont la compétence pour tout ce qui est stationnement. Puis ça peut être évidemment la région Wallonne qui serait en soutien des communes pour tout ce qui concerne des subsides ou des politiques macro de soutien au covoiturage ou à la voiture partagée. Donc, de favoriser ça au sein des communes. Ici, le système Cambio, c'est privé, mais ça reste un système au niveau communal. Il n'y aurait pas de particulier qui pourrait lancer sa société de voiture partagée. Enfin pourquoi pas, mais je ne pense pas que ça existe beaucoup.

I : On va passer dans la description des modèles, mais pour la suite de l'analyse, on va rester général. Tu nous donneras tes avantages et inconvénients et leviers et freins pour la voiture partagée de manière générale. Sauf si tu vois certains points que tu vois dans certains modèles qu'on va te présenter, mais je pense que le mieux est de parler de manière générale. Avant ça, est-ce que tu peux un peu introduire les modèles de voiture partagée que tu connais en Wallonie et à Bruxelles ?

KL : Je ne connais vraiment que le système Cambio.

I : Nous on va te présenter rapidement les quatre modèles qu'on a identifiés grâce à la littérature et qui sont présents en Wallonie et à Bruxelles. Le premier modèle, c'est le modèle du style Cambio basé sur des stations en round-trip. Ce qui signifie que ce sont des stations en boucle. Donc l'utilisateur prend une voiture mais doit ramener cette voiture à cette même station à la fin de son trajet. Ensuite, il y a un modèle en free-floating, en flotte libre. C'est uniquement à Bruxelles en tout cas on n'en a pas identifié en Wallonie car ça nécessite une grande densité de population, on ne peut pas mettre ce système-là dans des villes peu denses. Donc ça c'est en free floating comme les trottinettes ou autres. Puis ensuite, deux modèles.

KL : Il y a quand même des endroits pour stationner ou bien on se gare vraiment où on veut ?

I : Il y a des zones pour stationner. En gros, c'est une zone délimitée et sur les parkings, il y a des avantages. Enfin, certaines places de parking sont réservées pour ces voitures-là. Les utilisateurs retrouvent les voitures grâce à une application qui leurs dit où sont les voitures les plus proches. Ensuite, les modèles moins commerciaux, moins liés à des entreprises en B2C ou autre. Un premier modèle, donc c'est des modèles organisés entre particuliers, le premier modèle, c'est du peer-to-peer, en passant par une plateforme, un peu du style Airbnb où les gens mettent à disposition leur voiture sur une plateforme. Alors là, il y a la société Getaround qui fait ça en Wallonie et à Bruxelles, elle met à disposition ce genre de mise en place de voiture partagée. Ensuite, il y a le dernier modèle qui est beaucoup plus collaboratif, vraiment entre voisins, au sein d'un quartier, au sein de coopératives citoyenne ou autre. C'est basé sur de plus petites échelles ou alors c'est vraiment des voisins qui mettent en place un système de voiture partagée au sein d'un quartier ou autre. Alors ça, c'est favorisé par Wibee ou encore Cozywheels qui est lié à Mpact qui est une ASBL qui développe les voitures partagées et qui a mis en place des systèmes qui fournissent des applications ou autre aux utilisateurs qui permettent de mettre en place la voiture partagée. Donc, c'est ce qu'on a identifié. Mais comme j'ai dit, on va vraiment rester de manière générale pour voir un peu au niveau régional et au niveau du cabinet du ministre, selon vous quels sont les avantages et inconvénients, leviers et freins du système de voiture partagée. On peut passer à la question suivante, selon toi, quels sont les avantages généraux de la voiture partagée que ce soit pour l'utilisateur, pour la société ou autre ?

KL : Réduction de tout ce qui est énergies fossiles, de production de voitures, donc toute la pollution en amont. On va utiliser moins de voiture donc il y aura moins de congestion. Il y a aussi moins d'émission de CO2. Plus de gain de temps, on compte souvent les bouchons comme étant une perte de temps et donc une perte d'efficacité. C'est une réflexion très néo-libérale, mais il y a aussi, gagner du temps pour soi ou son entreprise. Puis, gagner des places de stationnement pour en faire d'autres choses ayant un plus grand intérêt général, éviter d'avoir chacun sa place de stationnement.

I : On en ressortait également les mêmes avantages assez généraux. On avait identifié également, une diminution des complications quotidiennes liée au fait d'avoir une voiture, au niveau des assurances, vraiment une augmentation du confort de vie. C'est à dire vraiment les complications liées aux assurances, entretiens et autres qui découlent du fait d'avoir une voiture. Ça c'est quand même, d'après d'autres intervenants, un des points essentiels de la voiture partagée. Comme tu l'as précisé, diminution des coûts, augmentation de la liberté et d'un choix

plus large de mobilité, pour ceux qui n'ont pas de voiture actuellement. On va poser la questions inverse, mais est-ce que tu vois des inconvénients généraux à la voiture partagée ?

KL : Ça reste moins pratique que d'avoir sa voiture juste en sortant de chez soi. Il y a aussi peut-être des contraintes quand on parlait de système de boucle, il y a quand même des contraintes de revenir au point de départ donc ça reste une organisation. Puis, si on parle du dernier modèle beaucoup plus dérégularisé, que vraiment des citoyens qui font ça entre eux. Il faut du coup mettre un peu de formalisme, il faut que ce soit pensé pour que ça convienne à tout le monde, qu'il n'y ait pas de disputes pour avoir la voiture au même moment, etc. Je suppose qu'il n'y a pas non plus des grandes capacités, je suppose. Puis ça reste de la voiture, une voiture partagée reste une voiture. Ici, on favorise évidemment plutôt ce qui est transfert modal, donc train, bus, etc. Par contre, c'est vrai que passer d'une personne à deux dans la voiture, même en investissant dans le rail ou dans le bus, n'aura pas un impact si important à court terme. Il faut plus de temps pour sensibiliser les personnes à une nouvelle ligne express de bus ou à des renforts de trains dans les gares. Ça peut-être quelque chose de plus court terme. Avec plus d'impact à court terme en tout cas.

I : C'est un peu ce qu'on avait trouvé également. Au niveau organisationnel, ça demande de bien réserver les voitures, pour les modèles où c'est plus entre particulier, il faut être certain des règles établies pour qu'il n'y ait pas de tensions. C'est vrai aussi qu'on perd le confort d'avoir le véhicule devant chez soi et partir dès qu'on le veut. Donc ça reprenait ce qu'on avait identifié. On va passer à la dernière section qui est vraiment focus sur les freins et leviers au développement de la voiture partagée en Wallonie et à Bruxelles. Premièrement, on a vu une étude d'Autodelen. Je ne sais pas si tu connais, c'est un organisme flamand. Cet organisme dit qu'il y a environ 194 000 utilisateurs de la voiture partagée sur le territoire belge. Parmi ceux-ci, il y en aurait 122 000 en Flandre, 63 000 à Bruxelles et 8 000 en Wallonie. Les chiffres ne sont peut-être pas parfaitement exacts, mais les proportions restent correctes. Selon toi, quels facteurs peuvent expliquer ces différences assez grandes en les régions ?

KL : Je ne sais pas si vous avez vu quelqu'un au SPW ?

I : Nous n'avons pas reçu de réponse positive de leur part, ils n'avaient pas les moyens suffisant pour nous répondre.

KL : Typiquement c'est un des points. La personne, il y en a qu'une, au SPW qui gère tout ce qui est voiture partagée, et en plus à mi-temps. Il gère en plus d'autres compétences que cela,

il faudrait plus de personnes pour gérer cela. Il y a une personne qui va arriver ici en août, mais il y a aussi un consultant qui travaille quand même dessus. Il m'a montré quelque chose d'assez interpellant sur Cambio. (Il montre la carte de répartition des stations de Cambio en Belgique). Quand on explique pourquoi il y a peut-être moins d'utilisateurs en Wallonie qu'en Flandre ou à Bruxelles, rien que ce schéma est assez explicatif. Déjà en termes d'infrastructures, ça va moins inciter les gens à utiliser une voiture partagée si on prend le système Cambio si les pouvoirs politiques n'ont pas fait les efforts au niveau des infrastructures.

I : Là-dessus, pour toi, pourquoi y a-t-il cette grosse différence au niveau des implantations des stations ? Comment ça se fait qu'il y ait une grosse différence ?

KL : Il y a en tout cas un aspect qui est lié à la densité. Je pense que ce type de système marche mieux en milieu urbain, là où il y a plus de densité de population. En Wallonie, on a quand même une densité beaucoup plus faible. C'est surtout Mons, Liège et Namur où il y a pas mal de sites Cambio, mais beaucoup moins dans le sud de la région. Puis, je ne sais pas, est-ce qu'on favorise plus en Wallonie les modes alternatifs et la mobilité douce, les bus et trains etc. qu'en Flandre ? Je ne sais pas, il faudrait creuser. Ici en Wallonie, il y a eu pendant 20 ans du désinvestissement du rail, même si c'est une compétence fédérale, et aussi du bus. La priorité ici est de vraiment réinvestir des sommes importantes dans ces 2 moyens là. Si on avait déjà un système du service public opérant à ce niveau-là, on aurait peut-être plus de latitude pour développer le covoiturage (et les voitures partagées). Ici il y a un projet d'autostop qu'on va peut-être essayer de financer, au niveau de la province de Luxembourg. Il y a quand même des choses qui se font, mais il n'y a pas matière pour l'instant pour faire ça au niveau Wallon.

I : Comme tu disais, c'est également les moyens mis à disposition qui peuvent faire en sorte qu'il y ait ces différences-là. Un autre intervenant d'espaces mobilités nous le précisait également qu'avoir qu'une personne en charge de ce développement-là, ça peut empêcher le développement complet. Car il y a une réelle opportunité et possibilité d'augmenter et de développer ce système là, mais les moyens mis en place ne sont peut-être pas toujours adaptés à la demande.

KL : C'est bien que vous l'ayez rencontré, c'est lui le consultant. Je ne sais pas si vous savez, on a un quota d'ETP (équivalent temps plein) à mettre en place au sein de l'administration, au sein du SPW, et notre cabinet a aussi une vingtaine/trentaine je ne sais plus d'ETP qu'on peut mettre au sein du SPW, donc il faut vraiment mettre des choix. Il y a des aspects plus prioritaires que d'autres, au niveau du ministre mais aussi d'un point de vue légal. Là justement pour le

covoiturage cette personne va être renforcée d'un nouvel ETP sous notre législature, pour renforcer plus le suivi de ce qui est des voitures partagées et du covoiturage. La personne actuellement n'est même pas à temps plein là-dessus, donc on va plus que doubler d'effectif et cette personne à temps plein pourra déjà faire pas mal de choses.

I : Cette question d'introduction était répondue également par les autres intervenants de la même manière, ce sont la densité et les moyens mis en œuvre qui sont différents dans chaque région. Tu les as déjà un peu introduits, mais selon toi y a-t-il des leviers ou moyens d'actions qui pourraient permettre le développement de la voiture partagée en Wallonie ?

KL : Une meilleure conscientisation au niveau des gens, qu'ils sachent que ces modèles-là existent. D'avoir une meilleure connaissance, on connaît ici surtout Cambio, de savoir comment ça fonctionne, quels seraient les avantages. Donc déjà en termes de communication, il y a des aspects à faire. Ça c'est plutôt côté usagers. Côté commune, pareil, j'ai appris de Diego (le consultant) que ça coûtait que 5000€ par voiture je pense. Après 20 000km, c'est déjà rentabilisé. En termes d'impact à court terme, c'est assez rentable comme investissement. On peut en mettre une ou 2 dans une commune et voir si ça fonctionne, ce n'est pas de l'argent gaspillé.

I : Est-ce qu'au niveau de la région et du cabinet, tu aurais des exemples d'impact que vous avez ? Ça peut même être au niveau promotionnel pour les utilisateurs ou autre, je ne sais pas s'il y a des impacts spécifiques ?

KL : Je n'ose pas trop en parler car ce n'est pas encore officiel, je ne sais même pas si le ministre tiendra ça, mais comme je disais il y a un projet pilote dans le sud de la province du Luxembourg. On pourrait le financer sur les 3 prochaines années, et si ça fonctionne bien, ce serait quelque chose qu'on pourrait développer au niveau Wallon. Ici c'est vraiment de l'autostop, avec des points précis et des nouveaux panneaux, des voitures qui seraient intéressées et qui mettraient des sortes de « macaron » sur leur pare-brise pour dire qu'elles sont partenaires de ce projet. C'est un peu entre quelque chose d'institutionnalisé et quelque chose de très freelance ou en tout cas pour les gens qui le souhaiteraient. Mais le contexte financier n'est pas évident pour le moment, il faudra voir si on saura soutenir cette démarche. Au niveau du cabinet, la région c'est encore autre chose, le but c'est de donner des impulsions et de voir si l'on sait subsidier telle ou telle mesure, soit régionale soit communale.

I : Ok. À l'inverse, quels sont, selon toi, les freins qui empêchent le développement actuel de la voiture partagée en Wallonie et à Bruxelles ?

KL : C'est un peu toute la négation de ce que l'on vient de dire. La densité, le manque de ressources humaines ou financières, le fait que la politique c'est des choix donc le fait que l'on souhaite mettre le travail ou des ressources sur d'autres priorités que la voiture partagée, puis un manque de connaissance. Si les gens ne sont pas au courant de ce système-là, ils ne vont pas l'utiliser. Peut-être une peur ou aussi lié à cela, un manque de compréhension ou le fait de redouter certains aspects, penser que ça va peut-être coûter plus cher.

I : On avait également souligné comme tu le dis très bien la crainte de l'inconnue, la gestion du changement, la crainte du fonctionnement au niveau des assurances et des démarches administratives. Également, certaines parties de la population qui considèrent la voiture encore comme une représentation sociale, une représentation de la richesse. Je pense aussi à une chose, un autre intervenant nous disait qu'un des freins principaux était les voitures de société. Celles-ci sont gratuites pour les gens qui en ont, ils ont une carte essence, une carte de riverain, donc la voiture ne leur coûte rien. Est-ce qu'il pourrait y avoir des mesures politiques mises en place pour faire diminuer cela et augmenter d'autres moyens de transport, que cela soit la voiture partagée mais également le train ou autre ?

KL : Oui. C'est vraiment personnel mais c'est une catastrophe ces voitures de société. Je vous avoue que je ne sais pas la politique à ce niveau-là, mais très clairement les gens se disent « pourquoi payer le train alors que la voiture est gratuite ? ». Cette phrase dit vraiment tout, on pense au coût financier sans penser, parce que même la SNCB, j'ai vu un article récemment, pour aller de Namur ou Bruxelles jusqu'à Nantes, c'est quasiment deux fois moins cher en train et cela va deux fois plus vite parce qu'il y a une bonne liaison Thalys. Les gens n'absorbent pas qu'il y ait un coût, même si l'essence est gratuite, il y a quand même des frais pour l'entreprise et pour la société au sens large, en termes de congestion, de parking aussi. Un train tu ne vas pas payer de parking alors que ta voiture quand t'es sur place, c'est très cher. Par exemple à Amsterdam, il y a vraiment une politique pour éviter que les voitures ne viennent s'y garer. Les voitures de société, je sais qu'il y a une réforme en ce moment sur toute la fiscalité des voitures, ce que Philippe Henry essaie de faire c'est de favoriser plutôt les plus petites voitures hybrides ou électriques. De cet aspect-là, cela permettrait aussi d'un autre côté pour les sociétés privées d'avoir elles-mêmes des voitures de société plus vertes ou plus petites et pas à chaque fois des SUV ou des belles berlines. C'est peut-être plus à ce niveau-là. Il y a un cadastre aussi qui est

en train d'être fait pour voir toutes les subventions du SPW mais même d'autres organismes vers les énergies fossiles. C'était déjà prévu avant la crise Ukrainienne mais c'est encore renforcé maintenant. Ici on parle de chèque mazout en plus. Ici les entreprises ont des avantages fiscaux pour les voitures de société. Ça peut avoir une pertinence pour un consultant qui doit bouger tout le temps, mais pour quelqu'un, en plus avec le télétravail, si c'est juste pour se rendre au bureau, ça ne change pas d'un étudiant qui travaille de chez lui ou qui va à l'université, c'est les mêmes déplacements. C'est soit de chez soi, soit à l'université. Ça n'a vraiment pas de sens, c'est des héritages du passé. Politiquement c'est très compliqué de toucher à tout cela.

I : C'est encore une question compliquée, ça reste de la politique.

KL : Oui, je vous dis, même de changer un peu déjà la fiscalité pour la puissance des voitures etc. On va peut-être augmenter un peu plus pour les grosses voitures et réduire pour les plus petites voitures. Même si c'est quand même beaucoup plus complexe que ça. Donc même à fiscalité inchangée, sans que l'état ne gagne plus d'argent, il y a déjà tous des débats. La voiture de société c'est donc encore un cran au-dessus.

I : Pour terminer, on va passer à la dernière question. Penses-tu qu'il y a des défis à relever dans le futur au niveau des voitures partagées ? Également si tu vois des défis pour la mobilité de manière général, ça peut être intéressant.

KL : Le gros point, c'est ce qui est repris de la vision FAST 2030. Il y a 2 points qui pourraient vous concerner : 1) réduction de la part modale, passer de 85 à 60 en 2017 et 2030. 2) augmenter la charge des personnes par véhicule de 1,3 à 1,8. Ça c'est typiquement dans le cadre des voitures partagées. Ça c'est l'objectif politique d'atteindre ces valeurs-là d'ici 2030. Le ministre l'a redit dans jeudi en Prime, il y a trop de voitures et on les utilise trop souvent. C'est vraiment ça, le débat ce n'est même plus de remplacer sa voiture par une voiture électrique, il faut réduire le nombre de voitures déjà. Ici c'est pour ça qu'il y a eu tous des débats avec la destruction future du viaduc Hermann-Debroux où des politiciens se demandaient ce qu'on allait faire en termes de mobilité, pour les Wallons qui se rendaient à Bruxelles, il faut penser la mobilité autrement et plus uniquement avec sa voiture. Donc des petits trajets, on peut très bien marcher pour prendre le vélo. Il y a maintenant des vélos cargos, il y a 5-10 ans on ne connaissait pas tout cela. Par exemple, j'habite dans une petite vallée, et j'ai des voisins qui pour aller jeter leurs poubelles à 200 mètres utilisent la voiture car c'est un peu pentu. C'est un peu scandaleux quand on pense à l'essence, d'où elle vient etc. Mais je pense que les mentalités commencent à

changer. C'est ça les défis, ne plus penser que « ma voiture ma liberté », ce sont toutes des réflexions qu'on doit essayer de ne plus avoir. Essayer de changer les mentalités.

I : Peut-être une dernière question, penses-tu que la voiture partagée en tant que telle est déjà assez intégrée aux autres moyens de transport tels que la SNCB, la TEC ou même des stations de vélos partagés ?

KL : En tout cas je pense que là où elles sont mises, c'est vraiment, vu qu'il y a quand même très peu de stations Cambio en Wallonie, situées près des gares ou près des réseaux de bus. Ça j'ai l'impression, sans trop savoir tous les emplacements. Mais après est-ce qu'il y a matière à développer encore plus, sûrement.

I : Et pour toi c'est important de les développer à ces endroits là, dans des gares ou dans des points clés de la mobilité ?

KL : Oui. Ici on développe, c'est pour ça que je vous parlais de priorité, on a des budgets énormes pour tout ce qui est vélo ou mobipôle. C'est justement là que tu peux avoir ton vélo électrique, ta voiture partagée et d'avoir plusieurs services de transport et ces mobipôles sont justement à des gares, bus ou train, qui permettent vraiment ce transfert modal et l'intermodalité très facilement. Si c'est pour avoir ce genre de parking de covoiturage ou de mobipôle alors que t'as qu'un bus toutes les heures, ça ne va pas attirer grand monde.

I : Un tout grand merci pour ton temps et pour tes réponses. Au revoir.

KL : Avec plaisir, au revoir.

Annexe 7 : Retranscription de l'interview de Nicolas Bodelet – Cambio

NB : Nicolas Bodelet

I : Interviewer

I : Pouvez-vous vous présenter, nous parler de votre parcours et nous dire ce que vous faites concrètement dans l'entreprise, vos responsabilités dans l'entreprise ?

NB : Ma fonction, je suis fleet manager pour Cambio Wallonie, donc je gère la flotte, donc je gère la gestion flotte en Wallonie. À partir du moment où on achète une voiture jusqu'à sa vente, il faut gérer tous les entretiens, toutes les pannes, tous les problèmes liés à une voiture. On est une équipe de trois hommes pour gérer la flotte en Wallonie et je chapeaute cette équipe. Maintenant, j'ai aussi d'autres fonctions, comme je vous disais on est une petite structure et on touche à plusieurs domaines. J'ai aussi les relations avec les villes pour tout ce qui est projet d'implantation. Tout ce qui est projet privé car on ne travaille pas qu'avec des villes pour nous développer. On a plusieurs casquettes, j'ai plusieurs casquettes dans mes fonctions. Au tout début, les personnes qui ont créé le carsharing Cambio en Belgique, le matin ils avaient une réunion avec un échevin pour négocier des places de stationnement et dès qu'on a mis en place des véhicules, il fallait aller les nettoyer. On offre un service où le client ne doit pas se soucier du lavage du véhicule, il doit juste respecter la propreté, mais inévitablement des véhicules qui sont utilisés plusieurs fois par jour demande un lavage qui est pris en charge par Cambio. Vu que le client paie, tout ça est pris en charge. Il était régulier qu'au début un employé avait une réunion au matin et l'après-midi allait nettoyer une voiture. Alors les choses ont beaucoup changé depuis, mais c'était assez fréquent au début.

I : On va passer à la partie définition de notre interview qui permet de cadrer notre étude. La première définition que nous aimerions vous demander, ça serait de nous dire comment vous définiriez l'économie de partage. Qu'y a-t-il là derrière ?

NB : Selon moi, nous on fait du partage de voiture. Mais il est tout à fait possible de partager autre chose. C'est-à-dire que vous prenez deux voisins dans une rue en milieu rural, il est tout à fait possible que les deux adultes achètent une tondeuse pour se la partager. De ce fait, ils font une économie sur l'achat de la tondeuse puisqu'un peut l'utiliser le samedi matin et l'autre le samedi après-midi. Donc, il y a une réelle économie car ils achètent une tondeuse à deux. Ça peut être d'autres outils, mais c'est une économie de partage.

I : Nous allons vous partager notre définition que nous avons trouvée dans le cadre de ce mémoire. Nous situons l'économie de partage au centre de trois dimensions qui sont l'économie de l'accès, comme vous le disiez, c'est partager quelque chose et plus spécialement posséder un bien qu'on n'utilise pas constamment. Il y a aussi le fait que c'est une économie qui se fait via les plateformes, en général c'est favorisé par tous les outils informatiques qui permettent de faciliter l'accès à tout ça. Dans certains cas, on a mentionné qu'il y avait une sorte de dimension communautaire, de rapprocher les gens, de créer plus de lien et de ramener du contact qui s'est perdu au fil des années.

NB : Oui c'est ça, ça permet d'avoir un rôle social. Imaginez des tensions entre voisins, qui après se réconcilient, acheter un outil en commun après permet d'améliorer cette relation sociale comme aussi d'autres sociétés en Belgique et en Wallonie font du partage du véhicule en milieu rural. L'ASBL M'pact qui gère plusieurs services et notamment le service Cozywheels qui est le partage de véhicule entre voisins.

I : Parfait. Nous ce sont les trois dimensions qui s'approchaient de ce que vous nous avez dit. Maintenant on va plonger dans l'autre question qui est de nous donner une définition d'un modèle d'affaire innovant. C'est une question qu'on a rajoutée et qui peut sembler floue mais elle nous semble intéressante.

NB : Pouvez-vous rappeler exactement la question ?

I : Oui. Comment est-ce que vous définiriez un modèle d'affaire innovant ?

NB : Répondre avec exactitude n'est peut-être pas dans mes compétences. Ça, je crois que je vais sauter cette question car je ne suis pas assez expert pour répondre avec exactitude, désolé. Peut-être, la petite réponse que je peux apporter, c'est qu'au début, le système Cambio comme on le fait était un modèle d'affaire innovant puisqu'on apportait une nouvelle solution de mobilité en ville. Peut-être aussi qu'on peut dire qu'une nouvelle station que l'on crée dans une ville est quelque chose d'innovant dans un quartier car on amène une nouvelle solution de mobilité à ces habitants de ce quartier qui peuvent se déplacer autrement et se débarrasser de leur voiture individuelle au profit d'une voiture Cambio. Même si on a commencé il y a 20 ans, on continue de créer de nouvelles stations en Belgique. On a actuellement plus de 600 stations Cambio. Chaque fois, ça amène quelque chose d'innovant dans un quartier si je peux peut-être donner cette réponse.

I : Parfait, c'est intéressant. On va passer à la question suivante qui est de définir selon vous ce qu'est la voiture partagée.

NB : On crée vraiment cette solution de mobilité qui permet en ville de se passer de la possession automobile. À partir du moment où vous habitez en ville et qu'il y a des transports en commun autour pour la navette domicile-travail et que vous savez facilement les utiliser pour vous rendre au travail, il n'est plus nécessaire de posséder une voiture qui dort dans le garage 5 jours sur 7 et qu'on utilise un peu le soir et plus le week-end. En milieu urbain, la voiture partagée a tout son sens car il y a des transports en commun autour. Il faut savoir que Cambio et d'autres systèmes de voiture partagée sans transport en commun ne fonctionnerait pas puisque le bus, le train, la marche, le vélo permettent de faire la navette domicile-travail et la voiture partagée vient en complément de ces transports en commun pour aller faire ses courses. D'utiliser une voiture le soir quand il y a plus ou moins d'offre de transport en commun et les Week-end pour les loisirs en famille. On a vraiment cette solution de mobilité qui permet de se passer de la possession automobile en ville.

I : En quoi est-ce que cette définition est bien intégrée dans celle de l'économie de partage que nous avons vu précédemment, pour un peu insister là-dessus ?

NB : Oui, je reste dans cette notion que la voiture partagée comme on le propose en round trip, en ramenant toujours le véhicule au même point, il va y avoir parfois 5 à 6 utilisateurs sur la même journée sur la même voiture. Quelqu'un va l'utiliser deux heures le matin, ensuite, un autre va l'utiliser 3 heures pour le boulot ou autre, l'après-midi, quelqu'un d'autre pour faire ses courses et le soir encore une autre personne pour une réunion inaccessible en transport. Par rapport à notre système on permet de se passer de la possession automobile en multipliant l'usage de la voiture partagée.

I : On peut passer à la question suivante. Quels sont, selon vous, les objectifs principaux de la voiture partagée ?

NB : Les objectifs et la définition se rejoignent un peu. L'objectif, c'est de pouvoir faire des économies considérables par rapport à la possession automobile. La facture moyenne de nos utilisateurs est d'environ 150 euros par mois. Quand on sait qu'une voiture personnelle coûte environ 3 ou 4 fois plus selon le modèle et la cylindrée. Donc, il y a cet objectif d'économie par rapport à la voiture personnelle. Il y a également un objectif environnemental car il y a moins de voitures en circulation en ville grâce à ce système de car sharing. En effet, une voiture

Cambio dans son quartier remplace plus ou moins 15 véhicules qui ne sont plus en circulation car les gens parviennent à se débarrasser de leur véhicule. On libère de l'espace de stationnement car il y a moins de véhicule en stationnement. Je pense qu'avec toute notre flotte en Belgique, on parvient à éliminer 25 000 véhicules. Il faut compter 2000 véhicules multipliés par 15. Oui, ça fait presque 30 000 véhicules qui ne sont plus en circulation. Si on mettait toutes ces voitures les uns derrière les autres, c'est plus ou moins la distance Bruxelles Liège.

I : C'est impressionnant. Nous avons fait ressortir de notre analyse que les objectifs étaient principalement économiques, mais aussi comme vous l'avez dit au niveau du désengorgement des villes avec la congestion automobile qui mène également à un objectif environnemental et de durabilité. On peut passer à la question suivante. Quels sont selon vous les utilisateurs types de la voiture partagée.

NB : Alors les utilisateurs types, c'est les personnes que vous voyez dans un bus aux heures de pointe ou dans un train aux heures de pointes. Hormis les jeunes étudiants. On a des étudiants comme vous dans notre clientèle, ils ne sont pas en majorité, mais il y en a. Mais voilà, vous prenez une personne avec un emploi dans un bus ou dans un train le matin. Ça ce sont notre cible car on utilise le bus ou le train pour la navette domicile travail et on peut utiliser la voiture Cambio le soir ou le week-end pour les choses évoquées auparavant. Ça c'est la cible et les utilisateurs types de la voiture partagée. On a aussi également un secteur B2B inscrit chez nous. De plus en plus d'entreprises utilisent nos véhicules ce qui leur permet de rationaliser un parc de véhicules existants.

I : On peut donc passer à la dernière question des définitions. Quels sont selon vous les principaux acteurs engagés dans l'intégration de la voiture partagée en Wallonie, car ici dans votre cas on parle principalement de la Wallonie.

NB : Vous voulez dire les principaux acteurs engagés, ça veut dire les sociétés de transport en commun qui travaillent avec nous ?

I : ça peut être ça, ça peut être de tout, tous les stakeholders en fin de compte.

NB : Dans un premier temps, il y a les villes évidemment puisque sans collaboration avec les villes on n'irait évidemment pas très loin. Donc, on lie des partenariats très forts avec le politique dans chaque ville, on travaille avec des conventions de collaboration ou des agréments qui nous permettent de nous développer, sans ses accords, on irait nulle part. Évidemment il est dans l'intérêt de chaque ville chez qui on est installé de collaborer car on libère du stationnement au

profit d'une piste cyclable au profit d'une plaine de jeux, d'espace verts. Donc il est dans leur intérêt aussi d'avoir une collaboration étroite. Donc, voilà, c'est important pour nous de nouer des partenariats avec eux. Il y a les sociétés de transport en commun, le TEC en Wallonie qui est actionnaire et nous permet de communiquer vers le publique cible et avoir des relations marketings avec eux pour la communication. Il y a aussi la SNCB qui est actionnaire de Cambio au niveau national, leur filiale B-parking nous offre des places de stationnement à proximité des gares. Ils ont plusieurs parkings en gestion et ils nous offrent des places de stationnement et c'est une collaboration efficace depuis quelques années et logique puisque l'utilisateur du train permet d'avoir une voiture Cambio à disposition direct à la gare à la sortie du train, à la sortie de la gare. Il a sa voiture Cambio réservée pour achever son trajet. Ce qui permet à un client de Bruxelles ou de Flandre de se rendre facilement en train jusqu'à Arlon et d'utiliser la voiture Cambio qui est en face de la gare pour terminer son trajet en voiture puisqu'il en a besoin et qu'il ne sait pas tout faire en train.

I : ça répond bien à cette intégration de toute cette mobilité. Ça permet d'intégrer bien toute cette notion de mobilité et offre à l'utilisateur toute une possibilité lui permettant de se déplacer efficacement.

NB : En Wallonie, pour l'information complète, il y a énormément de client de Flandre et Bruxelles qui se rendent en train jusqu'à Ciney, Namur, Arlon par exemple. Dans le train ils savent travailler, par exemple l'indépendant qui a un rendez-vous professionnel à 15 kilomètres d'Arlon, il y va en train et peut travailler dans le train et après il achève ce qu'il doit faire avec une voiture partagée. Puisqu'il ne sait plus s'y rendre en transport en commun.

I : On va passer à la partie des différents modèles d'affaire qu'il existe. La première question est de présenter selon vous les différents modèles d'affaires qui peuvent exister. On n'ira peut-être pas trop en détail dans cette question-ci car on se concentrera sur votre modèle d'affaire qui est celui en round trip. Mais pouvez nous énoncer les différents modèles d'affaire qu'il existe selon vous en Wallonie et à Bruxelles ?

NB : En Wallonie, en tant que voiture partagée, on est quasiment le seul. Il y a la société Wibee qui fait aussi du partage de véhicule mais plus entre voisins. On est plus sur un modèle qui peut mieux se goupiller en milieu rural, ils font aussi du partage en ville mais avec un autre système que nous. Chez eux, il faut obligatoirement avoir une application pour utiliser ce véhicule. Je ne pense pas qu'ils ont un call center pour les réservations, ce que Cambio a. Donc Cambio a un call center pour les réservations qui est disponible 24h/24 et 7j/7 pour celui qui n'a pas de

smartphone et qui n'est pas adepte de technologies modernes d'utiliser Cambio malgré tout. On a des personnes de plus de 60 ans qui utilisent notre système et qui ne sont pas adeptes de ce genre d'application alors que chez Wibee il faut obligatoirement une appli. En tant que différents modèles d'affaire en Wallonie, on est quasiment le seul quoi.

I : Nous, on a identifié 4 modèles d'affaires en Wallonie et à Bruxelles. Le modèle basé sur des stations, comme le vôtre en round trip, donc en boucle fermée, comme le vôtre, mais également en one way donc on peut prendre une voiture et la déposer dans une station suivante. Mais ce modèle-là ne se retrouve pas en Wallonie et à Bruxelles. Ensuite, il y a le modèle en free floating, en flotte libre, comme Poppy qu'on retrouve à Bruxelles. Il y a ensuite deux modèles plus organisés entre particuliers, le modèle peer to peer en passant par une plateforme comme Getaround et enfin le modèle comme vous l'avez dit, comme Wibee, plus collaboratif entre voisins, mis en place également par des sociétés organisationnelles comme Wibee ou Cozywheels.

NB : Cozywheels est un service de l'ASBL M'pact que vous allez rencontrer. Donc là, c'est le partage de véhicule entre voisin qui permet de faire une économie pour par exemple 4/5 voisins qui se connaissent très bien et ils aident avec une plateforme etc. Oui les différents modèles que vous venez de citer, je ne suis pas assez expert pour bien connaître leur mode de fonctionnement, donc là je ne sais pas aller précisément dans la question, mais la seule chose que je sais c'est qu'il y a eu à Bruxelles plusieurs sociétés qui vers 2017/2018 qui ont mis la clé sous le paillason car ils se sont installés sans connaissance du marché et ne parvenaient pas à faire du bénéfice ou à garder leur système parce qu'ils ne connaissaient pas bien le marché. Ils ont sans doute investi trop massivement dans l'achat de véhicule qui au final n'était pas rentable. Nous chez Cambio, on est une société très stable, on est une société financière en termes de santé financière, nous sommes une société très stable parce qu'on sait investir avec une rentabilité assurée.

I : Donc comme vous l'avez dit, on va principalement, pour la suite des questions, se concentrer sur votre modèle d'affaire, c'est à dire le round trip pour vraiment essayer d'aller le plus dans les détails et avoir le plus de source d'information lié à cela. Vous avez déjà un peu répondu à cela, mais selon vous quels sont les grandes caractéristiques de votre modèle d'affaire, le round trip ? Au niveau du fonctionnement, de la structure des coûts comment est-ce que ça fonctionne, si vous avez d'autres caractéristiques particulières.

NB : La caractéristique de ce que l'on fait, ça permet à celui qui réserve la voiture dans son quartier de la ramener à son point de départ. On a souvent cette question qui arrive de vouloir la prendre à un endroit, je me rends sur mon lieu de travail où là je n'en ai pas l'utilité et que durant ces heures, quelqu'un puisse la réutiliser, mais non, ce n'est pas possible chez nous, il faut toujours la ramener à son point de départ qu'on la loue pour une heure, deux heures ou plus, il faut absolument payer ces heures, c'est toujours un aller-retour vis-à-vis de la station de départ. La caractéristique permet à celui qui la loue dans son quartier de revenir près de chez lui après. Même chose pour l'entreprise qui est située à 100 mètres d'une borne, de revenir facilement aux bureaux après. Je ne sais pas si je réponds avec exactitude à vos questions, mais la caractéristique peut se tourner en avantage de ce modèle. C'est qu'elle permet de la ramener près de chez soi pour facilement rentrer à la maison après. Alors oui parfois certains doivent ensuite compléter ça avec un bus pour rentrer vraiment chez eux. Mais oui, ça permet d'avoir toujours une station près de chez soi.

I : Du coup maintenant, on va passer directement sur les avantages et les inconvénients de votre modèle qui fonctionne avec ce principe de stations.

NB : Les avantages, c'est d'avoir toujours une voiture disponible près de chez soi. Le fait de faire du round trip permet de multiplier les stations en ville. Il faut savoir aussi que si on veut changer ce modèle et faire du free floating, on aurait sans doute des désaccords des villes puisqu'il nous faudrait plus de places de stationnement que de voitures réellement disponibles, à un endroit précis. Chaque véhicule chez nous est intégré dans un système de réservation et je réserve à un tel endroit, mais cet objet de réservation que l'on donne, je vais prendre un exemple, ici à Ciney, c'est la station nommée Ciney Gare, car il y a 2 véhicules disponibles, on donne une lettre et un chiffre lors de la réservation pour l'utilisateur. Donc il va par exemple réserver la Ciney Gare S1, S pour la petite classe de véhicule, après c'est L, XL, un peu comme les vêtements. Et donc, là il y a 2 véhicules, S1 et S2 et le client reçoit chaque fois ce code lors de chaque réservation. Peut-être que le lundi matin il aura la S1 et le mercredi matin la S2. Donc il va passer d'une voiture à l'autre. Chaque véhicule est donc intégré dans un système « fleet » chez nous.

Les inconvénients, bonne question, c'est difficile de répondre aux inconvénients du roundtrip. Je vais réfléchir et on peut revenir à cette question-là peut-être après.

I : Ok. Nous avons trouvé au niveau des avantages du roundtrip, pour l'organisation pour la société Cambio la facilité d'organisation par rapport à d'autres modèles, car les voitures

reviennent sur place. Par exemple dans d'autres modèles en free-floating, il y a une difficulté d'organisation sur le fait d'accumulation de certaines voitures à certains endroits, et le manque d'autres voitures à d'autres endroits, ce qui n'est pas le cas dans le modèle roundtrip.

NB : C'est ça. Et puis en free floating il faut nécessairement avec une application pour localiser le véhicule. Tandis que nous en roundtrip, chacun trouve toujours le véhicule au même endroit. J'ai réservé à tel endroit pour telle heure, dans 99% des cas, le véhicule sera disponible.

I : Et selon vous, quels sont les caractéristiques du modèle roundtrip au niveau de la flexibilité et de l'adaptabilité pour l'utilisateur ? Est-ce que l'utilisateur a assez de flexibilité, est-ce que le modèle est assez adaptable pour toutes sortes de localisations ou toutes sortes de villes ?

NB : On essaie d'avoir une offre qui correspond à la demande. Maintenant, celui qui réserve en dernière minute, pour 3 jours admettons, là c'est moins flexible, il n'y aura sans pas du tout de véhicule disponible. Surtout à ce stade-ci de l'année où nos voitures sont utilisées avec un taux d'utilisation avoisinant les 50% pour le moment. Ce qui veut dire que, avec ce taux d'occupation, toutes nos voitures sont utilisées en moyenne 12 heures sur 24h. C'est énorme en comparaison avec la voiture individuelle qui est utilisée seulement en moyenne 45 minutes par jour, pour la navette domicile-travail. Donc ça prouve que le système a une certaine success story. La flexibilité c'est que, si je prends une marge par rapport à ma réservation, j'aurais quasiment toujours une voiture de disponible à la station de mon choix. Maintenant, si ce n'est pas possible, il y aura une station à 500 mètres où le client n'a peut-être pas l'habitude d'aller, mais au moins il y a une alternative proposée et donc une flexibilité proposée à une station un peu plus loin. Et quelqu'un qui réserve par exemple dans notre système de 9h à 13h à tel endroit mais qui ne veut pas bouger, de 9h à 13h s'il n'y a pas du tout de voiture, le système va proposer par exemple de 10h à 14h. Donc il pourra avoir la voiture 1h plus tard et la ramener 1h plus tard, donc toujours une alternative proposée à la station de son choix ou ailleurs aux mêmes heures. Voilà, le client décide s'il prend le véhicule ou pas dans cette heure-là. Il faut bien entendu aussi que le client respecte la durée de réservation sous peine d'amende etc.

I : Ok, merci. Nous avons également trouvé au niveau des inconvénients, peut-être dans des villages plus ruraux où il pourrait parfois manquer des stations, où c'est parfois moins couvert par certaines stations, et c'est donc pas adaptable pour tout le monde. Mais donc ça c'est peut-être également plus sur la voiture partagée de manière générale.

NB : Oui, tout à fait. En milieu rural, le carsharing a très peu de viabilité économique. On commence tout doucement à s'implanter dans des villes plus rurales, mais c'est une volonté politique d'offrir un service à la population, et donc là les villes investissent pour mettre à disposition un ou 2 véhicules. Mais sans transport en commun autour, c'est très difficile de faire du carsharing efficace. Le modèle n'est pas possible et a beaucoup plus de mal à atteindre une viabilité économique dans des communes de faible densité évidemment. Sans une gare SNCB fréquentée, le système a plus de mal à vivre.

I : Cela nous permet de passer à la question suivante, selon une étude d'Autodelen, il y a eu environ 194 000 utilisateurs des voitures partagées en Belgique. Parmi ceux-ci, environ 122 000 proviennent de Flandre, environ 63 000 de Bruxelles et environ 8000 de Wallonie. Quels facteurs, selon vous, peuvent expliquer ces différences entre les régions ? Vous l'avez déjà un peu exprimé avec les différences de densité etc.

NB : Les facteurs qui démontrent les différences c'est tout simplement qu'on n'est pas dans les mêmes bassins de vie. Prenez une ville comme Gand, elle est beaucoup plus peuplée qu'une ville comme Liège ou comme Namur. C'est beaucoup plus dense en termes de populations. Et puis, ils ont beaucoup plus d'outils qui permettent de se débarrasser de la voiture individuelle et de vivre complètement sans voiture. C'est tous ces outils-là qui font qu'il y a ces différences, il y a beaucoup plus de pistes cyclables, évidemment c'est beaucoup plus plat donc beaucoup plus facile de rouler à vélo qu'à Namur. Et il y a beaucoup plus d'offres de transport en commun, il y a le métro, le tram, il y a sans doute plus de lignes de bus plus fréquentes. Donc tous ces éléments expliquent ces différences et permettent de se débarrasser de la voiture individuelle plus facilement qu'en Wallonie. Maintenant en Wallonie on voit depuis quelques années beaucoup plus le vélo en ville, beaucoup plus de gens qui utilisent le vélo. Et la crise Covid a encore accentué ces différences, on voit beaucoup plus de gens utiliser le vélo qu'avant. Tous ces changements de mode de déplacement font que pour le moment en Wallonie on est aussi en plein boom. Par rapport à quelques années, on fait deux fois plus de clients maintenant qu'avant. Voilà un petit peu ces éléments. Et puis, oui, sans doute en Flandre une plus grande vision vers le partage d'outils, de véhicules et une plus grande envie de rouler à vélo aussi. Je ne sais pas si vous êtes déjà sortis jusqu'à la gare de Gand, le parking à vélo c'est énorme, il y en a tout pleins. Ils ont plus d'avance en termes de mobilité douce.

I : Comme vous venez de le préciser, nous soulignons cette mentalité un peu différente entre la Flandre et la Wallonie sur cette mobilité de manière générale. Et il y a également ce facteur,

comme vous l'avez précisé, de répartition du territoire où en Wallonie il y a vraiment des parties très isolées.

NB : Je ne vais même pas parler de différence de mentalité. Les mentalités changent aussi en Wallonie mais (en Flandre) c'est plus dans les mœurs d'utiliser le vélo plutôt que d'utiliser la voiture. Lié aussi au fait qu'il est plus facile de rouler à vélo en Flandre qu'en Wallonie puisque tout est plat.

I : Oui, exact. La question suivante est, selon vous, quels sont les principaux challenges et barrières au développement de la voiture partagée ? De manière générale mais également de manière plus spécifique à votre modèle ?

NB : Les principaux challenges sont liés au fait qu'il y aura sans doute des changements de motorisation imposés dans l'avenir par les gouvernements etc. Et donc les principaux challenges seront peut-être une électrification du parc, avec une incertitude bien évidemment. Maintenant, c'est quelque chose qui se fait petit à petit. On avait des projets ici en printemps 2022 pour installer des voitures électriques en Wallonie mais qui ont un peu capotés. Donc on veut vraiment se tourner vers des véhicules électriques mais il faut savoir que pour tout un ménage, de vivre sans voiture c'est déjà un changement important et que l'électrique est encore difficile à ce stade parce que c'est une voiture particulière. Toutes ces spécificités techniques, une voiture électrique amène beaucoup plus de stress par rapport à cette batterie qui se vide beaucoup plus vite qu'une voiture thermique. Le pas vers l'électrification se fera petit à petit, dans quelques années. Donc on doit encore avoir un modèle thermique et un modèle électrique pour le moment.

Et les barrières que nous rencontrons, on peut dire blocage ?

I : On parle de barrière aussi au niveau des utilisateurs, qui rencontrent certains freins et qui ne sont pas encore prêts à changer.

NB : Les différents freins sont d'avoir une incertitude sur le fait de chaque fois avoir la voiture quand ils en auront besoin, c'est peut-être parfois ce que le client potentiel se pose. Maintenant, il faut essayer. Le client n'est pas inscrit pour une durée déterminée, il peut arrêter son contrat après 3-4 utilisations s'il le souhaite. On fait toujours en sorte qu'il y ait une offre suffisante par rapport à la demande. Et comme je disais, on ne peut pas garantir une voiture à chaque fois que le client réserve, surtout si c'est fait en dernière minute pour plusieurs jours. Comme obstacle on peut peut-être prendre ça. Et puis que c'est un vrai changement dans la vie de quelqu'un de

vivre sans voiture. Maintenant quand on habite en ville, c'est beaucoup plus facile de se débarrasser de la voiture qu'en milieu rural.

I : Pour rebondir là-dessus, nous avons une question, est-ce que vous avez la facilité, la flexibilité au niveau des villes, par exemple si vous voyez un boom de demandes à Louvain-la-Neuve, d'introduire une demande pour ajouter 2 voitures en plus. Vous êtes assez réceptifs à tout ça ?

NB : Oui. À partir du moment où l'on se rend compte dans telle zone de la ville, le nombre de véhicules ne suffit pas, on demande à la ville pour soit sur un point déjà existant de créer 2 places supplémentaires ou de créer une nouvelle station 500 ou 800 mètres ou 1 kilomètre plus loin. Et généralement, avec les chiffres qu'on apporte, les villes acceptent de créer une nouvelle offre. C'est dans leur intérêt, ça permettra toujours de faire tache d'huile vers une autre zone d'habitats et d'attirer des gens qui pourront se passer de la voiture individuelle.

I : On va donc passer à la question suivante, quels sont, selon vous, les moyens d'action et leviers qui pourraient permettre encore plus le développement de ces voitures partagées ? On a déjà évoqué un peu avec l'intégration à d'autres moyens de transport, ça peut être des politiques communales ou autres...

NB : Oui. Effectivement, pour toucher plus d'utilisateurs, s'il y a plus de bus mis en place dans une ville qui permet de relier une zone de et vers le centre-ville, ça permettra de toucher plus d'utilisateurs. Si je prends par exemple Louvain-la-Neuve, s'il y a plus de navettes de bus de Louvain-la-Neuve vers Limelette, les habitants de Limelette peuvent facilement utiliser cette navette, ils peuvent peut-être abandonner leur deuxième voiture au profit du carsharing comme l'on fait. Au plus il y a de navettes de bus par exemple, les utilisateurs peuvent plus facilement se passer d'une deuxième voiture.

Aussi, une volonté de la ville d'investir par exemple dans un quartier où l'on n'a pas du tout de clients. Et nous on ne va pas installer sans aide de la ville une nouvelle borne Cambio où l'on n'a pas du tout d'utilisateur, puisque s'il n'y a pas d'utilisateur, notre seuil de rentabilité est beaucoup plus difficilement atteignable et donc la viabilité économique du projet est beaucoup plus faible que dans une zone où l'on a 50 ou 60 clients. Si la ville veut investir, là ils veulent une station Cambio, on va leur demander de participer financièrement à la mise à disposition d'une ou 2 voitures. Si c'est une volonté de la ville, on pourra sans doute collaborer.

I : Il y a toujours une initiative de la ville en premier ?

NB : Pas spécialement, c'est souvent l'inverse. À Louvain-la-Neuve, on a soumis ici récemment quelques zones où l'on veut une nouvelle offre de voiture partagée. Mais parfois c'est dans le sens inverse, c'est la ville qui veut implanter une zone, une station Cambio dans une zone où l'on n'a pas de client, parce qu'il y a un comité de quartier actif qui veut une station de voiture partagée. Mais nous s'il n'y a que 2 ou 3 utilisateurs intéressés, cela ne sera pas suffisant pour qu'on installe une station à nos frais. Si la ville veut quelque chose, on va se mettre autour de la table et on va leur demander de participer financièrement à la mise à disposition de 2 véhicules par exemple, ce qui nous permet d'avoir un projet win-win.

I : Peut-être plus une question économique liée à cela, est-ce que Cambio et d'autres sociétés de voiture partagée reçoivent des subsides ou autres gouvernemental ? Ou des primes ou autres sont offertes à certains utilisateurs ?

NB : On en cherche pour la mise à disposition de véhicule électrique. Maintenant, on est aidé par des communes qui veulent lancer le système dans leur ville, ils ont sans doute fait un appel d'offres, ça s'appelle un marché public, vers les différentes sociétés de carsharing et Cambio réfléchit s'il va répondre à cet appel d'offres. Mais nous on impose certaines conditions. Et la ville va choisir la société qui sera la plus avantageuse pour elle. Ces différentes collaborations, si on gagne le marché, nous assurent une viabilité économique du projet et c'est notre ligne de conduite de ne pas investir sans aide de la ville. Le système est, en Wallonie il y a plusieurs communes où le concept a du potentiel. Mais si la ville ne veut pas collaborer ou ne lance pas de marché, c'est difficile pour nous d'y aller parce que si ça ne fonctionne pas, on se met en difficulté. Parce qu'une station avec 2 voitures à installer, ça coûte cher quand même. Donc si elles ne bougent pas, on se met en difficulté financière.

I : Donc il y a une certaine dépendance vis-à-vis de cela.

NB : Tout à fait. Nous on a toujours besoin d'une collaboration forte avec les villes afin de soutenir le projet, que la ville communique vers le public cible, que la ville aussi utilise les voitures pour le déplacement des agents communaux par exemple. Sans cette collaboration c'est très difficile de nous installer seul.

I : Il nous reste la dernière question, pour savoir si vous pensez que les voitures partagées sont suffisamment intégrées dans le système de mobilité de manière générale. Vous y avez déjà répondu mais avez-vous des choses à rajouter ?

NB : Donc je disais, le système est très complémentaire aux sociétés de transport en commun. De manière générale, aussi bien à Bruxelles qu'en Wallonie, on a besoin de ces aides avec les sociétés de transport en commun pour que ce soit hyper complémentaire et que ce soit la TEC en Wallonie, la STIB à Bruxelles ou la SNCB au niveau national.

I : Ok. Ça répond donc à l'ensemble de nos questions, un tout grand merci pour votre disponibilité et vos réponses. Nous avons peut-être encore une dernière question qui nous vient à l'esprit, au niveau du fonctionnement vraiment de Cambio, est-ce que les utilisateurs sont obligés de prendre un abonnement ou ça peut fonctionner au cas par cas, à l'utilisation ?

NB : Non, il faut une inscription au préalable sur notre site internet, où la personne complète un formulaire, paie son inscription, copie de carte d'identité et permis de conduire, doit participer à un quizz. Ce quizz nous permet de confirmer que le client connaît le système avant de l'utiliser. Et dès que tout cela est en ordre, on lui envoie son code client et son code pin et il a un abonnement. Donc il faut être abonné pour utiliser. Chez nous, qu'on l'utilise une fois ou 15 fois, il y a cet abonnement. Maintenant, celui qui veut l'utiliser une fois va plus aller dans une agence de location traditionnelle.

I : Donc il y a un coût fixe qui est lié à l'abonnement et puis un coût variable lié à l'utilisation ?

NB : C'est ça, exactement. Une garantie financière pour le premier tarif, c'est 150€ qui est une caution, 35€ de frais d'activation une seule fois et un abonnement mensuel de 4€. Ensuite c'est les frais variables suivant le tarif qui est choisi, sur base de la durée et du kilométrage parcouru. Et dans les prix d'utilisation, le carburant est inclus, l'assurance et le dépannage. N'hésitez pas à aller voir sur notre site internet pour voir tous les prix qui sont disponibles pour chaque formule tarifaire. On a une formule tarifaire un peu complexe mais qui est quand même bien détaillée sur notre site donc n'hésitez pas.

I : Un tout grand merci et une bonne journée.

Annexe 8 : Retranscription de l'interview de Camille Colpin – Cozywheels/Mpact

CC : Camille Colpin

I : Interviewer

I : Pouvez-vous vous présenter brièvement et expliquer un peu ce que vous faites.

CC : Je m'appelle Camille, je travaille pour l'ASBL Mpact, qui est à l'origine du service sur lequel je travaille actuellement à temps plein qui est Cozywheels qui est un système de véhicule partagés entre particulier. Mon parcours, j'ai terminé mes études en 2016, j'ai travaillé comme commerciale dans le tourisme pendant 4 ans et j'ai commencé ici chez Mpact il y a deux mois. C'est assez nouveau pour moi, c'est pour ça que j'espère que je pourrai répondre bien à toutes vos questions. Si jamais je n'ai pas toutes les réponses, je peux revenir vers vous ultérieurement après m'être renseignée auprès de mes collègues.

I : On va passer à notre partie définitions qui permettent de structurer notre question de recherche. La première question qu'on souhaite vous poser, c'est de nous donner votre définition de l'économie de partage.

CC : Ma définition de l'économie de partage. Pour moi ça s'apparente à tout ce qui est circulaire aussi et donc le fait de ne rien perdre en termes de matériel, le fait que tout soit réutilisé le plus possible par différents acteurs. Dans l'économie de partage, il y a aussi pour moi un aspect social avec beaucoup de partage selon moi, entre les acteurs, la création de liens. C'est à ça que je pense quand vous me dites économie de partage.

I : Nous juste pour rebondir sur ce que vous venez de dire, on va partager ce qu'on a trouvé dans le cadre de notre mémoire. Nous avons situé l'économie de partage au centre de trois éléments différents. Premièrement, l'économie communautaire qui nous permet de retrouver du lien, du partage entre les gens comme vous l'avez mentionné. Deuxièmement, il y a le côté où on passe d'un paradigme de la possession à un paradigme de l'accès. Donc clairement dans le cas de la voiture, on ne va plus avoir un véhicule personnel mais accéder à une voiture quand on en a besoin. Troisièmement, c'est l'économie des plateformes qui permet d'utiliser de manière plus efficace tous ces outils pour créer ce genre d'offre. On va encore continuer dans les questions complexe de définitions, mais comment définiriez-vous un modèle d'affaire innovant ?

CC : Vous ne deviez pas juste me poser des questions sur cozywheels par hasard ?

I : On va y venir par après, mais c'est vraiment pour introduire notre recherche.

CC : Un modèle d'affaire innovant, un modèle de partage innovant. Un modèle de partage qui n'existe pas ou, que pourrais-je dire, qui n'existe pas, mais qui est nécessaire pour lequel on va retrouver un besoin chez les gens. Oui voilà, franchement, je ne suis pas plus inspirée.

I : Pour nous, un modèle d'affaires innovant se définira comme une manière inédite de faire une proposition de valeur à un consommateur final en continuant d'impliquer une formule de profit, des ressources clés et des processus clés. De plus, d'un point de vue managérial, cela induira une gestion du changement tant au sein de l'entreprise qu'auprès des consommateurs. Du coup pour finir toute cette partie définition qui introduit notre recherche, comment vous définiriez la notion de voiture partagée ?

CC : Il n'y a pas mal de système justement qui existent par rapport à la voiture partagée. Il y a le système d'un point A à un point B dans lequel on va pouvoir prendre la voiture à un endroit et la laisser à un autre endroit. On va avoir tous les systèmes comme Cambio où on va devoir ramener la voiture au même endroit. Après on peut aussi avoir un système où il y a une flotte bien définie qui appartient au service qui met à disposition des membres ou alors dans d'autres cas ce sont les membres qui mettent à disposition eux-mêmes leur propre véhicule comme chez Cozywheels.

I : Ok très bien, donc ça met déjà un peu en lumière les différentes formes de voiture partagée qui existent et donc c'était également une question ultérieure. Mais c'est très bien si vous y avez déjà répondu. Donc comme vous le mentionniez, on a également identifié quatre catégories de modèles. Le modèle basé sur des stations, en round trip, en boucle fermée, ou en one-way, d'une station à une autre. Également le modèle en free-floating comme Poppy à Bruxelles. Enfin le modèle organisé entre particuliers, mais en peer-to-peer qui passe par une plateforme comme Getaround par exemple en Belgique. Enfin le modèle organisé entre particulier, un peu plus collaboratif, organisé entre voisins, comme dans le cas de Cozywheels qui est organisé, mis en place, également par des associations ou autre. Est-ce que vous pourriez nous donner par la suite, les principaux objectifs de la voiture partagée, peut-être pas encore les avantages pour les utilisateurs ou autre de la voiture partagée, mais vraiment les objectifs de manière générale, pourquoi on met en place la voiture partagée ?

CC : Je pense qu'on essaie d'atteindre beaucoup d'objectifs différents avec ce genre de système. Le premier déjà ce serait de désencombrer l'espace publique, il y a trop de voitures pour le

moment qui sont assez peu utilisées. C'est aussi de permettre à tous d'avoir accès à un véhicule, donc ici à une voiture. Posséder sa propre voiture, ça peut coûter très cher, tout le monde ne peut pas se le permettre donc ça peut être très intéressant. On va déjà dire ça. Il y en a d'autres qui m'échappent.

I : C'est plus ou moins ce qu'on avait trouvé. En lien avec la congestion et le désengorgement des villes, on parle d'un objectif environnemental et peut être plus us durable qui peut être lié à la pollution et un objectif de réduction de la part de ces entreprises de voiture partagée. Pour rester dans le général, quels sont selon vous les utilisateurs types de la voiture partagée ?

CC : On parle plutôt des adultes, alors pas des jeunes adultes. Quoique ça dépend du modèle, probablement des personnes plutôt qui ont envie d'avoir un impact positif sur l'environnement, ça oui. Des personnes qui essaient de faire des économies, ça certainement. Des personnes, peut-être plus dans le cas de Cozywheels, qui essaient justement de créer du lien dans leur quartier. Je dirais plutôt tout ça.

I: Enfin la dernière question avant de passer au cas plus spécifique de Cosywheels. Quels sont selon vous, les principaux acteurs engagés dans l'intégration de la voiture partagée en Wallonie et dans la région de Bruxelles capitale ?

Cc : Les communes sont assez intéressées par ce type de modèles. On est pas mal contacté par des entrepreneurs dans le bâtiment pour mettre en place ce type de modèle dans des nouvelles habitations en copropriété, etc. Pas mal de particuliers. En termes d'organisation, des sociétés, des entreprises ou quoi, je pense qu'il y en a qui sont intéressées, mais dans notre cas on a encore peu de contacts avec ces profils-là.

I : D'accord, on va pouvoir passer au point suivant qui est plus focalisé sur les divers modèles de voitures partagées. Je ne sais pas si c'est nécessaire de poser notre première question car vous avez déjà mentionné les différents modèles de voiture partagée que vous connaissez. Du coup est-ce que vous pouvez concrètement nous expliquer le modèle proposé par Cozywheels ?

CC : Cozywheels c'est une plateforme qui permet à des particuliers de partager leur propre voiture avec des voisins, leur famille, leurs amis etc. On parle beaucoup de voiture, mais en réalité sur a plateforme on peut partager d'autre véhicules que des voitures, on peut également partager des vélos électriques, des vélos cargos, enfin des utilitaires et aussi des voitures

adaptées à des PMR. On a commencé avec uniquement les voitures, mais maintenant, on a élargi avec vraiment d'autres véhicules.

I : Comment-est-ce que ça fonctionne en termes de répartition des coûts ? Les gens paient uniquement un coût variable en fonction de leur utilisation, de leur distance parcourue ou il y a-t-il un coût fixe lié à un abonnement ou autre ?

CC : Alors il y a les deux, il y a d'abord un coût fixe qui est un abonnement annuel qui permet de se connecter à la plateforme et d'avoir les coordonnées des autres utilisateurs de Cozywheels. Alors, il y a également un coût variable qui est déterminé par le propriétaire du véhicule. On donne aussi la possibilité de fonctionner avec un tarif horaire, mais on ne le recommande pas. Le coût au kilomètre est quand même plus juste. Les utilisateurs ont accès à un calculateur dans lequel ils encodent pas mal de données relatives à leur voiture. Cela leur génère ensuite un coût au kilomètre idéal en fonction de ces données. Ensuite ils peuvent choisir d'utiliser ce montant-là, de le diminuer ou de l'augmenter. En fonction de ce qu'ils préfèrent. Le coût va prendre en compte, le prix de l'essence, l'assurance, la taxe de mise en circulation, tous les entretiens, les réparations qui sont prévues pour la voiture. Le point sur lequel on doit vraiment insister c'est que le but ici n'est vraiment pas de faire du profit avec ce coût là mais vraiment bien de juste rentrer dans les frais, couvrir les dépenses du véhicule. Mais le propriétaire ne peut pas mettre un prix qui soit suffisamment élevé et qui lui permettrait de générer du profit en mettant à disposition sa voiture.

I : Vous vous régulez ces prix pratiqués si vous voyez qu'il y a un objectif de profit derrière ?

CC : Oui, on peut si effectivement il y a un utilisateur qui s'en plaint, nous effectivement on peut le réguler, prendre contact avec le propriétaire du véhicule et mettre ça au clair.

I : Le fonctionnement en lui-même, c'est vraiment plus au sein des quartiers ou au sein d'une même ville ou bien ça peut être quelqu'un qui arrive et qui dit j'habite à Bruxelles, je veux aller à Namur pendant une journée, je vais sur la plateforme pour échanger juste une fois.

CC : Non c'est plutôt par quartier parce que la particularité de Cozywheels c'est que les voitures ou les véhicules ne sont pas disponibles pour tous les utilisateurs de la plateforme. Chaque propriétaire doit former un groupe privé autour de son véhicule. Il n'y a que les membres de ce groupe qui ont la possibilité de réserver son véhicule.

I : Au niveau des assurances comment est-ce que ça fonctionne ? La plateforme fourni une assurance ou bien c'est au propriétaire de souscrire à une certaine forme d'assurance ?

CC : Le propriétaire doit souscrire à une assurance, maintenant, nous on a un partenariat avec un groupe d'assurance qui s'appelle groupe Casier qui a développé une assurance autopartage exclusive pour nos membres. Ils ont donc la possibilité de se désinscrire de leur assurance actuelle et de souscrire à cette assurance-là.

I : Maintenant, on va vous demander les gros avantages de ce modèle-là comparé aux autres. Enfin, quels sont vraiment les avantages de fonctionner avec Cozywheels ?

CC : Je dirais qu'un gros avantage Est-ce fonctionnement par groupe parce que ça permet de réellement apprendre à connaître ses voisins, de réellement créer presque un nouveau groupe d'amis, il y a des personnes qui se rencontrent grâce à cela. Je pense aussi que c'est plus rassurant pour les propriétaires de réellement connaître les personnes qui utilisent leur voiture plutôt que n'importe quel autre membre de la plateforme dont ils n'ont jamais entendu parler avant. C'est aussi une plateforme qui donne beaucoup de liberté de fonctionnement à chaque groupe. Nous on donne comme base des modèles de contrats qu'ils signent entre membres, des modèles de règlements de partage et c'est vraiment chaque groupe qui peut réadapter ces règlements et qui décide comment ça va se passer, comment ils vont se passer les clefs. Donc chaque groupe est vraiment très autonome. Dans les faits, on n'impose pas grand-chose.

I : Peut-être juste rebondir là-dessus. Nous on avait également soutiré comme avantage l'adaptabilité et le fait que ça puisse facilement être mis en place comparé à d'autres plus grosses structures de voiture partagée où il y a la nécessité d'avoir une station ou bien une flotte à disposition. Celle-ci peut vraiment être mis en place dans des quartiers plus ruraux ou alors qui sont plus isolés. On peut alors passer au point des inconvénients. Voyez-vous des inconvénients spécifiques à ce modèles-là par rapport à d'autres ou bien en général, est-ce que c'est un inconvénient pour l'utilisateur ou autre.

CC : Je dirai que le plus gros inconvénient de ce système c'est peut-être qu'il n'y a pas vraiment de place à la spontanéité. C'est-à-dire qu'il faut prévoir quand est-ce qu'on réserve la voiture. Il faut qu'on s'assure qu'un autre membre du groupe n'a pas besoin du véhicule à ce moment-là. Donc ça laisse peu de place à la spontanéité pour réserver en dernière minute.

I : Et ça vous pensez que c'est aussi un inconvénient global lié à la voiture partagée en général ou plus spécifique à ce modèle-là ?

CC : Peut-être pas spécifique à ce modèle-là mais ce n'est pas non plus je pense un problème qu'on rencontre dans tous les modèles. Ici le fait qu'on a accès finalement à peu de véhicules,

du fait qu'on doit être membre du groupe du véhicule, ce n'est pas comme Cambio ou d'autres systèmes où s'il n'y a pas de véhicule disponible à cette station-là, je vais à l'autre station à Bruxelles qui est 200 mètres plus loin et là il y en aura peut-être un qui sera disponible. Mais pour un système comme Cozywheels, c'est quand même un inconvénient.

I : On avait également trouvé, comme vous le dites, pour l'utilisateur cette difficulté d'accès au véhicule, la gestion de la réservation et de la demande qui peut parfois être un peu plus compliquée. Et après, on avait également, peut-être si vous confirmez, mis un inconvénient de la nécessité de la gestion ou de l'entretien d'un véhicule qui dans d'autres modèles où l'utilisateur n'a pas besoin de directement s'en soucier, ou est en tout cas moins contraint de cet aspect d'entretien du véhicule.

CC : Oui. Alors, c'est vrai effectivement pour le propriétaire du véhicule, qui doit continuer quand même de s'occuper de l'entretien de sa voiture etc. Par contre, les utilisateurs qui font partie du groupe du véhicule, eux ne doivent pas s'occuper de ce genre de choses. Sauf s'ils se mettent d'accord, en interne au sein de leur groupe, pour qu'ils se partagent ce genre de tâches. Mais sinon les utilisateurs vraiment du véhicule n'ont pas grand-chose à faire d'un point de vue administratif.

I : Est-ce que ce service rendu par le propriétaire du véhicule est « compris » dans le coût ? Au niveau de l'utilisation, de l'entretien et autre.

CC : Oui parce que tous les coûts d'entretien et de réparation, en tout cas ceux qui sont attendus et prévus, sont inclus dans le coût au kilomètre. Chaque propriétaire a aussi la possibilité d'ajouter quelques centimes comme pot de réserve. Donc cela lui permet aussi de piocher éventuellement dans ce pot de réserve pour financer les entretiens et réparations qui n'étaient pas prévus.

I : On peut passer aux derniers points qui sont liés aux leviers et freins au développement de la voiture partagée. On a vu, selon une étude d'Autodelen, qu'il y a eu environ 194 000 utilisateurs des voitures partagées en Belgique. Parmi ceux-ci, environ 122 000 proviennent de Flandre, environ 63 000 de Bruxelles et environ 8000 de Wallonie. Quels facteurs ou éléments, selon vous, peuvent expliquer ces différences entre les régions ?

CC : J'aurais tendance à dire qu'en Flandre il y a quand même plusieurs acteurs qui sont bien implantés. À Bruxelles et en Wallonie, il y a quand même moins d'acteurs, moins de services, on va dire moins d'offres. Maintenant, nous ce qu'on peut remarquer en Wallonie, en tout cas

vraiment par rapport à notre service, c'est que les habitants ont vraiment besoin de leur voiture, ils l'utilisent très régulièrement. C'est-à-dire que ne pas avoir de voiture quand on habite en Wallonie, à part si on habite on va dire en ville, c'est quand même problématique. Et que comme chacun à sa voiture, pourquoi passer sur un système de voiture partagée ? Je pense que c'est tellement ancré dans la culture d'avoir sa propre voiture et de l'utiliser régulièrement que, je pense que les esprits ne sont peut-être pas encore suffisamment ouverts que pour passer par une alternative partagée. J'ai l'impression que c'est une question de culture.

I : C'était à peu près cela qu'on avait trouvé également. Il y a vraiment une structure, comme vous l'avez déjà dit, qui est déjà mise en place en Flandre qui est assez importante. Comme vous l'avez dit également, il y a une certaine culture en Flandre de la mobilité déjà très axée durabilité, les gens roulent beaucoup à vélo etc. Et puis il y a l'aspect répartition et densité de la population, qui est en Wallonie moins dense. Il y a beaucoup plus de zones rurales et isolées par rapport à la Flandre, qui fait que cette utilisation de la voiture partagée n'est pas toujours évidente dans certaines zones. C'est en tout cas ce qu'on en retirait.

On peut passer à la question suivante : Selon vous, quels sont les principaux leviers ou moyens d'action qui permettent le développement de la voiture partagée ? Vous pouvez parler dans un premier temps de manière générale et puis peut-être plus spécifiquement à Cozywheels.

CC : L'argent et des financements pour permettre à des projets, j'embraye déjà sur Cozywheels, mais nous on est une très petite équipe, on a peu de moyens. Sans financement, on ne sait pas développer notre service. On va dire plus loin en Wallonie et à Bruxelles etc. Clairement, nous ce serait ça, ce levier-là.

I : Actuellement, vous recevez des subsides ou autres ?

CC : Oui, on a des subsides qui viennent de Bruxelles et aussi de Wallonie. Pour le moment on s'en sort avec ça.

I : Nous avons par ailleurs trouvé, en plus des politiques gouvernementales et communales, des aides ou autres, comme leviers d'action l'intégration également, vraiment pour la voiture partagée de manière générale, de celle-ci au sein d'autres moyens de transport, tels que la SNCB, la TEC ou autre, pour faciliter la mobilité de manière générale.

CC : Oui, faire des nœuds de mobilité, c'est ça ?

I : Oui, exactement. Que tout soit complémentaire et facilité pour l'utilisateur.

On peut passer à la question un peu opposée, selon vous quels sont les principaux freins qui empêchent le développement de la voiture partagée ? Vous pouvez parler de manière générale mais également lié à Cozywheels.

CC : Je dirais que les freins sont la confiance. Donc, je pense de manière générale, les propriétaires sont assez attachés à leur véhicule. Et donc, faire confiance à des personnes qu'on connaît moins, qu'on vient de rencontrer, pour utiliser son véhicule, ça peut être un frein. On a peur de laisser quelqu'un qu'on ne connaît pas vraiment conduire sa voiture. On a beaucoup de questions par rapport aux assurances aussi justement. Qu'est-ce qui se passe si un utilisateur fait un accident avec ma voiture ? Est-ce que je vais être impacté ? Est-ce que je ne vais pas être impacté ? Donc je pense que la question de la confiance est vraiment primordiale.

Le fait de connaître l'existence simplement de ce genre de service. Ça reste assez, fin Cambio tout le monde connaît, mais du partage de véhicules entre particuliers c'est assez nouveau, fin peut-être pas vraiment nouveau mais les gens ne connaissent pas vraiment ce genre de système, ils n'ont personne dans leur entourage qui en a fait l'expérience et qui peuvent les rassurer par le bouche-à-oreille. Je dirais que c'est vraiment ça le frein principal, le manque de connaissances et la confiance.

I : C'était également ce qu'on en avait ressorti. La crainte au niveau de l'utilisateur, crainte de l'inconnue, du changement etc. La crainte également peut-être du fonctionnement, qui peut parfois paraître compliqué au niveau des assurances justement et des démarches administratives. Ça cela reste plus lié à une crainte de l'inconnue, puisque comme vous l'avez dit, il y a des solutions qui existent et qui sont apportées. Et puis également, on parle quand même aussi d'une perte de flexibilité liée à l'utilisation de la voiture individuelle.

Le dernier point, mais vous en aviez déjà un peu parlé précédemment, c'est peut-être la mentalité des populations où la voiture paraît vraiment pas seulement un moyen de transport, mais plutôt une représentation culturelle et sociale, de la richesse.

CC : Oui tout à fait.

I : La question suivante est donc, selon vous, est-ce que vous pensez qu'il y a des gros défis que la voiture partagée en générale, mais également pour Cozywheels plus spécifiquement, va devoir faire face dans les prochaines années en Wallonie et à Bruxelles ?

CC : Par rapport à Cozywheels, je dirais qu'un grand défi cela va être d'améliorer le système, faire en sorte qu'il donne peut-être plus confiance justement à des utilisateurs. Un grand défi ça

va être de trouver justement de nouveaux utilisateurs pour que le bouche-à-oreille soit plus efficace.

I : Et vous fonctionnez uniquement via bouche-à-oreille ou il y a des aspects promotionnels différents ?

CC : Alors, on a une page Facebook, on a un système de newsletter, donc on a un petit peu de communication. Maintenant, comme je disais, on a une petite équipe donc ce n'est pas évident de faire des campagnes de communication à grande échelle. Et on sait aussi, d'après des études d'Autodelen qu'a pu faire récemment, que c'est surtout le bouche-à-oreille qui fonctionne dans le système de véhicule partagé.

I : Et au niveau de la promotion de certaines communes ou administrations gouvernementales ou autres, est-ce qu'il y a certains points là-dessus ? Par exemple, que la commune peut inciter les populations dans l'organisation de ces voitures partagées, qu'elle propose via des revues communales ou autres, de montrer comment fonctionne la voiture partagée, comment elle peut facilement être mise en place grâce à des organisations comme Cozywheels ou autres. Je ne sais pas si ça fonctionne déjà comme ça ou pas du tout ?

CC : Si, on voit qu'il y a une volonté de certaines communes effectivement d'encourager, de promouvoir la mobilité partagée. Par exemple, récemment, la commune de Saint-Gilles ici à Bruxelles, qui a un nouveau projet. Ils veulent mettre en place un réseau d'ambassadeurs pour promouvoir la mobilité partagée dans la commune. Donc on voit qu'il y a quand même une volonté des communes de changer les choses. Mais en tout cas, par rapport à Cozywheels, on est plutôt contacté par ces communes, on n'a pas encore la possibilité de faire vraiment du démarchage.

I : Ok. Une dernière question un peu plus générale, pensez-vous que les voitures partagées sont suffisamment intégrées en Wallonie et à Bruxelles dans ce système de mobilité de manière générale ? Et comment, selon vous, cela pourrait être plus le cas ?

CC : Ce n'est pas encore assez, on peut vraiment faire mieux en termes de mobilité partagée. Maintenant comment changer les choses ? Justement, je pense en faisant des partenariats avec des entreprises qui peuvent montrer l'exemple à leurs employés, qui peuvent communiquer par rapport à ce genre de système. Elles ont peut-être plus d'impact que nous ici en interne. Travailler avec les communes qui peuvent communiquer avec leurs habitants, qui peuvent

mettre en place aussi des projets pour encourager ce type de mobilité. Je pense qu'il y a encore beaucoup à faire de ce point de vue-là.

I : On était aussi d'accord là-dessus. On parlait également des plateformes « MaaS », « Mobility as a Service », qui peuvent être développées encore plus en profondeur pour vraiment développer et promouvoir l'utilisation de la voiture partagée.

Nous avons donc revu en détail toutes les questions que nous avons à vous poser, merci beaucoup pour vos réponses.

Annexe 9 : Retranscription de l'interview d'Hadelin de Beer de Laer – Echevin en charge de la mobilité dans la commune d'Ottignies-Louvain-la-Neuve

HBL : Hadelin de Beer de Laer

I : Interviewer

I : On va vous demander de vous présenter un peu. Quels sont vos compétences ici au sein de la commune ? Que faites-vous ?

HBL : Ici je suis échevin de la mobilité et des voiries et donc tout ce qui concerne la mobilité, donc les piétons, vélos, trottoirs, réfection des routes, politiques des voitures partagées, bus, voilà. Ça a l'air simple, mais par exemple est-ce que le nettoyage des égouts c'est environnement ou mobilité ? On passe car ça n'a pas lieu d'être avec votre étude. Alors quel est mon domaine d'expertise ? Il se fait que je suis éco-conseiller, je suis ingénieur civil et éco conseiller et licencié en gestion. J'ai travaillé comme éco-conseiller principalement dans le domaine des déchets et de l'énergie, bon dans l'énergie il y a un peu de transport et quand j'ai travaillé au bureau fédéral du plan, j'avais deux matières, énergie et transport. J'ai quand même une certaine expertise que je dirais plus environnementale en tout cas dans le travail. Mais comme vous avez entendu, j'ai une licence en gestion, je suis aussi très sensible à l'aspect économique des choses et de la gestion, mais je n'ai pas fait d'études approfondies dans ces domaines-là. Je suis aussi expert en développement durable en général. Pour compléter, je suis moi-même utilisateur de voiture partagée, je n'ai plus de voiture depuis 2006 et j'ai pris un abonnement Cambio. Donc je connais assez bien le système en lui-même.

I : On va tout de suite aller vers les définitions qui guident un peu notre recherche. La première question qu'on aimerait bien vous demander, c'est comment vous comprenez l'économie de partage en général ?

HBL : L'économie de partage ? c'est un sujet difficile. L'économie de partage, je dirais que je le vois un peu à 2 niveaux différents, il y a un niveau assez, je ne sais pas comment dire, où on a le fait que les gens possèdent des choses et essaient de se les partager, que ça soit une société qui possède quelque chose. Non. Je possède une foreuse et je me dis que je ne l'utilise pas très souvent. Et comment est-ce que je peux la partager ? Peer to peer, que ça soit même entreprise ou pas. Et puis il y a ceux qui créent un business autour du fait que les gens ne vont plus posséder quelque chose, mais qu'ils vont en avoir besoin. Et donc ça c'est le système Cambio où à un

moment donné, il y avait aussi les outils partagés, c'est je ne vais pas acheter ça parce que en fait je vais. Plutôt le louer. Les vélos partagés, même chose. Ils appartiennent à une entreprise qui décide de les rendre quelque part louable et à côté de ça, vous avez tout ce qui est l'économie de partage non monétaire. Voilà, c'est encore, c'est encore un autre monde quoi ça.

I : Nous on va partager avec vous la définition que nous avons trouvé dans le cadre de notre mémoire. Nou on a placé vraiment l'économie de partage au centre de 3 pôles différents, donc avec un pôle sur l'économie de l'accès. Vous l'avez clairement mentionné, où on n'est plus propriétaire des choses, mais on va vraiment les utiliser quand on en a besoin. L'économie des plateformes, du coup, ça, ça aide, c'est plutôt un outil qui permet de de faciliter ce genre d'échanges. Et alors, Il y a aussi la dimension plutôt communautaire et sociale qui peut recréer du lien entre justement des groupes de voisins ou des choses comme ça ou on se prête différentes choses.

HBL : C'est ça. Donc en fait, d'une certaine façon, je les avais abordés.

I : Oui, exactement parfait. Du coup on va passer à la deuxième petite définition. Pouvez-vous nous dire comment vous définiriez un modèle d'affaire innovant ?

HBL : En fait, je vais vous dire, je ne sais pas bien répondre à votre question parce que, d'abord, il y a un modèle d'affaires et un modèle d'affaires innovant. Je ne sais pas si le modèle d'affaires est nécessairement innovant dans le sens je prends l'échange entre voisins ou entre amis ou même en famille. Voilà, je sais j'accepte ça parce que c'est. Enfin, tout est économique, mais enfin on va dire, si on fait ça, il n'y a pas véritablement d'échange d'argent, donc je le mets sur le côté. Si j'ai ma voiture et je fais Uber et vous voyez ce que je veux dire avec Uber, j'ai besoin d'une plateforme. Je constate qu'il y a des, il y a des plateformes et ils fournissent le système et les gens ont besoin de d'une plateforme pour que ça soit un peu efficace. Et j'ai l'impression que les plateformes qui fonctionnent bien, elles sont en position de force, c'est-à-dire : « Voilà mon tarif, c'est autant ». Quoi qu'il en soit, elles ne doivent juste veiller à ce que le tarif ne soit pas trop élevé pour que ses concurrents ne se disent pas qu'ils vont aussi développer leur plateforme et la mettre sur le marché. Donc ça c'est ceux qui ont développé une plateforme. Enfin, pour le reste, si je reste dans ce milieu-là. Moi, j'ai accès à la plateforme et je dois payer un abonnement ou des choses comme ça. Et puis, j'ai ma voiture et là c'est le temps que je consacré. On constate que ceux qui font ça, ils mettent du beurre dans les épinards, mais c'est quand même dur de devenir riche. Ceux qui deviennent vraiment riches, c'est la plateforme et les autres, c'est des c'est des hommes à tout faire qui font le vrai boulot au prix compressé quoi. Alors vous avez le

3e modèle qui est, je possède et j'essaye de louer et là je veux dire le modèle d'affaire vous avez un investissement. Vous essayez de regarder, ce que vous devez imaginer et est-ce que les gens vont l'utiliser suffisamment souvent ? On a travaillé sur ce 3e modèle avec l'INBW. Le Président voulait faire quelque chose avec ça, comme une antenne de vélo partagé. Et puis il s'est dit, si je partage des vélos, mais si on va dans la commune à côté, cela a encore plus de sens s'il y a plusieurs communes, c'est un même système parce que comme ça, il peut y avoir des échanges et le réseau est plus étendue et plus le réseau est étendu, mieux c'est. Il a donc fallu réfléchir à comment mettre tout ça en place tout en restant économiquement viable et en offrant un service qui corresponde réellement aux besoins des consommateurs. Mais le problème c'est qu'en Brabant wallon, c'est que le système était basé sur celui de Bruxelles, qui est un foisonnement. Vous aviez des zones où vous pouviez déposer les vélos et donc vous pouvez louer un vélo et aller jusque-là le déposer là. Et j'ai dit en Brabant wallon, ça ne marchera jamais parce que vous êtes à Ottignies, vous allez faire quelque chose à Céroux, vous le mettez dans une zone à Céroux. Vous voulez revenir et vous n'avez plus de vélo. Tandis quand vous êtes à Bruxelles, que vous prenez et que vous êtes Rue de la loi et puis que vous arrivez le matin, vous déposez rue de la Loi et le soir, vous ne retrouvez pas rue de la Loi, mais vous avez un rue Belliard, vous marchez jusqu'à rue Belliard, vous prenez un vélo. Enfin, moi j'aurais dit, vous, vous vous risquez de ne pas louer parce que le modèle sur lequel vous vous basez en Brabant wallon n'est pas juste correct par rapport à la réalité, c'est bien trop éloigné. Est-ce que les gens veulent faire ça et ça et donc moi ce que je leur ai proposé c'est plutôt d'aller aux entreprises parce que les entreprises elles veulent offrir des choses à leurs employés. Je pense qu'il y a un business innovant à faire. Il y a 2 business mais peut être plus avec des entreprises qu'avec des particuliers pour ce genre de choses-là par contre pour la voiture partagée. Là, c'est quand même un gros investissement. J'ai fait le calcul du coût des voitures partagées pour moi pendant 10 ans. Ça m'a coûté en 10 ans. 12000€ d'utiliser la voiture partagée. Tout compris, donc voiture partagée compris, voiture de location pendant les vacances, ne plus avoir de voiture mais y'a quand même utiliser une voiture 12000€. Donc pour la voiture partagée pour des gros trucs comme ça, c'est intéressant, c'est intéressant mais Cambio ils sont alors je pense 50000 abonnés. Ils progressent. Mais ils devraient être à 500 000 abonnés. Et comment est-ce qu'on passe de 50000 à 500000 ? Et là on est en train de voir que ça se développe et ça part sur plusieurs choses. Premièrement, la disponibilité, une voiture Cambio tous les X ce n'est pas intéressant plein de voitures Cambio, vous prenez le bus, vous prenez la Cambio. Vous savez

où les trouver, moi je fais ça de temps en temps, je vais jusqu'à Liège en train et puis je prends une Cambio car je sais qu'il y en a.

I : C'est très complet. Ça répond déjà aussi à plusieurs autres questions. On va passer sur la question suivante qui est votre définition de la voiture partagée. Pouvez-vous nous donner votre définition de la voiture partagée. Quels sont en tout cas les principales caractéristiques, pas encore les avantages et inconvénients mais bien ce qui la caractérise.

HBL : Pour moi la voiture partagée, c'est une voiture qu'on doit pouvoir louer, enfin utiliser, sans devoir passer par un bureau, par rapport à la location de voiture classique. Voiture où il faut remettre la clé, l'était des lieux, les heures de bureaux et tout ça. Il y a toutes ces contraintes avec les voitures louées. Une voiture louée est une voiture partagée d'une certaine façon. Seulement on va séparer ici dans ce cas. Une voiture partagée, c'est une voiture qu'on doit pouvoir utiliser sur des périodes vraiment, même pour une période restreinte, environ une heure et qui doit être en libre-service, elle doit être dans un parking accessible, en rue, quelque part. Au jour d'aujourd'hui, d'ailleurs Cambio ça continue de se faire par téléphone, mais c'est principalement par application. Ça c'est une voiture partagée. Elle est partagée, c'est à dire que c'est plusieurs utilisateurs qui bénéficient de ce service-là. On peut également avoir le fait des voitures des voisins qui rentre dans ce cadre-là car c'est une voiture accessible pour des courtes période dans un lieu public et je ne dois pas demander à quelqu'un d'autre d'intervenir pour que le partage se passe.

I : Votre définition se rapproche de la nôtre. On a lié cela à un service de location court-terme. Enfin, souvent à court terme. Abordable et pratique pour l'utilisateur et destiné à remplacer la propriété d'un véhicule privé. C'est souvent basé sur l'adhésion, mais là encore, ça dépend des modèles. Donc, l'utilisateur peut donc accéder à une flotte de véhicule situé à proximité des résidences où de certaines zones dans des villes.

HBL : Maintenant, je pense qu'une voiture des voisins, et la notion de flotte de véhicule disparaît, mais ça reste une voiture partagée à mon sens.

I : Effectivement, mais on en parlera lors des questions suivantes. Selon vous quels sont les objectifs, à nouveaux pas encore les avantages pour les utilisateurs ou autres, mais réellement les objectifs principaux de la voiture partagée ?

HBL : Alors ça dépend. Pour une entreprise qui veut se lancer, l'objectif c'est de faire du bénéfice. Pour la commune qui veut développer la voiture partagée, l'objectif il est qualité de

vie et environnemental. Qualité de vie parce que on sait dans les modèles que c'est une voiture pour 30 abonnés alors que d'habitude c'est une voiture pour 2 belges. Donc ça libère de l'espace. Et environnemental, pourquoi est-ce que ça me coûte plus que 12 000 euros alors avant j'avais une voiture, je faisais 15 000 km par an. Je devais aller à une réunion à 8h, à 7h40 je devais me mettre en route, mais à ce moment-là je me disais, je vais vite faire quelque chose et finalement je partais avec ma voiture à 7h50 car il était trop tard ce qui engendrait tous les kilomètres que je faisais. Alors quand je suis passé à la voiture partagée, il fallait qu'elle soit libre, au dernier moment, et tout ça. Donc, je partais à l'heure avec mon vélo. Je n'avais plus le choix et l'autre chose c'est que l'autopartage semble cher. En fait, 12000 euros pour 10 ans, c'est très bon marché, mais chaque trajet est cher. C'est l'objectif, à ce prix-là tous les frais fixes vous les transformez en frais variables. C'est pas du tout impayable, maintenant je suis dans une situation où j'ai encore des cours mais je suis ici à temps plein, donc je suis très coincé par le temps et je suis dans une situation où je dois aller à Liège ou à Libramont pour faire passer des examens. Donc pour le moment, cette voiture partagée me coûte cher, elle me coûte 200 euros par mois, alors que parfois j'avais des mois sans utiliser la voiture. Donc je le sais, je suis pressé d'abandonner le système et de ne plus devoir faire tous ces déplacements. Mais donc vous me posez une question ?

I : Oui ça y vient à peu de choses près, c'était sur les objectifs principaux de la voiture partagée.

HBL : Oui donc, comme je disais, il y a les entreprises, les communes et le particulier. Le particulier ça dépend de ses croyances, de ses motivations. Je dirais que ça ne peut pas être beaucoup plus cher. Les gens ne sont pas des héros du portefeuille. Donc, l'objectif c'est que ce soit au même prix ou moins cher car dans le cas de la voiture personnelle, vous avez votre voiture devant chez vous, elle sent votre odeur, mais bon. Donc, ça ne peut pas être bcp plus cher. Il faut qu'il y ait un bon service. Si vous devez commencer à nettoyer, à aller à l'entretien et tout ça, dans les faits, il n'y a pas ça. Mais un objectif est que ça doit vous simplifier la vie. Et ça doit être environnemental, enfin ça doit. Pour beaucoup c'est un objectif.

I : On avait à peu de choses près les mêmes objectifs. DE manière générale, on avait l'aspect économique pour les entreprises et les utilisateurs aussi sur le long terme. La décongestion, le désengorgement des villes avec les problèmes de stationnement lié également. Ensuite, l'impact environnemental et durable. Pour continuer sur la voiture partagée de manière générale, selon vous, quels sont les utilisateurs types de la voiture partagée ?

HBL : Je pense qu'il y a des utilisateurs types et des non-utilisateurs types. Je pense que mes parents n'auraient jamais été utilisateur type. Je pense qu'il y a une conception du monde. L'autre jour, je me trompe de station pour redéposer ma voiture partagée en station. Je me rends compte et je fais marche arrière. En reculant, je percute la voiture derrière moi. Je sors immédiatement du véhicule, je vais voir et il n'y a aucune trace, rien. À ce moment l'autre utilisateur sort aussi et remarque une toute petite trace sur son pare-chocs. C'est le profil type de la personne qui a une voiture nickel, qui tient à sa voiture comme à la prune de ses yeux. Tout ça pour dire que pour ce genre de personnes, une voiture partagée, ce n'est pas du tout quelque chose d'envisageable, c'est la dégradation totale quoi. Il y a vraiment ceux qui n'imaginent pas le partage, on a ses affaires, on ne vient pas ennuyer les autres, un peu dans le style de la génération de mes parents. Donc il y a ceux pour qui la voiture, c'est le statut quoi. Donc oui il faut être un peu ouvert d'esprit et avoir une vision du monde qui doit changer pour se tourner vers cela. Vouloir se tourner vers la collaboration, l'échange, l'environnement. Pour le moment, je pense que ça ce sont des utilisateurs types et que si j'étais une société qui veut promouvoir ça, dans mon persona pour la publicité, je prendrais plutôt ce genre de personnes là. Maintenant le jour où il y aura 500 000 utilisateurs et que ce sera clairement établi que ça fait économiser de l'argent, que c'est cool, que vous n'avez pas de contrainte. Où il y aura une partie d'environnemental qui aura complètement disparu et il y aura une partie de « ça c'est des gens qui ne démolissent pas le climat », mais c'est à dire, ça se sont des gens bien dans les mentalités de tous et pas simplement pour le climat mais que cela sera devenu généralisé et vu comme un acte bien d'utiliser ça, c'est hype. Un peu comme on a vu chez les jeunes avec les marques de vêtements, Abercrombie, Superdry, Hollister, etc. C'est le même tee-shirt en fin de compte, c'est fait au même endroit. Simplement, c'est la représentation qu'il y a derrière cette marque de tee-shirt, c'est qui les gens sont. À un moment donné quand utiliser une Cambio, ce sera la normalité, le persona sera devenu une personne lambda.

I : Notre dernière petite question avant de passer vraiment à notre analyse pure, c'est lié à ces utilisateurs, quels sont selon vous les principaux acteurs engagés dans l'intégration de la voiture partagée en Wallonie et à Bruxelles ? Un peu tous les stakeholders on va dire. En dehors des utilisateurs.

HBL : Il y a certainement certaines communes. Ottignies est certainement un des acteurs en disant nous, en fait, on veut développer les voitures partagées. On veut que les voitures partagées se développent. Mais à divers endroits de la commune, il n'y a pas d'offre de transport en commun et donc tout le monde a sa voiture. Les jeunes, il y a peut-être des jeunes qui ne

veulent pas avoir de voiture, mais ils savent qu'ils sont loin. Mettez une voiture partagée là, tout le monde a sa voiture pourquoi est-ce que vous iriez utiliser la voiture partagée ? D'un autre côté, ne mettez jamais de voiture partagée, les gens seront obligés d'acheter leur propre voiture et donc c'est le truc qui mord sa queue. Donc ce qu'on va faire, c'est qu'on va prendre nous le risque, on va aller mettre une voiture partagée, on va dire abonnement gratuit pendant 6 mois pour ces personnes avec la possibilité de résilier ensuite. Ces personnes vont se dire, moi je vais prendre, je vais tester. Tout compte fait, je dois racheter une voiture, mais je ne vais pas racheter de voiture car j'ai une voiture là. Je ne vais pas racheter de deuxième, de troisième voiture. Donc du coup ça va peut-être marcher, mais pendant ce temps-là les premiers mois, cette voiture ne va pas bouger. Elle est beaucoup trop loin de n'importe quoi pour que les gens se disent, je n'ai pas de voiture, je vais aller la chercher. Il faut vraiment devoir aller à Liège ou au Luxembourg en voiture pour aller habiter le Bustin et se faire 2 kilomètres à pied ou à vélo pour aller chercher sa voiture partagée. Vous voyez ce que je veux dire ? Moi j'habite Louvain-la-Neuve, à un moment donné, au dernier moment, je veux une voiture partagée. S'il y en plus à Louvain-la-Neuve, je peux descendre à la gare d'Ottignies pour prendre une voiture partagée. Mais si je dois aller jusqu'à Rofessart, et elle sera toujours libre, mais personne n'ira.

Donc ça veut dire que la commune va prendre le risque, il n'y aura 0 recette, et dans mon graphique, on paiera les frais fixes, 6000€ par an.

I : C'est donc subsidié par la commune.

HBL : Oui. Parce que sinon Cambio n'ira jamais là-bas. Et peut-être qu'après 6 mois, la station va commencer à faire 3000€ de recette, donc ça nous coutera 3000€ par an. Et puis après, les gens seront habitués, entre temps ils n'auront pas acheté de voiture. Ça met un an pour trouver une voiture et vous me donnez une voiture partagée à laquelle je suis habituée. Du coup ça y est, la voiture devient rentable. C'est pour transférer le risque de la non-rentabilité. Parce que chaque fois que Cambio rajoute une voiture, il y a un risque de non-rentabilité. Il y a une demande et quand ils le font, ça va ils ne prennent pas de risque. Donc il y a une grosse demande, ils mettent une voiture et la voiture est rentable. Il y a encore une grosse demande, ils en mettent une deuxième, ils prennent chaque fois un tout petit risque. Mais Rofessart c'est un immense risque, et ils disent prenez le risque vous-mêmes, et c'est ce qu'on va faire. Donc voilà pourquoi nous sommes un acteur. Maintenant, il y a les associations environnementales, tous ceux qui luttent contre la voiture. Et le gouvernement c'est un peu comme nous, ils doivent développer des trucs, se montrer innovant, résoudre des problèmes. Je pense que la voiture partagée est une

solution, comme l'exemple du nouveau quartier Athéna dans Louvain-la-Neuve. On dit que Louvain-la-Neuve est une ville sans voiture, mais absolument pas, elle passe toutes au sous-sol. Dans ce nouveau quartier on voudrait vraiment faire un quartier sans qu'il y ait des voitures qui circulent. Mais on ne voudrait pas qu'il y ait toutes les voitures garées à l'extérieur, on voudrait qu'il y en ait moins. Donc à l'intérieur, on voudrait qu'il y ait des voitures partagées, électriques etc. Et là on pense, selon une étude récente, qu'une voiture peut servir pour 5 maisons, ce qui est extrêmement peu comparé pour une voiture pour 2 belges. Ces quartiers-là ne fonctionnent que s'il y a des voitures partagées bien accessibles. Parce que vous avez des vélos, des bus, mais il faut obligatoirement des voitures partagées.

I : Notre question suivante est, pourriez-vous nous donner les différents modèles que vous connaissez de voiture partagée ?

HBL : Il y a, me semble-t-il, le modèle d'affaires style Cambio : je possède les voitures, il y a une dépense et du coup un volet investissement. Et pour mes recettes, le modèle c'est un abonnement qui est assez faible et éventuellement variable et puis après ça un paiement au kilomètre, avec un prix où plus l'abonnement est grand, plus le prix est faible. La variation de prix est assez faible, on passe de 21 centimes à 23 centimes du kilomètre parce qu'on a pris un abonnement à 5€ ou 15€. Fondamentalement, c'est le même modèle. Et puis vous avez le modèle Wibee, qui n'est pas exactement le même. En partie c'est le même, mais en partie non. Les gens investissent dans une voiture, mettent leur voiture en tant que voiture partagée et donc ceux qui louent, c'est la même chose : l'abonnement et l'offre au kilomètre, mais une partie revient à l'utilisateur (propriétaire). Donc Wibee, vous devez beaucoup moins investir au départ, et après vous rétribuez, vous prenez un pourcentage. Et celui qui investit récupère une partie de son argent car il a mis sa voiture en partage. Est-ce qu'il existe d'autres modèles ? Uber vous considérez cela comme une voiture partagée ?

I : Pas dans le cadre de notre étude.

HBL : Alors je ne connais pas d'autres modèles, il y en a d'autres ? Il y a ZenCar...

I : C'était très proche de ce qu'on avait également. On a 4 modèles, mais avec 2 grandes catégories. Il y a le premier modèle, comme vous avez dit et identifié, comme Cambio, un modèle commercial en roundtrip ou en boucle fermée où l'on prend une voiture et on la dépose à une station même. Ensuite il y a un modèle également commercial mais uniquement à Bruxelles dans le cadre de notre étude, donc Poppy. C'est un modèle en free floating, avec une

zone délimitée dans Bruxelles, où l'on peut prendre une voiture et la déposer où l'on veut dans cette zone. Il y a donc plus de flexibilités pour l'utilisateur mais une difficulté d'organisation pour les opérateurs qui peut paraître plus importante.

HBL : Selon une étude de test achat que je vous conseille, de manière générale à Bruxelles les utilisateurs préfèrent que les voitures soient identifiées clairement à une station, parce que sinon ils doivent les chercher etc.

I : Ok, merci. Et ensuite, un modèle organisé entre particuliers mais en passant par une plateforme, en peer-to-peer. C'est-à-dire qu'il y a une plateforme numérique qui existe et n'importe quel utilisateur peut mettre à disposition son véhicule sur la plateforme. Et ensuite un modèle organisé entre particuliers mais plus collaboratif, organisé au sein d'un quartier ou autre, comme vous l'avez mentionné avec une voiture partagée entre voisins ou au sein de collectivité, coopérative ou autre. Ce sont donc les 4 grands modèles que nous avons identifiés.

HBL : Ici, pour la commune, on développe les Cambio et on a une voiture Wibee au service travaux. Parce qu'en fait, elle est peu utilisée la semaine par Wibee donc le service travaux l'utilise et le service travaux n'est pas là le week-end donc elle est utilisée...

I : On va passer de manière générale sur les avantages et inconvénients maintenant. Premièrement, est-ce que vous pouvez nous définir les principaux avantages de la voiture partagée, que ce soit pour l'utilisateur ou pour la société.

HBL : Donc je différencie, je vais d'abord parler pour les utilisateurs. Pour moi, l'avantage est d'abord environnemental. Et puis un contentement de dire que l'objectif environnemental ne s'est pas opposé à l'aspect économique. Moi personnellement, je n'ai pas d'objectif de décongestion. Parce qu'à chaque fois que je prends une voiture Cambio, je viens me mettre dans la congestion. Je veux dire, c'est difficile d'avoir un objectif de décongestion. Éventuellement, vous pouvez avoir un truc du style, je ne dois pas avoir de garage... Il y a quand même un aspect simplification, c'est à dire, au niveau des assurances, réparation, tous les ennuis, le stress sont mis de côté et ce n'est quand même pas négligeable cela, en tant que particulier. Maintenant pour la collectivité, là clairement il y a l'espace public et autre, si on veut développer les voitures partagées, c'est vraiment parce que la voiture occupe énormément d'espace, un espace qu'on est obligé de vendre très cher et donc on attire seulement une partie de la population etc. Il y a cet objectif-là, l'objectif environnemental, et à part ça il n'y a pas vraiment d'objectif économique. D'ailleurs, plus les gens ont des voitures, plus ils sont taxés,

au plus la commune récupère une partie de la taxe. Donc quelque part, on supprime une recette (de la commune). Et on exempte de taxe de parking les véhicules publics, les véhicules partagés. Donc quelque part il n'y a pas un objectif économique comme pour le particulier. Ça ne fait pas gagner d'argent, au contraire, ça en fait plutôt en perdre, en tout cas si on généralise, ça ferait perdre certains types de recettes, même si ce ne sont pas les recettes les plus importantes. Donc c'est vraiment plutôt qualité de vie, aménagement, urbanisme, environnement pour les objectifs.

I : Donc maintenant, quels sont selon vous les inconvénients ? À nouveau pour les utilisateurs et pour la société.

HBL : Alors, évidemment, en disant pour la commune ce n'est pas vraiment un objectif économique, mais du coup ça peut être vu comme un inconvénient. La voiture partagée, quelque part, ça supprime des recettes. Mais tant pis, je veux dire on trouvera d'autres types de recettes, c'est par habitude qu'on a ces recettes, ce n'est pas essentiel. Je pense que pour les pouvoirs publics, les inconvénients des voitures partagées sont vraiment minimes. Parce que moins de voitures, c'est moins d'entretien des routes si les gens roulent moins, c'est moins de construction de routes, de parkings. Pour le moment, on a des rentrées de redevance de parking d'1,2 millions pour des coûts beaucoup moindre de surveillance. Il faut payer des gens, donc globalement c'est bénéficiaire. Si on n'arrête, on n'aura plus ces redevances-là, mais tous les coûts qu'on aura plus par ailleurs sont importants. Donc je pense vraiment que les inconvénients des voitures partagées sont vraiment peu nombreux pour les pouvoirs publics. Moins de bouchon, moins de pollution d'air etc. Les gens sont prêts à payer un petit plus d'impôts, du moment que les services sont présents et de qualités. Pour le particulier, l'inconvénient, c'est qu'il faut changer de modèle de vie. Pour ceux qui aiment bien (la voiture), c'est un vrai inconvénient. Je dis ça car je faisais 15 000km, la moyenne est à 12 000. Est-ce que c'est un inconvénient aujourd'hui, non ça n'en est pas un. Je fais plus de vélo. Alors il y a ceux qui, si jamais j'avais trouvé un boulot et que j'avais dû prendre ce boulot à Virton. À Virton, c'est 3h30 pour y arriver (en train) et puis si je ne partais pas à telle heure, je ne rentrais pas le soir. Du coup, j'ai pris une voiture. Je veux dire, à un moment donné, qui est vraiment obligé d'avoir un boulot à Virton ? Alors il y a des gens qui disent, mais comment voulez-vous, on doit quand même aller travailler. Oui, parce que vous avez décidé de ce travail, vous avez décidé d'habiter là etc. Mais le monde peut changer. J'identifie le principal inconvénient comme le changement de mode de vie. Car on pourrait dire que l'inconvénient c'est qu'on n'a pas une voiture quand on veut. Sincèrement, j'ai encore pris une voiture un samedi et je m'y suis mis tard j'en ai trouvé

une, même un samedi quoi. C'est ceux qui vont dire qu'on n'a pas tout le temps une voiture quand on veut, ils ne connaissent pas vraiment le système. Il faut un peu se dire que trouver une voiture à 500 mètres ou à 700 mètres, ce n'est pas la mer à boire. L'inconvénient c'est qu'il faut se dire qu'il faut le faire. Alors oui évidemment, une personne de 90 ans ne sera peut-être pas le faire, une personne handicapée ou autre également. Mais parlons d'une grande majorité de la population, il n'y a pas d'inconvénient.

I : On va passer à la dernière partie, plus liée aux leviers et aux freins du développement de la voiture partagée. Pour introduire cela, selon une étude d'Autodelen, un organisme flamand principalement mais qui a pour objectif de développer la voiture partagée partout en Belgique, il y a eu environ 194 000 utilisateurs des voitures partagées en Belgique. Parmi ceux-ci, environ 122 000 proviennent de Flandre, environ 63 000 de Bruxelles et environ 8000 de Wallonie. Quels facteurs, selon vous, peuvent expliquer ces différences entre les régions ?

HBL : Je ne sais pas exactement. En tout cas, je pense et suis presque certains que les utilisateurs en Flandre se trouvent principalement dans les grosses villes, Gand, Anvers etc. Namur est assez bien développé maintenant, Liège se développe bien, Charleroi ça commence. Par exemple, Nivelles ils ont 2 voitures, je pense que ça va se développer. Parce que sur Ottignies-Louvain-la-Neuve on a, je pense, une petite vingtaine de voitures et c'est développé sur Louvain-la-Neuve. Il y en a à la gare, et il y en a une. Mais là, Cambio vient de nous proposer, on va en mettre 2 supplémentaires et alors c'est le truc qui va un peu s'emballer. Du coup, les 2 vont être fort utilisées, du coup on en mettrait une 3ème, puis 3 voitures ça devient intéressant. Vous voyez ? A la gare il y en a déjà toute une série, mais la gare il faut déjà marcher. Si vous n'avez pas de vélo, c'est déjà un peu loin. Ici, on va en mettre à la grange du Douaire et puis à un moment donné, avec tous les nouveaux développements qu'il y aura autour de Mousty, on va en mettre à Mousty. Et du coup, toutes les voitures se rapprochent vraiment. Et ça c'est notre système où on va mettre des voitures à certains endroits, il y a même des endroits assez denses où on va aller les mettre. Et donc ça démarre. Donc un levier c'est le côté d'aller mettre des voitures à certains endroits pour démarrer le truc et après ça c'est le feu de paille qui s'embrase. La croissance deviendrait plus que proportionnelle. Pourquoi ça s'est développé en Flandre plus vite qu'en Wallonie, je ne sais pas. Y a-t-il eu une politique de ville, par exemple quand Gand a fortement développé sa zone piétonne, est-ce que par ailleurs ils ont en même temps mis des voitures partagées ? Ou est-ce qu'ils n'en ont pas mis mais Cambio est venu en proposant d'en mettre et puis c'est parti ? Je ne sais pas. Est-ce qu'il y a une question de mentalité ? Peut-être, mais en même temps je n'y crois pas trop. Parce que quand on recette les déchets, on voit des

différences et on dit que c'est les mentalités. Puis en fait on met des systèmes en place en Wallonie et ces systèmes sont mêmes parfois meilleurs en Flandre. Je crois qu'on n'est pas différents sur ce genre de trucs-là.

I : Ce qu'on avait également c'était aussi la densité des populations, où il y a des parties plus isolées en Wallonie, et alors là l'implémentation des voitures partagées peut paraître plus compliquée.

HBL : Oui, ça c'est un fait. Mais on a assez de villes, à Ciney, il y avait un échevin écolo, il y a eu une voiture partagée. À Libramont, à Rochefort, il n'y en a pas et il y a toutes les raisons d'en avoir. Donc en fait, commençons par mettre selon notre système dans les villes. Rochefort qui paie à Cambio 3 voitures partagées pendant autant de temps. Ils vont prendre le risque et puis ça va démarrer. Et ça c'est le gros avantage, c'est qu'une fois qu'il y en a à Rochefort, il y a une gare à Rochefort, c'est génial. Donc je peux prendre le train jusqu'à Rochefort et prendre ma voiture partagée. Donc à ce moment-là vous avez le réseau qui se fait. Il y a eu des campagnes de développement de la voiture partagée, on parle de 2003, mais voilà les communes n'ont pas elles-mêmes investi, il n'y a pas eu de suivi. Maintenant ça redémarre pour moi.

I : C'était donc un premier levier au niveau de l'impact des communes, est-ce que vous avez d'autres leviers auxquels vous pensez ?

HBL : Oui donc il y a le levier qui est la commune, l'autorité publique, investit au début pour lancer, ça c'est certainement un levier puissant. Et le deuxième levier est, je dirais, communicationnel.

I : On avait également rajouté l'intégration à d'autres moyens de transport et le fait d'avoir une mobilité intégrée de manière générale.

HBL : Moi qui utilise cela, avec une carte Mobib, la carte Railpass, ce n'est pas très cher. En réalité ça ne me paraît pas compliqué aujourd'hui d'avoir ça. Si vous achetez votre carte train et qu'on vous dit, en plus votre abonnement Cambio est gratuit pour 3 mois, peut-être que ça va inciter, mais en même temps si vous n'avez pas de voiture Cambio à côté de chez vous...

I : Oui, mais par intégration on voulait aussi parler des sociétés de voitures partagées qui travaillent avec la SNCB et la TEC pour avoir des stations aux gares de bus ou ferroviaires.

HBL : Je pense que le développement se fera plus si c'est (les stations) plutôt au pied des gens qu'au pied des gares. Je pense que la majorité, ce sont des gens qui prennent la voiture chez eux.

I : On peut passer à notre dernière question, quels sont selon vous les principaux freins généraux qui empêchent le développement de la voiture partagée ?

HBL : Cela va être cohérent, le principal frein pour une série de personnes c'est de ne pas avoir de voiture individuelle chez eux. Du coup, c'est agrandir le réseau qui sera la solution. Puis quand on arrive, on aura pris tous les gens qui sont dans cette mentalité, pour qui la voiture n'est pas une partie de leur âme, la phase suivante sera de changer la mentalité. Le partage, c'est aussi bien. Alors je pense qu'il faudra développer des voitures partagées, des décapotables, avec plus de flexibilités, pour faire plus plaisir.

I : Pensez-vous qu'il y aura des défis à relever dans le futur pour la voiture partagée ?

HBL : Je pense que sur les 10 ans qui viennent, vous connaissez le pic de production de pétrole à

I : Vaguement.

HBL : On va trouver des pétroles de substitution, des gaz de schistes etc. Le pic va être amorti. Puis à un moment donné ça va tomber à pic. Le pic de production du pétrole conventionnel a été dépassé en 2008.

Donc on va vers un changement total. L'essence à 2€, les crises etc. À ce prix-là, on ne saura même plus se payer une voiture, et l'essence etc. Ok, je vais prendre une voiture partagée, je l'utiliserai moins, ça me coûtera cher au trajet mais je pourrai faire l'indispensable et le reste je ne ferai plus. Donc ça va être l'âge d'or de la voiture partagée. Et alors, la voiture électrique, sauf que tout le monde voudra de l'électricité, des batteries, de nouveau le prix va augmenter. Quand on n'a plus de pétrole, on ne fait pas circuler les camions et les camions électriques c'est quand même vraiment compliqué. Et à ce moment-là, dans 10-15, qu'est-ce que ça sera ? On aura des vieilles voitures...

I : Un grand merci en tout cas, bonne journée.

Annexe 10 : Retranscription de l'interview de Diégo Eggermont – Espace-Mobilités

DE : Diego Eggermont

I : Interviewer

I : Bonjour. Pour notre première question, peux-tu te présenter brièvement ainsi qu'espaces-mobilités ?

DE : Je m'appelle Diego Eggermont, je travaille pour le bureau d'étude espaces-mobilités depuis maintenant 4 ans. Avant ça j'ai travaillé 4 ans à la STIB. Au sein d'espaces-mobilités, on a deux activités principales, je ne parle pas de l'espace public, je parle juste en termes de mobilités, une partie consultance où l'on fait de la consultance auprès des services publics et des entreprises. Les services publics typiquement on va les aider à concevoir un plan de mobilité communal, régional. On va les aider à mettre en place des actions. On va les aider par exemple sur un plan de distribution urbaine, sur un plan de covoiturage, ce genre de choses-là. Pour les entreprises c'est un peu la même chose, sauf que c'est au sein d'une entreprise. C'est de voir si les employés viennent de tel endroit ou de tel endroit, alors ils mettraient en place du stationnement vélo, une prime vélo, peut-être des voitures de pool etc. Ça c'est pour la partie consultance. Et on a une deuxième partie qui nous occupe pas mal depuis quelques années c'est ce qu'on appelle « l'activation » ou l'expérimentation. On a développé toute une série d'activités sous forme de coaching, de jeux et de plein de choses différentes qui peuvent aller de 30 minutes à plusieurs semaines, où on amène les gens à changer d'habitude de mobilité. On enlève le plus possible les barrières au changement, que ce soit le prix, l'information, l'enregistrement sur plusieurs applications etc. On va essayer le plus possible d'aider les gens, on va les prendre par la main et on va leurs faire tester le carsharing, le transport public et on va leurs donner accès à tout ça. On le fait à nouveau pour le service public, qui dit qu'ils veulent aider les riverains de tel quartier car il y a des chantiers etc. Ou une entreprise qui veut changer les habitudes et faire tester les vélos électriques, les trottinettes etc. Moi, au sein de cela, je suis un des project manager et je travaille un peu sur tous les sujets dans la mobilité et notamment l'autopartage.

I : Vous êtes basés uniquement à Bruxelles ?

DE : Oui. Mais on travaille un peu partout en Belgique. On est surtout orienté Bruxelles et Wallonie mais on a déjà fait des activités à Anvers, à Gand etc. On travaille souvent pour la ville de Namur etc. C'est vrai qu'on est très orienté urbain ces dernières années, par contre on

s'intéresse aussi souvent, moi j'ai travaillé par exemple pour une mission pour Mobilesem, qui est la centrale de mobilité du Sud de l'Entre-Sambre-Et-Meuse. Donc essayer de les aider, de les accompagner, de mettre en place des choses. On connaît aussi le côté moins urbain ou plus rural, même si parfois c'est très compliqué dans ces territoires.

I : On va passer dans la partie définition qui cadre ce mémoire. Est-ce que tu saurais nous donner ta définition de l'économie de partage ?

DE : Je ne sais pas si c'est une définition, mais en gros pour moi c'est d'avoir un bien qui peut être utilisé par plusieurs personnes, qui n'appartient pas en fait à ces personnes mais qui appartient soit à l'une d'entre elle, soit à tout le monde, soit à un acteur privé ou public. L'objectif c'est que ces gens mutualisent l'usage d'un service ou d'un produit.

I : Ok. Nous on a notre définition qu'on peut partager également. On a placé l'économie de partage au milieu de 3 pôles qui sont l'économie de l'accès, l'économie des plateformes et alors l'économie communautaire, pour recréer du lien. Notre deuxième question est, est-ce que tu aurais une définition d'un modèle d'affaires innovant ?

DE : Moi j'avoue que j'ai un peu du mal avec les modèles d'affaires. En tout cas les business model qu'on présente, quand on dit une startup doit présenter un business model etc. Aujourd'hui j'ai l'impression que la plupart des startups n'ont pas de business model, elles y vont et puis on voit ce qui se passe après. Et j'avoue que je suis plus de cet ordre-là. Mais du coup un business model innovant, ce serait pour moi un business model qui n'est pas uniquement lié à la rentabilité du service. Il y a trop peu d'entreprises aujourd'hui qui ne sont pas basées sur d'autres formes de rentabilité : sociale, environnementale etc. Et ça manque peut-être aujourd'hui. Peut-être innovant c'est de prendre tous ces aspects en même temps. Quand on demande à quelqu'un de faire un business plan, on va d'abord faire un business plan financier et on ne va pas faire le reste.

I : Est-ce que tu pourrais nous donner ta définition de la voiture partagée, ou en tout cas en ressortir les principales caractéristiques ?

DE : La voiture partagée c'est l'objectif de mutualiser un produit, un asset, entre plusieurs personnes et où on n'a besoin d'en posséder une, deux ou trois ensembles. On mutualise ce produit, et la voiture partagée, les vrais chiffres qui sortent en général c'est qu'une voiture est utilisée 95% du temps, donc en finance typiquement c'est sans doute l'un des produits qui a l'un des pires rendements de l'histoire. L'objectif c'est de diminuer ce chiffre et que la voiture

soit utilisée le plus possible, dans le sens pas rouler pour rouler mais dans le sens où on en fait usage quand on en a besoin mais de manière partagée.

I : Ok. Quels sont selon toi les principaux objectifs de la voiture partagée, de manière générale ?

DE : Pour moi, un des premiers objectifs c'est le gain dans l'espace public. C'est de dire qu'une voiture partagée, en fonction du système, si on part sur du station based ça peut remplacer, les chiffres disent de 9 à 15 voitures. Clairement, il y a un énorme gain au niveau de l'espace public et surtout l'espace public en voirie. Pas trop l'espace public hors voirie, mais en tout cas l'espace public en voirie. Et aujourd'hui on a vraiment besoin de récupérer cet espace public pour faire autre chose, des pistes cyclables, des places, des endroits pour les enfants, des espaces verts etc. Ça c'est une chose.

C'est plus un avantage qu'un objectif, mais nous l'objectif c'est de rationaliser l'utilisation de la voiture. Aujourd'hui quand on possède une voiture, on l'utilise, on ne se pose pas de question. On le remarque nous, c'est qu'on met souvent en avant, par exemple au niveau économique, les gens vont faire des économies, parce que d'abord ça coûte moins cher mais surtout parce qu'ils vont réfléchir à deux fois quand ils vont l'utiliser. On a donc une rationalisation de l'usage de la voiture qui est vachement intéressante, parce que du coup on va l'utiliser que quand on en a vraiment besoin, et on va utiliser d'autres modes ou ne pas se déplacer quand on n'en a pas vraiment besoin.

I : Et y a-t-il un objectif durable et environnemental que vous essayez de mettre en priorité avant tout ?

DE : Tout est lié. Un meilleur espace public c'est un espace plus vert, plus durable, c'est mieux au niveau de la qualité de vie, de l'air. Effectivement, si on utilise la voiture de manière plus rationnelle, on va polluer moins et fatalement il y a des objectifs qui s'inscrivent dans la durabilité.

I : Si c'est le cas, selon toi, y a-t-il des utilisateurs types de la voiture partagée ?

DE : Nous on vise, par rapport au carsharing, un des profils types c'est les familles ou les ménages qui pourraient se passer d'une voiture en moins. Si un ménage a 2 voitures par exemple, l'objectif c'est d'essayer de diminuer d'une voiture et d'avoir plus qu'une voiture plus le carsharing. Ou bien un ménage qui n'a qu'une voiture et qui n'en aurait plus besoin grâce au carsharing. Ça c'est un persona. C'est le genre de public qu'on va essayer de cibler.

I : Ok. Donc c'est vraiment en substitution d'une deuxième voiture.

DE : Oui, qui roule généralement encore moins que 95% du temps donc c'est juste par sécurité.

I : Selon toi, quels sont les principaux acteurs engagés dans l'intégration et le développement de la voiture partagée en Wallonie et ici à Bruxelles ?

DE : Au-delà des opérateurs de carsharing, c'est les communes, les régions Bruxelles-Capitale et Wallonne, c'est éventuellement des centrales de mobilité qui commencent à se développer tout doucement. Je pense aussi qu'un des grands acteurs qui est aujourd'hui trop peu impliquée c'est les entreprises, qui pourraient faire de la voiture partagée au sein de l'entreprise. C'est-à-dire, j'ai des voitures de pool et les gens qui ont vraiment besoin d'une voiture pendant une semaine ou deux peuvent la prendre, puis la ramène et puis va à quelqu'un d'autre. Ou bien typiquement, ce n'est pas du vrai autopartage, mais c'est de se dire « je vous donne une plus petite voiture toute l'année, par contre je vous assure une ou 2 semaines par an une plus grande voiture ». Ça permet à des gens qui n'ont pas besoin d'une grosse voiture toute l'année mais qui se disent que pour les vacances c'est quand même pratique. Après tout le monde part en même temps, c'est ça le problème.

I : Peux-tu nous présenter les différents modèles de voiture partagée qui existent en Wallonie et à Bruxelles.

DE : Nous généralement, on présente 3 systèmes.

Il y a le free floating, très peu voire pas du tout présent en Wallonie si ce n'est l'aéroport de Charleroi parce que Poppy va jusque-là, donc le libre-service c'est comme les trottinettes, il y a une voiture dans la zone, on peut rouler avec jusqu'où on veut mais on doit la ramener dans la zone et on paie généralement à la minute.

L'autre type, sans doute le plus connu en Belgique, c'est ce qu'on appelle le station based. C'est typiquement Cambio ou Partago. On a la voiture à une station et on doit la ramener à cette station. Tant qu'on ne l'a pas ramenée on continue à payer la location. Donc ça c'est le station-based en roundtrip, et il y a une alternative à cela, c'est le station based en one-way, qui a été pendant quelques années en fonctionnement à Paris avec Auto-Lib mais qui n'a pas du tout fonctionné pour plein de raisons, qui ne marche pas très bien.

I : Le one-way n'est pas présent en Belgique ?

DE : Non. Fin oui et non. C'est-à-dire que Poppy par exemple avec les aéroports on pourrait considérer que c'est des stations mais bon. Puis alors il y a ce qu'on appelle le peer-to-peer ou autopartage entre particuliers. Là il y a aussi différents types, soit on achète une voiture tous ensemble entre voisins du type Wabee ou bien est-ce qu'on plutôt comme un système comme Cozywheels ou Getaround où vous mettez votre voiture à disposition d'autres personnes, quel qu'elles soient, qui sont membres de la communauté Cozywheels. Ou vous êtes membres et vous louez la voiture de quelqu'un d'autre pour faire vos courses, aller en vacances etc.

Ce sont les 3 grands systèmes qui marchent.

I : On avait les mêmes modèles. Le modèle roundtrip ou station based, le modèle free floating avec Poppy et ensuite on avait différencié les modèles organisés entre particuliers entre le peer-to-peer organisé via une plateforme, on va dire comme le Airbnb de la voiture, et entre le modèle vraiment plus collaboratif organisé entre voisins, où ce sont des voisins qui organisent et gèrent une voiture entre eux, entre coopérative ou autre.

DE : Dans ce système-là, ce n'est pas organisé ni via des plateformes mais il y a aussi l'autopartage entre personnes qui se connaissent, de demander la voiture d'un ami ou autre. C'est plus informel.

I : On va peut-être plus parler ici de manière générale, et si tu vois des spécificités à chaque modèle, tu peux également les mentionner. Selon toi, quels sont les principaux avantages de la voiture partagée ?

DE : Je vais juste faire une parenthèse sur le free floating. Le gros avantage du free floating est qu'il offre un service assez flexible, assez immédiat, qui permet, regroupé à d'autres services, de donner une corde en plus à son arc. Mais le free floating est moins pertinent en termes de durabilité qu'un système comme le station based ou le peer-to-peer. Il est nécessaire pour toute une partie de la population, des gens qui sont des automobilistes de base et qui se disent qu'ils ont quand même besoin d'une voiture qui peps un peu, électrique ou autre.

Le gros avantage pour les utilisateurs c'est d'abord au niveau des coûts. Si on ne dépasse pas un certain nombre de kilomètres par an, on fait de sacrée économie. Il y a tous les avantages environnementaux qu'on a déjà cités. Il y a les avantages en termes d'espace public qu'on a déjà cités aussi. Nous on dit souvent que les comme par exemple Cambio offre une grosse flexibilité pour les usagers sur le type de voiture que vous pouvez avoir. Si j'ai 3 enfants et que j'ai besoin d'une grosse voiture, je peux avoir une grosse voiture. J'ai besoin de transporter du

matériel, aller chez Ikea acheter un lit ou autre, je peux prendre un utilitaire. J'ai juste besoin d'une voiture pour aller en dehors de Bruxelles ou partir de la gare de Ciney, je prends une petit C3. Ça offre quand même cet avantage en termes de flexibilité sur le véhicule. Votre voiture c'est votre voiture, elle ne convient pas à tous les déplacements ou à tous les besoins.

Donc ça c'est pour les avantages, mais il y en plein d'autres que je n'ai pas de tête comme ça.

I : Nous on ressortait également ces avantages, ainsi qu'un avantage important qui est la facilité dans la condition de vie, du confort de vie au niveau de l'entretien et des assurances etc.

DE : Clairement. Cela enlève plein de contraintes financières mais surtout au niveau des problèmes que cela cause. Les problèmes avec les assurances, le stationnement où on ne doit plus s'en soucier dans les villes.

I : Comme tu avais dit précédemment, on ressortait que le free floating amenait plus de flexibilité par rapport aux autres modèles, et qu'il permet plus une intégration dans le système de mobilité de manière générale, dans le sens d'avoir une solution supplémentaire pour la mobilité. On peut passer à la question suivante, as-tu des désavantages généraux de la voiture partagée ou à nouveau certains plus spécifiques à certains modèles ?

DE : Le gros désavantage du free floating est qu'il doit être partout. S'il y a une densité de voitures qui n'est pas suffisamment grande, les gens ne vont pas l'utiliser s'ils ne sont pas sûrs d'avoir une voiture et peuvent au fur et à mesure être dégoûté du service. C'est pour ça qu'on voit qu'à Bruxelles, à Charleroi avec Dott pour les trottinettes, à Liège ou autre, les zones grossissent petit à petit en fonction du nombre de véhicules qui sont injectés dans la zone. Il faut une certaine densité pour que le service fonctionne. C'est aussi un désavantage. Et typiquement il convient particulièrement au milieu urbain, mais en milieu rural, je n'y crois pas trop, parce qu'il n'y a pas cette densité de population. J'ai l'impression qu'on retournerait un peu sur les désavantages du one way et on aurait besoin d'un rééquilibrage qui coûterait énormément d'argent, de pollution etc.

Le désavantage du station based, le gros désavantage pour les usagers c'est l'organisation. Ça reste une gymnastique, une habitude à prendre et ce n'est pas simple, au début ce n'est pas facile. C'est pour ça aussi que nous on fait ce genre de programme d'accompagnement, qu'on aide les gens à se mettre le pied à l'étrier. C'est vraiment une question d'organisation, de réserver sa voiture à l'avance, le week-end, surtout en milieux urbains, les voitures sont très peu disponibles parce que les gens font plein de trucs, sortent, vont en week-end etc. Il y a très

peu de voitures disponibles et si vous n'avez pas réservé plusieurs jours à l'avance... C'est une gymnastique à apprendre, ce n'est pas trop compliqué mais ça peut être pris comme un désavantage. En Belgique, l'autre désavantage c'est que ce n'est pas un produit « sexy », ce n'est pas un produit d'appel. On a un acteur comme Cambio qui est très « frileux » sur son développement. On n'a pas la même capacité financière qu'ont les autres services du genre DriveNow quand ils sont arrivés, Poppy avec les trottinettes où ils arrivent avec 3000 trottinettes et voient si ça marche ou pas. Cambio, ils ont l'avantage qu'ils sont là depuis longtemps. Ils grandissent vraiment, de manière progressive, ils se développent très bien. Mais aujourd'hui, ce n'est pas assez. Les chiffres le disent et eux-mêmes le disent, par exemple chez nous, ils ne veulent presque plus jamais être partenaire de nos événements parce qu'ils n'arrivent déjà pas à suivre la demande aujourd'hui alors en plus si on leur rajoute des clients c'est compliqué.

I : Et c'est dû à un manque de voitures ou autres ?

DE : De stations, d'effectifs. Donc ils se limitent eux-mêmes, ils ne veulent pas trop grandir et aller trop vite. C'est dommage car on perd tout un potentiel à cause de ça et en même temps je peux les comprendre.

I : Et le modèle organisé entre particuliers ou en peer-to-peer, comment est-ce que tu situerais ce modèle-là ? Au niveau de la flexibilité, des avantages et inconvénients ? Il y a peut-être plus de facilité d'implémentation dans des zones plus rurales, donc c'est le modèle plus facilement mis en place. A côté de ça, au niveau de la flexibilité pour les utilisateurs ou autre, qu'en penses-tu ?

DE : Peut-être qu'effectivement le désavantage d'un système de station based c'est la station. C'est le manque de flexibilité de la station et si vous n'avez pas une densité de population autour, vous n'allez pas mettre une station. Alors qu'un système de partage entre particuliers, il suffit d'installer un box dans la voiture ou même d'échanger les clés, donc c'est assez facile. Mais effectivement, c'est un service qui pourrait fonctionner... Nous on le met en avant dans tous les plans communaux de mobilité qu'on fait, les PCM. On essaie de mettre en avant, de dire aux communes : « partagez, mettez en partage vos véhicules, vous avez des voitures qui sont utilisées de 8h à 16h, et après 16h il n'y a plus personne qui les utilise, mettez-les à disposition des gens qui n'ont pas de voiture ».

Généralement, les communes elles sont situées à un endroit où il y a quand même un peu de monde autour donc ça pourrait fonctionner quoi. Un peu comme le système qu'on fait, en tout cas dans la commune dans laquelle j'étais, on mutualisait le camion pendant l'été pour les camps scouts. Pour les scouts et mouvements de jeunesse, c'est top.

I : Tu avais dit que le one way ça ne fonctionnait d'office pas. Tu sais expliquer pourquoi ?

DE : Il y a plusieurs raisons, Villo ou Libia vélo à Namur, ça c'est du one way par exemple. Tu prends à une station, tu vas à une autre station. Pour les vélos ce n'est pas grave car tu sais en mettre 15-20 sur une remorque et tu sais les ramener à une station qui est vide. Le problème d'un système comme Autolib, il y en avait deux. Tu ne sais jamais combien de voitures vont venir à ta station et donc tu dois surdimensionner les stations donc avoir 5 places ou 6 places si tu as une station où il y a deux voitures parce que peut-être que d'autres vont arriver. Au contraire d'un Cambio où tu as deux voitures et tu as deux places parce qu'aucune autre voiture ne peut aller là. Ça prend beaucoup plus d'espace parce qu'il faut réserver de l'espace public à éventuellement une voiture qui va se garer là. L'autre gros soucis c'est le rééquilibrage des voitures. Moi j'habite un peu à l'extérieur, je vais vouloir soit aller en ville, mais je suis peut-être à une station où ça n'intéresse pas les gens de venir là. De ce fait, je n'aurai jamais de voiture à disposition parce que les gens ne viendront pas jusque-là. Or, à d'autres endroits d'intérêts, une salle de concert, un lac ou autre, il va y avoir 50 voitures parce que tout le monde veut aller là et quand ils partent ils prennent un autre moyen. Donc rééquilibrer les voitures, ça demande énormément d'argent et de pollution parce que ça demande que les gens fassent cela en permanence. Il y avait ça avec le free floating, de temps en temps, c'est moins important que sur un one way. Moi j'avais un pote qui travaillait pour Drivenow et il allait à un endroit avec son vélo pliable, il mettait le vélo pliable dans la voiture, il ramenait la voiture là où Drivenow demandait de la ramener et puis il repartait vers une autre, etc.

I : ça peut être un désavantage du one way, la difficulté organisationnelle. Mais c'est bien parce que personne ne l'avait encore réellement parlé du one way. Au niveau du free floating, comparé aux autres modèles qu'on a vus mis à part le one way, c'est également la difficulté organisationnelle qui est un désavantage ?

DE : Oui effectivement.

I : Parce que nous on a interviewé le CEO de Poppy et il nous disait que selon lui il n'y avait pas de difficulté organisationnelle comparé aux modèles style Cambio. Qu'eux, ils arrivaient à gérer leur truc et puis voilà.

DE : Oui, je pense que c'est chacun un peu son histoire.

I : On peut donc passer à la dernière partie de notre interview, qui est vraiment de voir les leviers et les freins qui existent que ce soit au niveau des communes ou que les utilisateurs ont. Mais pour introduire un peu cela, on a vu que selon une étude d'Autodelen, il y a eu environ 194 000 utilisateurs des voitures partagées en Belgique. Parmi ceux-ci, environ 122 000 proviennent de Flandre, 63 000 de Bruxelles et environ 8000 de Wallonie. Ces chiffres proviennent de leur étude, selon d'autres intervenants, ils ne sont pas tout à fait corrects. Mais on voit en tout cas qu'il y a une différence entre la Flandre, Bruxelles et la Wallonie. Quels facteurs, selon toi, peuvent expliquer ces différences ?

DE : Pour la station based, c'est assez simple, il faut regarder la carte de Cambio en Belgique et tu as vite compris. Au nord, il y a énormément de station, à Bruxelles aussi et en Wallonie, il y a peut-être 10 villes et villages qui ont des stations. C'est un peu risible et c'est dommage parce qu'en fait la première station de Cambio elle a été installée à Namur et, en fait, il y a un gros potentiel. En Flandre, si on regarde la carte des acteurs, de l'autopartage, vous regardez en Flandre, il y a 10 à 15 acteurs. À Bruxelles vous en avez vraiment deux, Cambio et Poppy. Puis alors vous avez les services en peer-to-peer qui ont du mal à décoller, Getaround ça va parce que c'est une grosse boîte. Puis en Wallonie, vous avez que Cambio, ceci explique cela, donc c'est assez simple. Je pense qu'un des gros freins, nous quand on discute avec des communes, j'avoue que moi je ne le comprends pas, mais un des arguments qui est mis en avant. En fait, Cambio signe des conventions avec des communes d'installation de nouvelles stations chez eux. Si c'est à l'initiative de la commune, c'est que le deal c'est en gros qu'une voiture partagée, c'est 5500 euros par an. Donc 5500 euros, elle doit faire environ 20 000 kilomètres par an. À partir du 20 000ème kilomètre, la voiture ne coûte plus rien. Donc la commune doit s'engager à intervenir dans les frais de la station ou de la voiture jusqu'à 5500 euros par an si la voiture ne roule pas. Si la voiture roule, ce montant descend jusqu'à atteindre potentiellement zéro. En fait, ce n'est pas grand-chose 5500 euros. Aujourd'hui, un des gros problèmes, je trouve, c'est qu'au niveau politique et de la presse, on met d'abord en avant l'électrification des réseaux. Donc les communes sont en train de se dire qu'elles doivent commencer à installer des bornes, des machins, des bazars. Alors qu'en fait, une voiture Cambio sur un an si elle ne roule pas

c'est le même prix que d'installer une borne électrique sur la voie publique. Alors il faut faire le calcul, la borne électrique, elle n'est utilisée que par une personne à la fois, une voiture partagée elle peut remplacer 9 à 13 voitures. Donc là, il y a un gros souci, après 2 à 3 ans, on a l'exemple de Ciney, Ciney c'est un super exemple, parce que c'est une petite ville, il y a 14 à 15 milles habitants et ils ont installé progressivement des stations. Maintenant ils vont ouvrir la troisième station ou bien il y a en a trois, je ne sais plus. Mais ça marche, après 3 ans, ils ne paient plus pour les stations. On a vraiment du mal à faire comprendre aux communes de prendre le risque de payer, au pire après deux ans, si ça ne marche pas, ils arrêtent. Mais j'avoue que j'ai du mal à comprendre comment les élus ne pensent pas plus vite à cela. Est-ce un manque d'information ? J'espère. Mais je pense surtout que c'est un manque de focus sur les vraies choses. Juste, je fais un petit parallèle, mais nous quand on travaille avec une entreprise ou autre on essaie d'appliquer le méthode ASI, donc Avoid, Shift, Improve. Il faut d'abord éviter, ensuite transférer et puis améliorer. Ça peut être utilisé dans pleins de domaines différents. Pour le transport, c'est on évite d'abord de faire les déplacements. Donc on va dire, vous êtes dans un zoning, par exemple, les gens à midi, pour éviter qu'ils aillent chercher leur sandwich à 5 kilomètres, vous mettez en place une cantine, c'est le télétravail, on évite que les gens se déplace, c'est ce genre de choses. Après, les déplacements qui doivent être faits on essaye de les translater de la voiture vers d'autres modes plus durables, le vélo, le piéton, donc on va mettre en place des choses pour que les gens arrêtent d'utiliser la voiture. Puis, quand on a fait tout ça, on improve les derniers trajets qui doivent être faits en voiture. Le problème c'est qu'aujourd'hui on met 90% de l'attention sur l'improve et à peine 10% sur le reste alors que ce sont les deux autres qui peuvent vraiment avoir un impact sur l'environnement, sur la mobilité, etc. Donc la voiture électrique, ça reste une bagnole, ça reste de déplacer 80 kilos avec 1 tonne et demie de métal, ça reste que les pneus ça pollue. Ça reste une voiture. Ça c'est vrai qu'on a un peu du mal avec cette espèce de théorie comme quoi la solution idéale, c'est la voiture électrique. Il y a 15 ans c'était le diesel, puis finalement non. Mais il n'y a pas de solution miracle. La solution miracle c'est de diminuer l'emprise de la voiture.

I : ça répond bien aux différents facteurs, de toute façon on va parler des leviers et des freins par la suite donc tu pourras peut-être développer à ce moment-là.

DE : Je pense qu'il y a un frein, un gros frein en Wallonie, c'est le manque de moyen humain. Je le vois sur une mission sur laquelle je suis actuellement, on travaille pour le SPW, sur covoiturage, sur les parkings de covoiturage. Donc on est censé gérer le réseau de parkings de covoiturage et surtout son extension via la mutualisation de parkings existants. Donc le Cora,

la journée, il n'y a personne. Mettez à disposition 50 places sur les 300 places que vous avez pour que les gens puissent se garer là et partir avec un collègue ou autre. On travaille là-dessus. Mais ils ont un objectif dantesque et absurde de passer de 1,2 personnes par voiture à 1,8 personnes en 2030. 1,8 c'est immense. Mais il n'y a personne aujourd'hui, en Wallonie, au SPW qui est responsable du covoiturage, il n'y a personne qui travaille dessus. La seule personne qui travaille dessus, c'est le fonctionnaire dirigeant de la mission, mais il travaille ça un vingtième de son temps et puis il y a nous, mais c'est tout ensuite. Nous on est juste sur la petite partie des parkings, mais le covoiturage c'est plein d'autres choses. S'il y avait une cellule vraiment dédiée à l'auto partage qui irait promouvoir le service, qui irait faire des analyses dans les communes pour essayer de les convaincre, qui soulèverait les obstacles financiers, avoir vraiment une stratégie, il n'y a pas, il n'y a rien, il y a zéro. Et ça pour beaucoup d'autres choses dans la mobilité. Le vélo ça commence tout doucement, mais ça, je pense, juste parce qu'on a un ministre écolo en Wallonie, mais voilà. Au niveau du vélo, au niveau de la région Wallonne, au niveau du services stratégique, je pense qu'ils sont deux ou un, je ne sais même pas. On ne peut pas s'attendre à ce que les communes Wallonnes sachent avancer dans ces domaines, donc il faut les aider quoi.

I : Du coup, tu en as déjà beaucoup parlé à mon avis, mais je ne sais pas si tu vois d'autres leviers ou moyens d'action qui permettraient de développer la voiture partagée ? Alors justement tu en parlais, le fait d'avoir plus de moyens, d'aider les communes, et autres. Mais est-ce que tu vois d'autres leviers d'action qui permettraient de développer la voiture partagée et si tu as des points spécifiques dans certains modèles ?

DE : Je pense qu'un levier qui est trop peu utilisé, qu'on met beaucoup en avant dans nos services, je pense que c'est la communication, l'information. Les gens sont trop peu informés de ce que c'est, de ce qui existe, de ce qui est possible de comment ça fonctionne. Encore aujourd'hui, sur des événements, on a encore des gens qui nous demande comment on fait avec Cambio pour se passer les clefs et gérer les 200 clefs. Alors que dans les faits pas du tout, vous ouvrez la voiture avec votre téléphone ou votre carte. C'est tout simple, tu l'ouvres devant eux. Nous on fait régulièrement des mobility visites, avec un groupe de 15 à 20 personnes, on va sur le terrain, on parle mobilité, on touche à tout et on montre comment fonctionne les différents services. On réserve une Cambio, on la loue, on l'ouvre devant eux et ça permet aux gens qu'ils se rendent compte que c'est simple. Ça pour le coup, ce genre de réactions des personnes, c'est clairement un manque de communication. Aujourd'hui, les seuls acteurs qui communiquent dans la mobilité, c'est les producteurs de voitures. Eux, ils dépensent des fortunes, 2000 à 3000

euros par voiture vendue en communication, alors que vous regardez l'ensemble du budget communication de la STIB ou de la SNCB c'est ridicule. Cambio, pareil, le montant communication est ridicule. Donc je pense qu'au niveau des acteurs et au niveau du publics, les régions, les communes etc., il faut communiquer, organiser des séances de test, il faut organiser des conférences pour faire comprendre aux gens ce que c'est exactement.

I : Est-ce que tu penses que vraiment intégrer ces voitures partagées à d'autres moyens de mobilité, la SNCB, la TEC ou autre, c'est vraiment un levier qui permet le développement des voitures partagées ?

DE : Qu'est-ce que tu veux dire exactement par intégrer ? Financièrement ou autre ?

I : Vous voyez le genre d'exemple avec les plateformes « MaaS » (« Mobility as a service ») ?

DE : Du coup, oui, mais en fait, le problème d'abord, c'est de développer l'offre. Oui qu'elle soit associée aux transports publics, oui. C'est clair que les stations à Ciney elles sont majoritairement utilisées par les personnes qui utilisent les transports en communs, qui viennent jusque-là en train et qu'ensuite prennent une voiture. Mais d'abord il faut développer l'offre. Mais il y a quand même très peu d'endroits en Wallonie où l'offre est assez développée. Alors c'est bien de faire des mobi-pôle, mais moi j'entends des absurdités, je ne suis pas occupé sur cette mission, mais on va déployer des mobi-pôle à l'extérieur de Libramont. Mais ça clairement, ça ne va pas, il faut mettre ce mobi-pôle au centre, y mettre une voiture partagée. Il faut que les gens viennent pour utiliser un autre mode de transport. Il ne faut pas le mettre dans un endroit paumé où les gens n'iront pas. Il n'y a rien autour. Donc il faut mettre ça où il y a quelque chose. Donc oui, c'est important de lier aux autres réseaux, transports publics, vélos, etc. Mais je reste convaincu qu'aujourd'hui il faut développer l'offre.

I : Tu as déjà répondu aux freins, mais si tu vois d'autres freins, tu peux toujours les partager.

DE : Les freins c'est un peu lié à ce qu'il faut faire. Il y a des freins liés à la communication et à l'informations, des freins financiers pour certaines communes, c'est difficile de sortir 5000 euros. Voilà, je ne pense pas qu'au niveau de l'espace public ça pose problème car c'est juste une ou deux places de parking. Alors dans certaines communes, oui, ça peut poser problème. Aujourd'hui, nous quand on fait un projet de réaménagement de l'espace public. Par exemple, là ils sont en train de travailler sur le projet de tram vers Neder-Overembeek, tu veux supprimer 5 places de stationnement tu te fais tuer. Donc parfois, ça peut poser problème. Ça arrive, à

Bruxelles, c'est beaucoup moins le cas je pense, en tout cas pour la voiture partagée. En Wallonie, ce n'est pas du tout le cas.

I : Nous on voyait comme autre barrière, tu l'as déjà évoqué, mais c'est vraiment ce changement de mentalité des populations, cette crainte de l'inconnue qui est vraiment importante. Dans la mentalité des populations, on veut dire qu'il y a cette voiture qui est encore perçue comme un objet de représentation de la richesse.

DE : ça je pense que c'est quand même de moins en moins le cas. Peut-être dans des zones plus rurales, en ville, on s'en fout. Mais par contre tu mets le doigt sur quelque chose, les gens ont peur du changement, ils sont attachés à leur voiture et ils ont l'impression qu'en la supprimant, ils vont perdre leur liberté. Le slogan : « Ma voiture, ma liberté », c'est encore très fort dans les mentalités. En fait, ce changement de paradigme, il est encore très difficilement compréhensible par des gens qui ne connaissent pas. Du coup nous on milite énormément pour que les gens maîtrisent leur mobilité. Ils doivent maîtriser tous les outils, ils doivent maîtriser tout ce qu'il existe. Ils doivent se les approprier et utiliser uniquement ceux qui les aident. Si telle personne, son truc c'est la voiture parce qu'elle doit transporter des choses ou autre, très bien, mais ce que nous on essaie de mettre en place, de faire comprendre aux gens, c'est que pour chaque déplacement, il y a un moyen de transport idéal et la voiture est rarement celui qui est idéal. Alors il faut aussi voir que ça peut coûter de l'argent, mais je pense que le gros problème aussi par rapport à la voiture, c'est une ignorance sur le coût. En fait, ce n'est même pas de l'ignorance, c'est une espèce de, on essaie de fermer les yeux sur le vrai coût de la voiture, on ne voit que le coût de l'essence quoi. Par exemple, je demande à des potes d'aller à Gand, il va me dire ça va coûter autant, mais à aucun moment, on va calculer le coût de stationnement, l'entretien, la possibilité de faire un accident, les pneus, etc. Ce sont toutes des choses qu'on ne prend pas en compte. Aujourd'hui tu vas dire à quelqu'un, ta voiture te coûte 500 euros par mois, ce qui est le cas réel, il ne va pas te croire. Alors que c'est vraiment le coût.

I : Alors ça aussi c'est un frein pour toi ? Quand on voit les coûts de ces voitures partagées, que ce soit Cambio, Poppy c'est encore plus cher entre guillemets, ça peut freiner certains utilisateurs alors qu'au final c'est beaucoup moins cher de prendre ces moyens de transports.

DE : C'est ça clairement, les gens voient l'utilisation, à l'utilisation. Donc fatalement, à l'utilisation, ça voute plus cher d'utiliser une voiture partagée, mais il faut voir la vue globale. Honnêtement, la plupart des gens que je connais, qui sont passé à la voiture partagée, ils arrivent à la fin de l'année à un montant qui avoisine celui qu'ils dépensaient pour l'assurance. Hors,

essence, hors tout ça. Donc vous y gagnez parfois 3000 à 4000 euros. Il y a un chouette comparatif qui a été fait par Autodelen. Vous pouvez voir à peu de choses près à combien cela va vous revenir si vous devez faire autant de trajets le week-end, etc.

I : ça répond à l'ensemble de nos questions. Juste peut-être une dernière question si jamais tu vois d'autres défis que la voiture partagée va devoir relever dans le futur ?

DE : Il va y avoir le défi de l'électrification, sans doute. Ça reste des voitures à moteur thermiques aujourd'hui. Ça c'est un des défis, l'électrification, ça limite l'utilisation en chaîne des voitures car il y aura un roulement beaucoup moins rapide qu'avec de l'essence ou du diesel car une voiture utilisée pendant six heures, en revenant en station, elle devra charger. La question sera de savoir comment est-ce qu'on va charger, on charge de manière lente pour du coup on ne peut pas réutiliser tout de suite. Ou bien on fait les grosses installations et en une demi-heure, toute la voiture est chargée ? Ça c'est clairement un gros défi. L'autre défi, ça va être de suivre la demande. De ne pas dégoûter les gens et d'éviter qu'il y ait des gens qui retournent à la voiture car trop de fois ils ont été bloqués par un manque d'offre. Mais sans aller trop vite car ça doit rester rentable. Aujourd'hui, la stratégie d'un Cambio, c'est vraiment d'aller très lentement, est-ce que c'est la bonne stratégie, je ne sais pas.

I : Du coup il faut que la voiture partagée soit soutenue par les communes comme tu l'avais dit précédemment.

DE : Je pense qu'il y a vraiment un intérêt des communes et des services publics à soutenir ça, mais ce n'est pas que soutenir avec des ressources humaines, mais aussi financière. Aujourd'hui, tu prends le TEC, la STIB ou la SNCB, ton ticket, dans les faits, il n'est pas rentable. Sur un ticket STIB, le coût de ton ticket ne couvre pas tous les frais, il couvre 42% du coût réel de ton trajet. Il faut aller chercher 58 autres pourcents. Tu vas en Wallonie, tu vas en Flandre, ce n'est que 22% parfois moins. Pourquoi ces services sont financés ? Alors oui ce sont des entreprises publiques etc. Et pourquoi les autres, on ne le fait pas ? Pareil pour les vélos partagés ou autres formes de mobilités plus durables. Pourquoi est-ce qu'on ne financerait pas comme le font certaines communes en Flandre avec Blue Bike. Blue Bike c'est la même chose, tu regardes l'évolution de Blue Bike en Wallonie, c'est une catastrophe, ils sont dans 3 villes je pense, à Mons, à Charleroi, à Liège et peut-être Namur. Tu regardes en Flandre, il y en a partout, à toutes les gares, il y en a. En fait, en Flandre, comment ça fonctionne ? Sur 3 euros la location à la journée, dans certaines communes, la commune paie un tiers de ce montant, la région paie l'autre tiers et l'utilisateur paie le dernier tiers, parce que c'est un déplacement en vélo et que c'est

plus intéressant que les gens se déplacent en vélo qu'en voiture quoi. Aujourd'hui ça c'est un gros tabou dans certains endroits. Mais pourquoi l'auto partage ne pourrait pas être partiellement subsidié, même de manière temporaire, juste subsidier le lancement de la station et dès qu'elle est rentable arrêter.

I : C'est intéressant, c'est encore un long débat. Merci beaucoup en tout cas.

Annexe 11 : Retranscription de l'interview de Sylvain Niset – Poppy

SN : Sylvain Niset

I : Interviewer

I : Premièrement, est-ce que vous pouvez vous présenter personnellement ? Et présenter Poppy également.

SN : Je m'appelle Sylvain, je suis CEO de Poppy depuis septembre 2019. J'ai pris le rôle de CEO en cours de route du projet Poppy qui a été lancé en janvier 2018. Aujourd'hui, Poppy en quelques chiffres c'est une trentaine d'employés, c'est une flotte de 700 voitures qui sont réparties de façon plus au moins égale entre Bruxelles et Anvers, avec des plans d'expansion assez forts en Belgique dans les mois qui viennent, la taille de la flotte va fortement augmenter, tant pour les voitures que pour les trottinettes. Aujourd'hui les trottinettes c'est 500 véhicules sur la ligne d'Anvers, et il y en a beaucoup plus qui vont arriver dans les mois qui viennent. On appartient à 100% à D'Ieteren Auto et le projet a été lancé via la filiale de D'Ieteren Auto qui s'appelle Lab Box, qui est l'incubateur des nouveaux projets de mobilité de D'Ieteren. Et on était le tout premier projet de Lab Box qui a été lancé. Aujourd'hui on fait partie d'un groupe d'environ 10 startups de mobilité au sein de D'Ieteren.

I : On peut passer à une introduction sur le sujet. Pourriez-vous nous donner votre définition de l'économie de partage ?

SN : En tout cas, par rapport au carsharing, l'objectif c'est de réduire la pression de la voiture dans les villes. Je parle de la voiture ici mais on a aussi des trottinettes parce qu'on a une vision multimodale. La mobilité partagée permet aux gens de faire un shift de la possession de la voiture vers la multimodalité. Le carsharing et les trottinettes font parties du maillon d'une chaîne, parce que la mobilité de demain c'est la combinaison de différents moyens de transport en fonction des besoins. Poppy est là pour essayer de faire un shift modal, pousser les gens à ne plus utiliser de voiture et utiliser différents moyens de transport dont le carsharing et la trottinette.

I : Donc c'est vraiment dans l'objectif de fournir à l'utilisateur différents moyens de mobilité. Pour continuer, est-ce que vous pourriez nous donner votre définition de la voiture partagée ?

SN : La voiture partagée est par définition un véhicule qui est partagé par la communauté d'utilisateurs (de Poppy), pour lequel ils vont avoir accès à une offre tout incluse. Le modèle

de Poppy c'est un prix à la minute qui inclus l'ensemble des frais relatifs à l'utilisation d'une voiture, cela va du carburant à l'assurance en passant, c'est une caractéristique importante, au parking inclus dans le prix payé par l'utilisateur.

I : Quels sont pour vous les objectifs principaux de la voiture partagée, de manière générale ?

SN : L'objectif de la mobilité partagée c'est d'opérer un shift modal, c'est de changer de paradigme dans la mobilité, de la possession d'une voiture vers l'utilisation de différents moyens de transport en fonction de ses besoins. La mobilité partagée, que ce soit en voiture, en vélo, en scooter, peu importe, s'inscrit dans une mobilité globale dont l'élément central sont les transports en commun. La plupart des gens qui utilisent Poppy de manière assez régulière sont des utilisateurs des transports en commun et vont utiliser Poppy lorsque les transports en commun ne répondent pas à leur besoin, parfois ils vont utiliser la trottinette pour un court trajet ou ils vont utiliser la voiture pour un trajet plus long ou ils vont utiliser une voiture partagée parce que les transports en commun ne répondent pas de façon efficace aux besoins et ils doivent transporter des choses par exemple. Il y a énormément de use-cases qui feraient que quelqu'un utilise une voiture ou une trottinette mais de façon générale Poppy est là pour organiser un shift modal en partenariat, pas officiel, de fait avec les autres acteurs du transport.

I : Pourriez-vous nous donner les utilisateurs « types » de la voiture partagée ? Dans votre cas, les utilisateurs « types » de Poppy, s'il y a un persona à définir.

SN : C'est assez standard, ce sont principalement des hommes, qui ont une moyenne d'âge entre 25 et 35 ans, qui sont urbains. Au niveau de l'éducation, relativement élevée par rapport à la moyenne. Et qui utilisent principalement Poppy, c'est une particularité de Poppy, pour des loisirs.

I : Cette différence homme-femme est fort marquée ?

SN : Pas super fort marquée mais elle est visible.

I : Ok. Vous en avez déjà parlé brièvement, mais quels sont les principaux acteurs engagés dans l'intégration des voitures partagées en Wallonie et à Bruxelles ? En dehors des utilisateurs et vous.

SN : Les stakeholders il y en a plein. L'un des plus importants est bien sûr les pouvoirs publics. Même s'ils sont plus là pour donner un cadre général dans lequel on peut opérer, qui sont plus des éléments contraignants qu'encourageants. On doit avoir l'aval des autorités publiques pour

opérer dans la plupart des cas. Ils vont mettre différentes conditions, ça c'est la difficulté en Belgique, chacun a ses règles et sa vision des choses. Il y en a qui vont vous imposer un certain nombre de véhicules par ville, il y a qui vont vous imposer le type de véhicule en fonction des émissions de CO2, il y en a qui vont avoir des politiques de parking super accommodantes pour l'utilisateur et d'autres moins. En général, ce sont vraiment les éléments centraux que les pouvoirs publics vont pouvoir nous mettre et ça va avoir un impact assez énorme sur la rentabilité potentielle d'un projet. Donc ce n'est pas un impact au quotidien dans le sens qu'on doit travailler avec eux au day-to-day, mais ils vont quand même mettre un cadre qui va avoir une grosse influence dans la rentabilité d'un projet.

Après il y a plein d'autres stakeholders, qui sont plus des fournisseurs que Poppy a besoin pour fonctionner. La plupart des choses qu'on fait ont été faites en interne, ce qui n'était pas le cas au début de Poppy. Maintenant c'est le cas. Mais un élément central en termes de fournisseur que je peux donner, c'est bien sûr les fournisseurs de voitures, notre élément central. Ensuite il y a les fournisseurs d'IoT, c'est toutes les box qu'il faut mettre dans les voitures pour pouvoir les contrôler à distance, ça a un impact assez énorme sur le business aussi. Il y en a plein d'autres, mais il y en a qui sont moins relevant que d'autres. Je dirais que ça c'est vraiment les principaux, ceux qui ont beaucoup d'impact.

Après il y a certains acteurs, qui vont externaliser complètement leur IT et donc toute la plateforme va être outsourcée, ce qui va avoir un impact gigantesque sur le business. C'était le cas de Poppy au début mais ce n'est plus le cas aujourd'hui.

I : Et des acteurs plus « indépendants » tels que Mpart ou autres vous aident un peu dans la promotion de la voiture partagée ?

SN : Non, pas du tout.

I : Les communes ne font pas de la promotion ou autre pour leurs habitants ?

SN : Si, il y en a mais ça reste très anecdotique. On vient de signer un partenariat avec une commune de Bruxelles qui va offrir et subventionner une partie de nos abonnements chez leurs citoyens pour une durée d'un an, dans l'espoir qu'ils se mettent au carsharing. Mais c'est le seul exemple que je peux vous donner. De façon générale aujourd'hui, les pouvoirs publics sont plus des contraintes que des atouts. Mais il ne faut pas l'écrire tel quel bien sûr. On doit se battre constamment avec les pouvoirs publics pour leur faire comprendre que la façon dont ils font les choses n'est pas du tout pragmatique, elle est plus liée à ce que les gens vont penser de... Un

exemple que je peux te donner, c'est typiquement le type de véhicules qu'on peut avoir dans une flotte de carsharing. En Belgique, il est impossible de faire marcher un système en free floating avec des véhicules électriques, et on le sait parce qu'on en a eu pleins des véhicules électriques et on en a encore aujourd'hui. La rentabilité de ces véhicules est désastreuse. Alors que les véhicules conventionnels à essence ou hybrides fonctionnent très bien. Il y a plein d'éléments qui se combinent derrière ça, mais il y a plein de réalités qui font que ces véhicules ne marchent pas. Et typiquement les pouvoirs publics vont essayer de nous pousser en termes d'image parce qu'ils vous donnent des avantages de parking. Ils vont dire : « ok on vous donne du parking gratuit, mais en contrepartie on veut que vous soyez plus verts que verts ». Ils vont essayer de nous imposer des restrictions en termes de type de véhicules, juste pour l'image alors qu'en fait en termes de rentabilité c'est désastreux. C'est typiquement le genre de choses sur lesquelles on doit se battre constamment. Après il y a d'autres choses, je mentionnais cette commune qui nous donne un avantage, mais après il ça reste anecdotique dans les chiffres mais c'est plus au niveau régional, c'est la prime « Bruxell'air » où quand on vend sa plaque d'immatriculation, on peut recevoir, je sais plus si c'est 500€ ou 1000€ de crédits chez différents acteurs et Poppy en fait partie. Mais ça reste ultra anecdotique par rapport à notre chiffre d'affaires global. Il y a quelques initiatives comme ça mais l'impact est très négligeable.

I : Ok. On va passer plus dans le modèle d'affaires en free floating qui concerne Poppy. Pouvez-vous nous donner les grandes caractéristiques de ce modèle et de Poppy, au niveau du fonctionnement, des coûts pour l'utilisateur etc.

SN : Aujourd'hui le business est relativement simple, l'utilisateur doit payer un prix à la minute. Il y a 2 grands prix à la minute, il y a le prix de conduite quand on commence à conduire, on paie 39 cents à la minute TTC, et quand on gare le véhicule en réservation on paie 30 cents la minute. Ça c'est la règle de base. En plus de cela, il faut ajouter un coût d'unlock. Quand on commence son trajet, on paie automatiquement 1€, ça c'est un coût supplémentaire qui s'ajoute au prix à la minute. Après il y a différentes variables qui peuvent rentrer en ligne de compte, notamment ce qu'on appelle le daily fee. En fait, quand on prend un véhicule et qu'on commence à payer à la minute, sur 24h on peut faire maximum 200 kilomètres avec la voiture. Quand quelqu'un dépasse un certain seuil, le système va calculer automatiquement un coût qui va capter le trajet à 99€ pour 24h. Ce n'est pas négligeable en termes de chiffre d'affaires. Maintenant on vient de lancer ce qu'on appelle les day-pass, donc au lieu de commencer son trip et d'attendre qu'on ait fait les 24h et d'être capté à 99€, on peut acheter à l'avance un day-pass à 75€. Là alors on peut faire plusieurs trajets avec une voiture. On a accès quelque part en

illimité à Poppy pendant 24h. Ce n'est pas négligeable non plus. Ça a été lancé il y a un mois et ça marche très bien.

Après on a tout un système d'abonnements qu'on peut payer. On a 3 différents abonnements, et plus on paie par mois, en fait c'est un abonnement mensuel sans engagement, mais quand on prend l'abonnement, on a des discounts. Plus on paie, plus on a des discounts au prix à la minute, par rapport aux unlock, etc.

I : Est-ce que l'abonnement est obligatoire pour une utilisation ?

SN : C'est au choix.

I : Au niveau de l'utilisation même, l'utilisateur peut sortir de la zone mais doit revenir obligatoirement et finir son trajet dans la zone ?

SN : On ne peut pas effectivement arrêter un trip hors d'une zone. On peut se mettre en pause, donc vous pouvez très bien prendre une voiture à Bruxelles et faire un tour à Liège. Mais quand vous serez à Liège, vous ne pourrez pas arrêter votre trip, vous le mettrez en pause et paierez 30 cents la minute. Donc typiquement, quand on fait des longs trajets comme ça, il est plus intéressant et plus malin d'acheter un day-pass à 75€. Il faut bien avoir en tête que 75€ la journée ce n'est rien du tout en termes de prix. Il y a l'essence qui est comprise, le stationnement et l'assurance est comprise, il y a tout, plus le véhicule bien sûr. Ça défie un peu toute concurrence en termes de prix.

I : Quels sont selon vous les avantages pour les utilisateurs mais également pour la société Poppy en elle-même de ce modèle-là, comparé aux autres modèles tels que Cambio en roundtrip ou même des modèles différents qui peuvent être organisés entre voisins ou autres.

SN : Disons que le seul gros acteur en Belgique en parallèle de Poppy c'est Cambio, avec un modèle en station based. Le station based s'adresse à une clientèle à priori différente. Il n'y a pas beaucoup d'overlap entre nos utilisateurs. Ce sont des utilisateurs assez différents, avec des besoins différents. La population de Poppy est plus jeune comparé à Cambio. En termes d'utilisation, Cambio est plus utilisée pour des longs trajets planifiés à l'avance, alors que Poppy, en moyenne, sont des trajets plus courts et moins planifiés, c'est un peu sur l'instant si vous êtes pressés ou autre. Alors que Cambio c'est beaucoup plus dans la planification, il faut déjà prendre la voiture dans la station. L'avantage de Cambio c'est qu'on sait que la voiture se trouve à un endroit précis. Mais le désavantage c'est qu'il faut la ramener à cet endroit-là. Donc c'est d'office des roundtrips, toujours. Alors que Poppy, si vous habitez à Ixelles et que vous

voulez faire votre trajet pour aller dans le Nord de Bruxelles, vous pouvez très bien le faire puis rentrer en transport en commun. Il y a quand même moins de contraintes pour ce type de trajet. Entre Poppy et Cambio c'est vraiment une utilisation différente. Cambio il faut plus prévoir à l'avance, Poppy c'est plus instantané, il y a moins de planification à l'avance. Je dirais que c'est vraiment les 2 éléments qui différencient très fortement les modèles.

I : Nous avons également ressorti que le grand avantage était la flexibilité pour les utilisateurs qui permet de ne pas spécialement réserver la voiture mais également de pouvoir la garer où l'on veut.

SN : Les modèles free-floating sont plus flexibles mais ils ont également un grand désavantage, qui peut être pallié de différentes façons, ce n'est pas une règle absolue, c'est que la voiture elle bouge par définition. La grosse difficulté du free-floating c'est, comment je peux m'assurer qu'il y a toujours une voiture près de mon client quand il en a besoin ? Et ça par définition on ne le contrôle pas car on peut s'arrêter n'importe où dans n'importe quelle zone. L'élément absolument central quand on fait une enquête client, c'est de savoir quelle est la distance moyenne qui sépare mon client et mes voitures. La seule façon de pallier ce problème, et ce sont des choses qu'on voit très clairement avec les trottinettes, c'est avoir une densité très forte. Il faut beaucoup de véhicules dans une zone pour limiter ce risque d'avoir des véhicules en moyenne qui sont trop loin par rapport au client. Alors que pour Cambio les stations, elles sont là, elles sont là, je vais dire que pour quelqu'un qui habite à côté de la station, cette question ne se pose jamais. Par contre le problème pour Cambio, c'est que comme ils ont un modèle de stations, pour faire un maillage ça leur prend quand même pas mal de temps car ils doivent aller les voir dans chaque commune en disant qu'ils aimeraient bien s'implanter dans la commune et en demandant quels sont les places de parking qui pourraient être réservées et ils doivent négocier avec les pouvoirs publics toute la journée pour pouvoir avoir des places de parking, avoir un bon maillage. Alors que nous, c'est quelques clics de souris dans le système pour créer une zone avec un accord global avec la ville de Bruxelles et ensuite on est parti quoi.

I : Cela répond également un peu à la question suivante qui était plus de savoir les différents inconvénients du modèle en free floating. Nous on en a ressorti la logistique, comme vous en parliez qui était plus importante et plus compliquée au niveau de la répartition des véhicules dans une zone.

SN : Juste l'élément vis-à-vis de la logistique, si vous avez fait des recherches, vous l'avez peut-être lu, on parle de concept de « rebalancing », ce qui signifie de mettre les voitures là où il

faut. Ça, ça ne marche pas, on l'a essayé mais clairement là, ce n'est pas rentable. La seule manière de régler ce problème, c'est une grosse densité. Pour y arriver, il faut des reins très solides, il faut des gros investisseurs derrières pour être capable d'encaisser des millions d'euros d'achat de véhicules ou de leasing de véhicules pour avoir une grosse densité de véhicules. Donc, ça c'est une grosse barrière à l'entrée quand on veut se lancer en free floating.

I : La logistique liée vraiment à l'entretien du véhicule, faire le plein, faire l'entretien du véhicule et autre, est-ce que ça c'est pour vous une difficulté organisationnelle également ?

SN : Cela l'était, mais aujourd'hui, de nouveau comme je vous l'expliquais, Poppy a une logique d'internalisation à 100% pour maîtriser toute la chaîne de valeur et tous les processus. C'est au mois de décembre, je pense qu'on a lancé le card less fueling qui est la possibilité de faire le plein d'essence directement dans l'application. Avant c'était notre personnel qui s'en occupait, maintenant pour une majorité, ce sont nos clients qui s'en occupent. On a retiré cette partie de l'équation en terme logistique. Ensuite, l'entretien, c'est une fois par an, je veux dire, ce n'est insurmontable. Ce qui est embêtant en termes de logistique, ce sont les véhicules qui vont être vandalisés, les véhicules qui vont avoir un pneu crevé, tout ce genre de choses. Mais je veux dire une voiture Cambio ou une voiture Poppy peut souffrir des mêmes maux. La logistique, même si on est basé en station, au final les voitures sont en maillage complet dans la ville même en station j'aurai beaucoup de logistique aussi. La différence c'est que nous les voiture elles bougent, elles vont être par définition, jamais au même endroit, mais on a une localisation GPS donc pour nous ça ne change pas grand-chose.

I : Top, on va passer plus aux leviers et freins liés au développement de ces modèles-là. Petite question d'introduction à cela, on a vu selon une étude d'Autodelen, un organisme flamand, ils ont fait une étude pour voir le nombre d'utilisateurs de la voiture partagée en Belgique et on voit qu'il y a une nette différence entre la Flandre, Bruxelles et la Wallonie. Il y a environ 120 000 utilisateurs en Flandre, 63 000 à Bruxelles et 8000 en Wallonie. Selon vous, quels sont les facteurs qui peuvent expliquer ces différences ?

NS : Je ne suis pas tout à fait d'accord avec ces chiffres. Autodelen, on les connaît bien, les données ils ne les pondent pas de nulle part, ils les reçoivent de ce que les providers veulent bien leur donner comme information. Comme ce sont des données ultra sensibles, en tout cas, les données de Poppy, on ne leur donne pas. Ce que je peux moi dire, c'est qu'il y a plus de demande en Carsharing à Bruxelles qu'à Anvers et c'est tout à fait logique puisque la ville est deux fois plus grande qu'Anvers. Donc le potentiel de Bruxelles, et c'est normal puisqu'il y a

plus de densité de population, il est plus grand à Bruxelles qu'à Anvers. La vraie question, c'est, là je parle de façon globale, c'est quels sont les incentives que le gouvernement tant fédéral que régional met pour décourager l'utilisation de la voiture. Parce que le vrai trigger, il est là, parce que de passer en multimodal demain, ça implique de changer ses habitudes. La mobilité, par définition, c'est une habitude, vous n'avez pas envie de réfléchir tous les matins et vous demander ce que vous allez faire pour aller au bureau. Non, tous les matins, vous avez votre habitude, vous prenez votre train de 8 heure et vous arrivez à telle heure et voilà. La mobilité ça s'inscrit dans une habitude. Le challenge, il est de pousser les gens à changer leurs habitudes et à penser multimodal et ça requiert un effort, ce n'est pas facile et ça implique des contraintes que les gens n'ont pas forcément envie de s'imposer. Typiquement, nous, ce qu'on voit, c'est que les gens qui ont déjà fait le shift de l'utilisation des transports en commun, ont une propension plus élevée à utiliser le carsharing. Qu'est-ce qu'on peut en déduire, ça veut dire qu'une ville qui a des transports en commun solides, qui fait que les gens ne perçoivent pas le transport en commun comme une contrainte, mais plus comme un avantage, aura un vivier de personnes prête pour le carsharing plus élevé que dans d'autres villes. Typiquement, à Bruxelles, on en parle à longueur de journée dans les journaux, les transports en commun ne sont pas efficaces, c'est déjà une partie de l'explication, si on est dans une ville comme Anvers où les transports en commun pourraient être perçus comme étant un peu meilleurs, alors oui, à priori il y a une propension plus élevée à utiliser le carsharing, mais ce n'est pas lié à la densité de population, c'est vraiment lié au set-up de mobilité dans une ville. De nouveau, on retombe sur le politique, qui a un rôle à jouer très important. Qui est de premièrement favoriser les transports en commun efficace parce que ça, ça va pousser les gens en dehors de la voiture, mais après il y a plein d'autres éléments qui font qu'une ville peut pousser au carsharing, en tout cas décourager la voiture. Par exemple la « low emission zone » à Bruxelles, où aujourd'hui, il y a de plus en plus de gens qui sont interdits de rentrer dans Bruxelles mais qui n'ont pas l'argent de s'acheter une voiture vont potentiellement devoir rentrer à Bruxelles en transport en commun et ensuite ils vont commencer à compenser les inefficiences du transport en commun en utilisant la voiture partagée. Ça c'est un exemple de mesure qui est prise par Bruxelles aujourd'hui et qu'Anvers adopte également qui est positif, mais c'est quelque chose qui est sur le long court. Ils ne vont pas du jour au lendemain interdire les gens de rentrer dans la ville. D'années en années, au fur à mesure qu'il y a les contraintes qui vont augmenter et que de plus en plus de gens seront impactés par ça, au plus le carsharing va être soutenu. Il y a des mesures encourageantes comme je vous expliquais le « Bruxell'air », des primes pour décourager

l'utilisation de la voiture. En 2030 ou 2035, je ne sais plus, Bruxelles qui a interdit l'entrée des véhicules diesel dans Bruxelles, nouvel élément qui va pousser les gens à laisser tomber leur voiture. L'Europe vient d'annoncer qu'en 2035, il n'y a plus de véhicules essence qui pourront être vendus. Les prix de l'électrique reste relativement élevé, ce qui fait qu'il y a de moins en moins de gens qui peuvent avoir accès à la voiture personnelle. De nouveau, ça va accélérer le shift. Là ici, je parle d'un point de vue fédéral, tous les incentives qui sont données pour les véhicules de sociétés, on n'est clairement pas à la dépossession de la voiture personnelle.

I : ça répond déjà un peu aux leviers ou moyens d'action spécifiques au développement de la voiture partagée ainsi qu'aux freins. Je crois que vous y répondez assez bien là-dessus. Est-ce qu'il y a d'autres leviers ou d'autres freins peut-être plus pour l'utilisateur qui sont liés au développement de la voiture partagée ?

SN : En dehors de l'entreprise, vraiment d'un point de vue macro-environnement, il faut favoriser l'utilisation des transports en communs et défavoriser l'utilisation de la voiture personnelle. Quand déjà ça sera fait, il y a potentiellement beaucoup de gens qui peuvent utiliser un service. Ensuite, l'opérateur il a son rôle à jouer dedans car il doit offrir un service de qualité. Un service de qualité, en tout cas pour le free floating, ça passe par beaucoup de densité, ça c'est vraiment l'élément central, il faut vraiment beaucoup de voitures pour que quand l'utilisateur a besoin d'une voiture, elle soit là au bon moment. Ça, ça demande beaucoup de moyens. Donc il y a une barrière à l'entrée car effectivement, il faut des investisseurs qui soient relativement gros derrière. Il y a plein de petits acteurs en Wallonie ou en Flandre, mais ça reste ultra anecdotique, on ne peut pas attirer les foules avec la taille de leur flotte. Il y a un autre, GreenMobility à Anvers ils ont qu'une centaine de voitures, c'est ridicule, on ne peut pas faire marcher un business model avec une centaine de voitures. Ensuite, les freins, comment faire pour encourager le free floating, enfin le carsharing de façon générale ? Nous ce qu'on sait c'est que la rentabilité dépend énormément de la densité et du type de véhicules que l'on peut avoir. Si demain, Bruxelles ou Anvers nous impose des véhicules électriques c'est la mort assurée. Pourquoi, il y a pleins de facteurs différents. Aujourd'hui, en Belgique, et ce n'est pas forcément le cas dans d'autres pays comme aux Pays-Bas par exemple, le véhicule électrique en Belgique n'est pas du tout implanté, donc il y beaucoup de gens qui ne connaissent pas l'utilisation du véhicule électrique, et c'est toujours la même rengaine, c'est comment je vais faire pour charger, est-ce que j'aurai assez d'autonomie, etc. Il y a plein de gens qui ont peur de prendre un véhicule électrique pour un long trajet parce qu'ils ont peur de l'autonomie. Si les pouvoirs publics nous obligent à avoir des véhicules électriques, ça nous coûte deux fois plus cher qu'un

véhicule essence et on a deux fois moins d'utilisation parce que les gens ont peur de l'utiliser. Ça, c'est un constat au moment où on se parle aujourd'hui, ce n'est pas un constat absolu puisque le temps va faire son œuvre et qu'à un moment donné il y a beaucoup de gens qui vont commencer à avoir utilisé des véhicules électriques et qui vont se rendre compte qu'ils n'ont pas besoin d'avoir 700 km d'autonomie, que recharger le véhicule c'est simple. Donc, si l'opérateur propose des véhicules avec une autonomie décente et qu'il offre un système de chargement qui est facile pour l'utilisateur, comme on fait avec le card less fueling, alors au fur à mesure, je pense que le taux d'utilisation du véhicule électrique va augmenter et qu'il pourra absorber le fait que le véhicule électrique est plus cher. Mais aujourd'hui, ce véhicule électrique est un frein et les pouvoirs publics ont tendance à essayer de pousser l'opérateur, en échange d'un emplacement de parking, à avoir des voitures qui sont plus propres que propres, alors qu'en réalité nous imposer ça sur le court terme, c'est tuer le carsharing.

I : D'accord, comme frein on peut également ajouter, comme vous l'avez mentionné, la crainte de l'inconnue et du changement de mobilité pour l'utilisateur, ça c'est vraiment lié à l'utilisateur même.

SN : Ouais clairement, un véhicule pour qu'il soit rentable doit être capable de capturer un maximum de besoins. Les besoins, c'est des petits trajets et des longs trajets. Et les longs trajets sont des trajets qui, par définition, sont longs et en termes de chiffre d'affaires sont beaucoup plus élevés que les courts trajets et ces trajets longs sont essentiels à la rentabilité d'une voiture. Si une voiture n'est pas capable de capturer ces longs trajets, et on revient sur l'électrique, par définition, cette voiture n'a pas de taux d'utilisation suffisamment élevé et des revenus moyens par trajets suffisamment élevés que pour s'absorber elle-même.

I : Juste un dernier point lié au free floating, vous l'avez déjà mentionné, mais parlez de densité, que c'est nécessaire d'avoir des zones denses et autres, ce modèle-là n'est vraiment pas adapté pour des villes plus rurales ou autres ?

SN : c'est un petit peu compliqué, oui. D'autant plus que dans les environnements plus ruraux, les transports en communs, il n'y en a pas, les gens ont des voitures, ce n'est pas un environnement favorable. De nouveau, c'est un constat à l'instant T, l'avenir sera différent, certainement, mais aujourd'hui, c'est ce qu'on constate. Par exemple le projet de RER , oui clairement si ça peut connecter plus de zones rurales en Flandre et en Wallonie et à Bruxelles qui inciterait les gens à ne plus posséder de voiture. Alors le carsharing pourrait prendre sa place, mais là on est sur des horizons de temps de plusieurs années.

I : Est-ce qu'en Wallonie, vous pensez à un développement dans certaines plus grandes villes ?

SN : Oui, Bruxelles et Anvers, ça c'est vraiment les deux grosses zones, et ça ne changera pas. On est en train de regarder pour certaines villes en Flandre et en Wallonie, mais il y a tellement de facteurs à prendre en compte pour le lancement d'une ville qu'il y a très peu de villes éligibles en Belgique, donc Poppy va certainement devoir s'expatrier à l'étranger pour pouvoir grandir.

I : D'accord, ça répond à l'ensemble des questions que j'avais, sauf si vous avez quelque chose encore à ajouter, moi de mon côté, j'ai eu toutes les réponses qu'il me fallait. En tout cas, un tout grand merci pour votre aide, ça nous sera fort utile pour la rédaction de notre mémoire.

SN : Pas de soucis, ce que je peux ajouter, c'est que Poppy est maintenant avec un EBITDA positif, donc on est pratiquement rentable, ce qui est un exploit dans le sens où il n'y a quasiment aucune entreprise de carsharing en free floating qui sont rentables. Je ne sais pas si vous avez lu un peu les nouvelles récemment où Sharenow est vendu à Stellantis. ShareNow, c'était Daimler/BMW, il y a deux ans et demi, ils se sont retirés de toute l'Amérique du Nord, ils se sont retirés de Belgique et maintenant, ils font encore un step down et ils vendent tout à Stellantis, donc c'est vraiment un aveu d'échec après des milliards et des milliards investis. Il y en a eu d'autres en Belgique qui ont essayé comme Zipcar que Poppy a racheté, qui n'a pas marché non plus. Donc je veux dire, faire marcher du carsharing en free floating, c'est excessivement compliqué. Effectivement, Poppy, avec tous les trucs que je vous ai expliqué, commence un peu à comprendre la recette secrète pour la faire marcher. Effectivement, ça passe par des éléments hyper centraux, l'environnement politique sur lequel il faut pouvoir influencer le plus possible, la densité de véhicules, le bon choix de véhicules, une expérience la plus seamless possible. Quand on met tout ça ensemble, ça se sont vraiment les éléments centraux, on a une chance d'y arriver.

I : Quand vous parlez de succès et d'échecs pour d'autres entreprises, c'est vraiment lié au manque d'utilisateurs ou à la structure des coûts ou autre ?

SN : Non ce n'est pas vrai, c'est ce que Sharenow a dit quand ils sont partis. Mais non, c'est beaucoup trop simpliste comme raccourci. C'est beaucoup plus complexe que ça. Le problème de Sharenow, selon nous, c'est qu'ils avaient des véhicules beaucoup trop chers. Des séries 1, des séries 2, des minis, ce sont des véhicules qui coutent entre 25 000 et 30 000 euros. Du coup quand il n'y a pas d'utilisateurs, bonne chance pour le faire marcher, car il faut énormément

d'utilisation pour le faire marcher. Ça c'est un point. Deuxième point, la densité, alors oui ils étaient présents sur Bruxelles, mais ils n'avaient « que » 300 véhicules, 300 units, c'est vraiment limite pour le faire marcher. Il en faut plus. Autre facteur hyper important, c'est le pricing, ils ont un pricing beaucoup trop bas. Forcément avec un pricing bas, il faut un taux d'utilisation super élevé pour le faire marcher. Poppy est à 39 centimes, eux à l'époque, ils étaient à 30 centimes. De nouveau est-ce que c'est cher ou pas ? Pour donner un point de comparaison, une trottinette, ça coûte en 20 et 25 centimes la minute. Une trottinette c'est 500-600 euros à l'achat, une voiture c'est minimum 15 000. Une voiture utilise de l'essence qui est beaucoup plus cher que de l'électricité, il y a l'assurance qui est beaucoup plus cher pour les voitures. C'est ce que vous voyez au niveau des start-ups de façon générale, on voit les taux d'intérêts qui augmentent, le venture capital qui donnent moins de fonds parce que maintenant, ils se rendent compte qu'ils ont donné des fonds à des boîtes qui étaient soi-disant focus sur la croissance, mais qui étaient incapable de générer du profit. C'est un peu là-dedans qu'on est en train de tomber maintenant. Quand on fait le parallèle avec un Sharenow, il n'y a pas assez de commitment pour faire marcher le business model en ayant des prix trop bas, pas assez de voitures, qui ne sont pas adaptées. Puis on tire des conclusions généralistes en disant qu'il n'y a pas assez d'utilisateurs. C'est plus subtil que ça.

I : Encore un tout grand merci, courage pour le développement de Poppy à l'avenir.

SN : Il y a encore plein de voitures qui arrivent dans les 6 mois donc ça va aller. Merci à vous, courage et au revoir.

Annexe 12 : Retranscription de l'interview du Professeur Bart Jourquin

BJ : Bart Jourquin

I : Interviewer

I : Comme on l'a dit, l'objectif de notre mémoire est de comprendre les différents modèles d'affaires de voiture partagée existant en Wallonie et à Bruxelles afin d'en dégager les principaux avantages et inconvénients, également les freins et leviers ou facteurs clés de succès au développement de ce concept. Cet entretien sera sous forme d'entretien semi-directif pour vous permettre de vraiment donner votre opinion à travers des questions ouvertes pour que celles-ci ne soient pas biaisées afin de réellement donner votre opinion et votre expérience vis-à-vis de ce sujet. La première question est assez classique, mais pouvez-vous vous présenter ? Quel est votre domaine d'expertise ?

BJ : Moi je suis professeur ici, à l'UCLouvain dans tout ce qui est transport et mobilité. J'ai une expérience, enfin j'avais commencé ma carrière dans le privé, dans l'informatique. Parallèlement à mon travail d'universitaire, j'ai aussi été membre de beaucoup de conseils d'administration qui sont liés au transport et à la mobilité, plus marchandise que personne. Quoique, j'ai par exemple été membre du conseil d'administration de la SNCB, donc tout ce qui est train, de la SOFICO, qui sont les infrastructures routières, entre autres, en Wallonie, actuellement, je préside le conseil d'administration du port autonome du centre et de l'ouest, c'est à dire, toutes les voies d'eau entre Seneffe et Comines. Je dirais, le transport et la mobilité sont vraiment mon core business.

I : Du coup si vous êtes prêt, on vous propose de plonger tout de suite dans le vif du sujet, la première chose qu'on vous demanderait, ça serait de nous donner, si vous avez de tête, une définition de l'économie de partage, puisque comme on le dit, la voiture partagée fait partie de ce modèle économique.

BJ : C'est une bonne question ça. L'économie de partage, la première idée qui me vient à l'esprit c'est qu'on change de paradigme. On passe d'un paradigme de possession de quelque chose à un paradigme d'usage de quelque chose. C'est quelque chose qui existe dans beaucoup de domaines, mais effectivement en mobilité on voit émerger ça maintenant depuis presque 20 ans où on essaie de permettre aux gens de répondre à leur besoin de mobilité, non pas en possédant leur propre moyen de transport, mais en en utilisant un sous différentes formes. D'une certaine façon le transport en commun est aussi de l'économie de partage, même si on est plutôt

dans l'économie publique dans ce cas. Mais le partage de voitures, le partage de vélos, font partie de ces nouvelles tendances qui ont eu un peu de mal à décoller mais aujourd'hui, on se rend compte qu'en tout cas, pour les jeunes couples urbains, ce sont des options qui sont très vite envisagées.

I : On a aussi notre propre définition et nous mentionnions également les plateformes. Vous pensez que grâce aux plateformes nouvelles, vous pensez que ça peut favoriser le développement de l'usage de tous ces moyens de transport ?

BJ : Je n'en sais rien. Je pense que l'usage des plateformes vient simplement du fait qu'aujourd'hui. Enfin l'émergence de l'économie de partage apparaît au moment où les gens utilisent des plateformes. Alors est-ce que l'usage des plateformes a accéléré le mouvement ? Je ne sais pas vraiment le dire, mais ça semble indissociable du moins. On a ça dans pleins de domaines, en informatique, on parle de « Software as a service » (« SaaS ») et en mobilité on parle maintenant de « Mobility as a service » (« MaaS »). Pour pouvoir avoir une certaine souplesse, ça passe obligatoirement par des plateformes internet quels qu'elles soient.

I : Très bien. Nous avons également la dimension communautaire, enfin c'est peut-être une utopie, mais l'idée derrière est de rapprocher les gens, créer du lien. Pensez-vous que ça aussi c'est important dans l'économie de partage ou bien c'est juste une petite partie ?

BJ : Dans l'économie de partage en général oui. Pour le partage de voiture, je ne pense pas. Parce que finalement les utilisateurs successifs de la voiture ne se rencontrent pas. Maintenant, il y a une autre forme des économies de partage, tout ce qui est des modèles de Blablcar où quelqu'un a sa voiture, possède sa voiture, mais offre un service. Ici ce n'est pas la voiture qui est partagée, enfin si elle est partagée, pas par quelqu'un qui va pouvoir la prendre mais par quelqu'un qui va pouvoir accompagner. Là effectivement, c'est quelque chose qui peut rapprocher les gens. Maintenant il n'y a rien de nouveau. Faire de l'auto-stop, cela a pratiquement disparu. Moi quand j'étais jeune, c'était très souvent le cas. Je me souviens ici à Mons, par exemple, pour les gens qui montaient sur le campus, quand j'étais jeune professeur ou jeune chargé de cours, il n'arrivait jamais qu'au feu rouge plus loin, il n'y avait pas des gens qui essaient de monter. Ça fait des années que je n'ai plus vu ça. Donc c'est une autre mentalité.

I : Maintenant nous avons une autre question qui est vraiment pour poser le cadre. Est-ce que vous avez une définition du business model avec la particularité qu'il soit innovant ? Expliquer ce qu'est concrètement un business model et ensuite innovant.

BJ : L'objectif du business model est toujours de démontrer qu'une activité est rentable ou non. On peut décider comment on définit la rentabilité, pour la plupart des gens, la rentabilité se mesure de manière purement financière. On peut élargir ce concept comme, par exemple, l'introduction de coûts, externe, de production et pleins de choses comme ça qui sont liées. On prend de nouveau plus un point de vue d'économie publique que d'économie privée. Innovant, pour moi ça veut dire que c'est un business model qui n'a pas encore été testé par ailleurs. Mais voilà, c'est très vaste.

I : Pour introduire un peu plus la notion de la voiture partagée, est-ce que vous pourriez nous donner votre définition ou les principales caractéristiques qui ressortent de la voiture partagée ?

BJ : Pour moi il y a déjà au moins deux points de vue différents entre la voiture partagée. Blablacar ou autre, j'ai une voiture, mais je laisse quelqu'un d'autre profiter des sièges vides. C'est aussi un partage de voiture. Il n'y a pas forcément un business modèle, quand on fait de l'auto-stop, c'est en général gratuit. Quand on fait BlaBlaCar, la personne intervient pour les frais. Maintenant, on voit que ce type de modèle là, de partage de voiture dans ce sens-là est de plus en plus promu par les entreprises, qui incitent leurs employés à covoiturer avec certains avantages. La garantie d'avoir une place de parking sur place, un rabatement fiscal, enfin des choses comme cela. Une voiture sur une route qu'elle ait 1 ou 5 personne à bord, le nombre de mètres carrés qu'elle occupe, ça reste le même. On partage les places dans ce cas-là. La deuxième facette de l'économie de partage, enfin de la voiture partagée, c'est probablement le modèle qui vous intéresse le plus dans votre mémoire, c'est la location d'une voiture à court terme.

I : En effet, dans le cadre de notre mémoire, on est vraiment dans le cadre où c'est l'utilisateur final qui conduit la voiture et où il y a, à priori, une seule personne dans cette voiture. Selon vous, pour revenir sur les deux définitions précédentes, en quoi, selon vous, cette définition de voiture partagée est intégrée dans l'économie de partage et dans le fait d'être un business model innovant ? Si tel est le cas.

BJ : Tu veux bien répéter ta question car elle n'est pas simple ?

I : Selon vous en quoi la définition ou les caractéristiques de la voiture partagée est intégré dans les définitions précédemment données de l'économie de partage et des modèles d'affaire innovants si elle est intégrée dedans ?

BJ : ça a certainement été innovant lorsque ça a été créé. Lorsque cambien et tout ça a été créé, ça a été innovant. Aujourd'hui ce n'est plus très innovant, c'est quelque chose qui est rentré dans les mœurs. On a à peu près le même business model pour tous ces types de véhicules, enfin je vais dire, c'est la voiture, les vélos, la trottinette, le vélo électrique avec toujours à peu près les mêmes difficultés qui sont de permettre, par exemple, à quelqu'un de prendre une voiture, mais de la déposer ailleurs ce qui complique le business car il y a des problèmes de relocalisation et des choses comme ça. Lorsque ce sont des voitures électriques, il y a le problème de la charge. Est-ce qu'aujourd'hui c'est encore innovant ? Je pense que non. Ce sont des modèles qui aujourd'hui existent encore bien. Ce qui peut être encore plus innovant, c'est quand on le couple à un autre service. On pourrait très bien imaginer, ça n'existe pas en Belgique, que vous louez une voiture, mais que ça appartient à une grande chaîne de magasins et que si vous faites vos courses là, vous avez un rabais sur le coût de la location. Enfin, on peut imaginer des choses comme ça. En Belgique je ne vois pas trop ça, je vois plutôt des modèles qui sont devenus assez classiques.

I : Pour vous quels sont les principaux objectifs de l'implémentation de la voiture partagée ? L'objectifs de ces entreprises qui implémentent la voiture partagée.

BJ : Ce qu'elles annoncent, en tout cas, c'est d'essayer de compenser une des faiblesses importantes des voitures, c'est qu'une voiture pendant 90% de son temps, elle ne roule pas. Moi ma voiture, pendant que je suis ici, m voiture est sur le parking, elle ne bougera pas jusque quand je repars d'ici. Il y a quelque part une ressource qui pourrait être utilisée mais qui ne l'est pas. C'est un peu ça l'idée de la voiture partagée. Autrement dit, si on est à plusieurs à partager la même ressource, globalement il en faudra moins et dans ce cas-ci, on va globalement réduire le parc automobile. C'est un peu ça l'idée qu'il y a derrière. Il faut se rendre compte qu'aujourd'hui les sociétés qui fonctionnent, là où cela reste rentable, ce sont dans des environnements urbains ou péri-urbains. Vous le verrez très peu dans les campagnes parce que les gens ont besoin de plus longtemps de leur voiture. Parce que si vous allez quelque part, il n'y a personne d'autre qui va aller jusque-là pour reprendre une voiture. Aujourd'hui, on est plutôt dans cette logique urbaine.

I: Pensez-vous qu'il y a un objectif durable ou environnemental de la voiture partagée ?

BJ : Les kilomètres qui sont faits, ils sont faits. La pollution est la même que ce soit une voiture partagée ou une voiture pas partagée. On est plus dans l'occupation du sol. On est aussi, quand on examine la pollution sur ce qu'on appelle le cycle de vie d'un véhicule, de sa construction jusqu'à son recyclage, s'il y a moins de voiture, évidemment, on va consommer moins de ressources, on aura moins de problèmes de ce type-là. Il y a cette dimension un peu environnementale qui apparaît. L'idée c'est vraiment d'essayer de limiter le nombre de voitures et donc ça peut avoir un impact sur la congestion, sur les places de parking. Il y a tout un ensemble d'effets bénéfiques. Alors aujourd'hui, qui reste, plutôt de l'ordre théorique parce que le nombre de voitures partagées reste trop faible pour qu'on puisse avoir un véritable effet.

I : On aimerait savoir si vous pensez qu'il y a un utilisateur type de la voiture partagée.

BJ : Oui, aujourd'hui, ce sont les gens qui sont nés après 1990, même les couples, les jeunes couples urbains. Ça c'est classiquement la clientèle type qui se rend compte qu'une voiture coûte trop chère, qui ont un appartement en ville, mais qui n'ont pas de place de parking pour stationner leur voiture, les logements sont très chers et ils sont donc content de ne pas devoir dépenser de l'argent pour une voiture et donc vraiment en dépenser quand ils en ont besoin. Ce sont des gens qui en général ont accès à une offre de service publique de transport facile. L'utilisation de la voiture partagée, c'est d'ordre de l'exception, c'est parce qu'on doit aller chez Ikea ou qu'on doit aller chez belle-maman qui habite à Namur. On est plutôt là-dedans. Donc des gens qui ont l'habitude d'utiliser au jour le jour, autre chose qu'une voiture.

I : Quels sont selon vous, les principaux acteurs engagés dans l'intégration de la voiture partagée en Wallonie et en région de Bruxelles-Capitale ?

BJ : Acteurs, vous voulez dire les sociétés qui le font ?

I : Acteurs ça peut être les gouvernements, ça peut vraiment être tous les acteurs de manière générale pour l'intégration de ces voitures partagées.

BJ : Je ne sais pas trop finalement si le politique est intervenu dans le développement des voitures partagées. Alors ils le voient plutôt d'un bon œil, enfin certains partis, mais à ma connaissance, il n'y a pas eu de volonté politique de développer ce type de services. C'est vraiment des sociétés qui ont commencé avec des petites choses et puis finalement quelques grands acteurs aujourd'hui, je pense à Vinci et à d'autres, se rendent compte qu'il y a quelque chose à aller chercher là-dedans et qui maintenant se lancent sur le marché. Je pense que l'initiative est quand même essentiellement privée.

I : Là, on va passer à l'analyse qu'on a fait des différents modèles d'affaire de la voiture partagées. Premièrement, pouvez-vous nous présenter, si vous en connaissez, différents modèles de la voiture partagée ? Des voitures partagées qui fonctionnent de manière différente.

BJ : J'avoue que je ne me suis jamais vraiment penché sur cette question-là. Encore une fois, il faut bien définir de quoi on parle. Vous descendez d'un avion quelque part, vous prenez une voiture à l'aéroport, c'est aussi une voiture partagée. C'est comme ça que ça a commencée, les locations court terme de voitures, enfin on est plutôt dans le moyen terme, vous faites votre voyage, vous avez besoin d'une voiture pendant x jours, vous la louez quelque part. Alors il y a deux systèmes, soit vous la déposez quelque part, soit vous la ramenez ailleurs. Ça c'est ce qui a vraiment été le premier modèle de voiture partagée, qui existe encore aujourd'hui. Ce n'est pas de ça que vous parlez non plus ?

I : Non.

BJ : Mais historiquement c'est ça. Après on a eu ce qu'on appelle le leasing à long terme, la grosse différence c'est que c'est une voiture que vous donnez à quelqu'un à long terme, ce sont les voitures de société en gros, donc on n'est pas dans le partage. Puis vous avez les modèles de type Cambio qui sont des locations à très court terme, pour quelques heures, une demi-journée, une journée.

I : Nous allons vous donner les quatre grandes catégories de modèles que nous avons identifiés. Il y a premièrement un modèle en B2C basé sur des stations avec soit un modèle en « roundtrip », en boucle fermée, où un utilisateur peut, donc ça c'est le cas de Cambio, prendre une voiture et la ramener à la même station. On a également dans ce modèle, le modèle « one way » où on peut déposer le véhicule à une autre station. Ensuite, il y a le modèle B2C en « free floating », en flotte libre, c'est le cas de Poppy à Bruxelles où on peut prendre une voiture et la déposer n'importe où du moment qu'elle reste dans la zone. Ensuite, on a deux modèles qui sont plus organisés entre particulier « Peer-to-peer » en passant généralement par une plateforme où des particuliers peuvent mettre en location leur voiture sur une plateforme comme fonctionnerait Airbnb ou autre. Et ensuite le modèle plus collaboratif, organisés entre particulier également, où c'est entre voisins ou organisé par des structures publiques ou des structures privés comme des sociétés. Là, on se concentre vraiment plus sur de la collaboration où des voisins partagent vraiment une voiture au sein d'un quartier. Ce sont les différents modèles qu'on a analysés et qui existent en Belgique. Sauf le modèle « one way » d'une station à une autre, à priori pour le moment il n'y a plus d'entreprise qui existe, en tout cas en Belgique.

Donc, ce sont les quatre grands modèles que nous avons identifiés dans le cadre de notre travail. Pour continuer sur la voiture partagée, pourriez-vous nous donner les différents avantages que ce soit pour les utilisateurs mais également pour l'entreprise ou l'organisation des voitures partagées, les avantages de la voiture partagée.

BJ : Les avantages de la voiture partagée ? Indépendamment des modèles d'affaire ?

I : Oui et après on vous demandera si en fonction de certain modèle est-ce qu'il y a des avantages plus spécifiques à ces modèles ?

BJ : Les avantages, j'en ai déjà cité. Pour l'utilisateur final, encore une fois je pense qu'il y a un profil type. Quelqu'un qui a accès facilement à des moyens de transport alternatifs, ça peut être bêtement aller à pied ou en vélo ou le transport en commun, il n'a pas besoin d'une voiture tout le temps à sa disposition. Pour lui, c'est une solution tout à fait intéressante. Parce qu'en plus, je l'ai dit tout à l'heure, ça veut dire qu'il ne faut pas louer un garage ou avoir une place de parking devant chez soi. Je crois que ce sont vraiment la cible aujourd'hui de ce type de choses.

I : Pensez-vous qu'il y a une caractéristique économique également ?

BJ : Bah oui, avoir une voiture, ça coûte très cher, les gens ne s'en rendent pas compte, quand je parle à mes enfants de voiture. Je les regarde et leur dit : « Tu sais combien ça coûte ? » et ils me disent : « J'ai mis pour autant d'essence ». Aujourd'hui, on est quand même, pour une voiture, je dirais, standard, on est en coût réel à, je n'ai pas fait les calculs ces derniers mois, avec la flambée des prix du pétrole et autre, et puis il n'y a pas que l'essence, mais on tourne autour des 40 centimes du kilomètre. Il faut tout prendre en compte, il y a l'amortissement de la voiture, il y a l'essence, vous avez les taxes, les assurances et donc même si je dis que c'est cher de louer une Cambio pendant trois heures, oui c'est le cas, mais quand vous faites la somme de vos différentes locations sur une année, comparée au coût total de ce que vous a réellement coûté votre voiture sur une année, c'est très avantageux.

I : Nous avons ressorti également différents avantages, comme vous les aviez cités précédemment, la diminution de la congestion.

BJ : Pour l'instant c'est tellement marginal qu'on ne sait pas vraiment l'évaluer.

I : Diminution des coûts, au niveau de l'avantage économique, mais également avantage au niveau de la flexibilité pour l'utilisateur qui a donc différents moyens de mobilité accessibles

pour lui. Enfin, un avantage plus de confort de vie, où il n'y a pas de préoccupation quotidienne de la voiture partagée, au niveau des assurances ou autre.

BJ : Maintenant, peut-être que dans les désavantages que moi je vois, c'est qu'au fond, on n'a pas toujours besoin du même type de voiture tout le temps. Comme j'ai dit, j'ai 4 enfants, quand ils étaient petits, j'ai roulé avec des Renault Espace parce que voilà. À l'époque, je partais de chez moi avec les enfants dans la voiture mais après 10 kilomètres j'étais tout seul. Ça c'est un exemple. Mais aujourd'hui, le jour où je vais au Brico ou chez Ikea, j'ai besoin d'une voiture importante, pour le reste, elle pourrait être beaucoup plus petite. Donc on pourrait avoir une offre de voitures qui est peut-être un peu plus large que ce qu'on a actuellement. Aujourd'hui Cambio par exemple ce sont toutes des Citroën C3. Cette flexibilité là on ne la retrouve pas. Il faut alors aller louer une voiture chez un loueur habituel pour le faire.

I : Pour revenir sur les différents modèles que l'on vous avait expliqués, soit basé sur des stations, soit en free floating, soit organisé entre particuliers via une plateforme ou non, donc entre voisins, est-ce que vous voyez certains avantages plus spécifiques à certains modèles ?

BJ : Je pense que les gens préfèrent ce qui est simple. Pour moi, un modèle comme Poppy est excessivement facile, car on prend et on laisse. On a moins de contraintes qu'avec un modèle Cambio etc. Le modèle entre voisins je ne connais pas bien, car il y a bien quelqu'un qui a cette voiture. Je ne sais pas comment ça fonctionne ?

I : Souvent ça passe par des organisations qui aident à organiser cela.

BJ : Et la voiture appartient à qui ?

I : La voiture, soit c'est l'organisation qui la propose, soit les voisins l'achètent entre eux. Ce sont des modèles plus collaboratifs, spécifiques à certains quartiers.

BJ : Là on va vite se retrouver avec un problème. Le jour où 2 personnes ont besoin de la voiture en même temps, on va avoir un problème. L'offre est limitée à une voiture. L'idée est intéressante, mais j'avoue que je ne connaissais pas vraiment.

I : Au niveau de l'adaptabilité. On peut se dire que les modèles basés sur les stations sont peu adaptables et strictement réservés pour les villes et les milieux urbains. Est-ce que pour vous ces modèles plus collaboratifs pourraient avoir cet avantage-là ?

BJ : Je ne sais pas si ces modèles plus collaboratifs oui, mais en tout cas un modèle avec plus de flexibilité comme Poppy oui. Encore une fois, si je loue une voiture parce que je veux aller

au supermarché qui se trouve en zone périurbaine, si la station Cambio se trouve à 500 mètres de chez moi, je fais quoi avec mes sacs de courses pour les ramener chez moi ? Oui je peux m'arrêter devant chez moi etc. Mais je veux dire qu'on a quand même la flexibilité qui est importante, et c'est ce que les gens demandent.

I : Vous avez donc répondu également aux inconvénients, je ne sais pas s'il y a d'autres inconvénients que vous voyez soit plus spécifiques à certains modèles, soit de manière générale sur la voiture partagée ?

BJ : Les inconvénients pour moi c'est que le modèle n'est pas adapté en dehors des villes, dans la campagne, ça me paraît assez évident. Sinon, là où ça fonctionne, je trouve que l'idée est excellente et on le voit maintenant avec d'autres formes de mobilités, par exemple ce qu'on fait avec les trottinettes électriques et les vélos, c'est la même chose.

I : Est-ce qu'au niveau des organismes qui gèrent ces voitures partagées, est-ce qu'il y a des inconvénients, des difficultés d'organisations que vous pourriez mettre en évidence ou autre ?

BJ : Oui parce qu'en fait au plus vous offrez de la flexibilité au client final, au plus vos difficultés d'organisation sont compliquées. Donc Cambio avec ses stations fixes sait où sont ses voitures etc. Poppy c'est déjà moins facile.

I : Un dernier petit point qu'on en a ressorti de ces modèles, c'est au niveau de la durabilité. Des modèles tels Poppy sont peut-être moins durables car les gens vont privilégier plus la voiture plutôt que de prendre des moyens de transport plus durables tels que des transports en communs ou autre. Qu'est-ce que vous en pensez ?

BJ : Ça c'est difficile à dire. Parce que même louer une voiture Poppy, c'est quand même un acte... Franchement je n'en sais rien. Une façon de voir, mais vous n'aurez peut-être pas accès aux chiffres, c'est de voir le kilométrage moyen de ces voitures-là par rapport à des Cambio par exemple. Si on a un kilométrage moyen supérieur, on peut se dire que oui finalement, parce que c'est plus facile, les gens l'utilisent plus. Mais ça je n'en sais rien.

I : On va aller sur le point sur les leviers et freins au développement de la voiture partagée. Selon une étude d'Autodelen, un organisme qui s'occupe de la promotion de la voiture partagée en Belgique, il y a eu environ 194 000 utilisateurs des voitures partagées en Belgique. Parmi ceux-ci, environ 122 000 proviennent de Flandre, environ 63 000 de Bruxelles et environ 8000 de Wallonie. Quels facteurs, selon vous, peuvent expliquer ces différences entre les régions ?

BJ : D'abord je dirais, dans la mentalité et les habitudes des gens, les flamands ont toujours plus utilisé le vélo. La voiture fait partie des solutions mais n'est pas la solution unique. C'est entre autres dû au fait qu'on est beaucoup plus dans des milieux urbains en Flandre qu'en Wallonie et que là aussi du coup, il ne faut quand même pas oublier les gens pensent toujours à la congestion à Bruxelles, mais la congestion à Anvers elle est au moins aussi importante qu'à Bruxelles. Trouver une place de parking à Anvers c'est très compliqué. Finalement c'est un peu par la contrainte de ce manque de mobilité et d'accessibilité des parkings que les gens se sont plus rapidement tournés vers ce type de modèles. Là aussi, regardez un peu les chiffres de fréquentation de transports en commun en Flandre et en Wallonie, les flamands les utilisent beaucoup plus. Alors vous allez me dire, il y a plus d'offres etc., c'est vrai. Et en Wallonie il y a quand même une énorme partie du territoire qui est loin de tout. Vous, vous venez du Brabant Wallon, moi j'habite à la frontière française du côté de Tournai. Il me faut déjà 15 minutes pour arriver à l'autoroute. Il y a un bus le matin et un bus le soir.

I : Donc c'est vraiment l'adaptabilité de ces modèles-là qui ne sont pas adaptés aux zones plus rurales.

BJ : Oui. Alors il faudrait éventuellement, et c'est là que peut-être que le pouvoir politique ou les communes par exemple pourraient jouer un rôle. Les communes plus rurales pourraient peut-être investir dans un petit parc de voitures partagées à disposition des gens de leur commune. Ce serait alors du type d'un service public. Ce n'est pas forcément rentable mais c'est une réflexion à avoir.

I : Justement, un petit peu lié à ce que vous venez de dire, quels sont d'après vous les principaux leviers et moyens d'actions qui permettent le développement de la voiture partagée, que ce soit justement dans des zones plus rurales ou plus urbaines ?

BJ : Mais aujourd'hui ce sont des sociétés privées. Les sociétés privées ne vont fonctionner que pour autant qu'elles fassent un minimum de profits. C'est pour ça qu'aujourd'hui on ne les retrouve pas justement là. Alors la question est-ce qu'aujourd'hui, dans la réflexion de la mobilité en général, l'état fédéral intervient dans la SNCB, les régions interviennent dans les TEC, est-ce que dans la panoplie des services, quand je parlais de « Mobility as a Service », est-ce que la voiture partagée ne peut pas s'intégrer dans cette palette de solutions ? Peut-être que là les pouvoirs publics pourraient jouer un rôle, qu'ils n'ont jamais fait, et entre autres pour des raisons presque idéologiques en disant que la voiture ce n'est pas ça qu'il faut combattre.

Moi je ne ferme pas la porte à ça. Des communes font rouler des bus etc. Mais un bus qu'on fait rouler à vide ça coûte très cher.

I : Comme vous venez de le préciser, on a à peu près les mêmes caractéristiques. Pour les leviers, on a les politiques gouvernementales ou autres, ensuite l'intégration à d'autres moyens de transport, comme vous avez dit avec la « Mobility as a Service », et enfin on a développé un autre levier qui est le développement des TIC, les moyens de technologie de l'information et de la télécommunication qui permettent également une meilleure facilité d'accès à ces voitures partagées. On peut passer aux freins, sauf si vous avez des leviers plus spécifiques que vous pensez selon certains modèles ?

BJ : Moi un truc qui m'embête en Belgique, et pas qu'en Belgique, c'est qu'aujourd'hui le monde politique et de l'administration, les gens réfléchissent mode par mode. Et donc on se dit, « il n'y a plus de train », « on a fermé cette ligne ». Au fond, les gens qu'est-ce qu'ils demandent ? Ils ne demandent pas d'avoir accès à un train. Ils demandent de pouvoir aller de A à B, donc il faut leur proposer une solution. Et cette solution peut passer par une combinaison de choses, ou c'est parfois un bus, c'est parfois un taxi, ça peut être une voiture partagée, fin ça peut être un tas de choses comme ça. Ce qui manque aujourd'hui c'est, d'abord le niveau de pouvoir fait que cela est compliqué parce qu'au fédéral on a les trains, les bus c'est régional, mais globalement aujourd'hui, on ne retrouve pas dans toutes ces offres de services publics et autres une véritable intégration. Ça commence à venir, on a maintenant des applications qui proposent des solutions de transport combinant différentes choses mais ça en qu'au début. Donc pour moi, la voiture partagée fait partie de la solution. Et LA solution n'existe pas avec un grand L, c'est toujours une combinaison de solutions existantes et de pouvoir utiliser au mieux les différentes offres.

Je me souviens quand j'étais administrateur à la SNCB, quelques années avant on avait fermé entre Libramont et ... je ne sais plus, peu importe, et alors des gens sont venus me voir et me dire « c'est inadmissible, il n'y a plus de train... ». Au fond, à l'époque il n'y avait pratiquement personne dans ce train et donc ça revenait beaucoup moins cher de mettre un bus à la place. Le service aurait été le même, le bus aurait été à la gare de Libramont et les gens auraient pu prendre le train pour Bruxelles mais, à l'époque en tout cas, cela n'avait pas pu se faire car les TEC et la SNCB ne se parlaient pas. Aujourd'hui on a vraiment ce frein qui est à la fois un problème politique car on a différents niveaux de pouvoir qui sont mal coordonnées, c'est surtout un problème politique d'ailleurs. Parce qu'au fond les offres existent, les solutions

existent. Si on se dit je ferme cette ligne de chemin de fer, le TEC va se dire, je ne vais pas rouvrir une ligne de bus moi, avec quel argent ? Il faudrait qu'il y ait un transfert de moyens. Il faut donc vraiment avoir une sorte de réflexion sur le service que l'on veut rendre, et le service c'est, fin il y a toujours des gens qui ne jurent que par le train ou par le vélo mais bon, que les gens habitent là et veulent aller à tel endroit, peu importe comment. Et ça aujourd'hui, on est loin d'avoir atteint des performances correctes dans ce type de réflexion. Et pour moi la voiture partagée fait partie de ce type de solutions là.

I : Ça répond déjà bien à une question que l'on allait vous poser par après. On passe donc sur les freins. Est-ce que vous voyez de réels freins au développement de la voiture partagée, des barrières pour l'utilisateur ou même de manière générale, pour les entreprises ?

BJ : Le frein, fin la limite c'est que le service peut s'étendre jusqu'au moment où il devient non-rentable. On produit tant que le coût marginal est inférieur au revenu marginal. Aujourd'hui on arrive très vite à cette limite-là, car il y a ce problème de distance, ce problème de gens qui habitent dans les campagnes etc. Comme freins, dans certaines villes il peut y avoir éventuellement le fait que les stations sont décentrées par rapport au centre-ville et quelque chose comme ça. Mais ce sont vraiment des freins, ce sont des difficultés en tout cas.

I : Est-ce que vous pensez qu'il y a des barrières plus spécifiques à l'utilisateur, liées à une crainte du changement ?

BJ : Quand je parlais tout à l'heure de public cible, les gens de mon âge vont rarement penser à une voiture partagée. Des tas de gens pensionnés ont leur petite voiture dans leur garage, qui s'en servent une fois par semaine, et pour qui la voiture partagée pourrait être une solution. Or on a été très longtemps en Belgique dans une logique de possession. C'est aussi pour des gens qui ont une débroussailleuse ou une perceuse à la maison et qui s'en servent une fois par an. On pourrait se dire qu'il pourrait aussi avoir un truc de location ou de partage. Mais pour les voitures, et surtout en Belgique, la voiture a toujours été psychologiquement quelque chose de très important. Le salon de l'auto est quelque chose qui attire, proportionnellement au nombre d'habitants, beaucoup plus que dans les autres pays. En Belgique, c'est un pays dans lequel on ne vend pratiquement jamais une voiture sans option, la voiture de base, car les gens aiment bien. Moi j'ai une fois été au salon de l'auto avec justement cet objectif-là de regarder comment les gens réagissaient et les gens regardent, ils font des photographies des jantes et des machins pareils. Mais je veux dire, une voiture avec des jantes à 3000€ va pas rouler beaucoup mieux qu'une voiture avec des jantes standards. Et donc ça évidemment, cette dimension-là n'est pas

rencontrée par des voitures de types Cambio etc. qui sont souvent des voitures plutôt standards sans trop de fioritures autour. Mais ça change. Franchement je pense que les gens qui sont maintenant au début de leur vie professionnelle commencent à réfléchir tout à fait différemment.

I : On avait mentionné ces freins-là liés à la mentalité des populations, où la voiture est parfois une représentation de la richesse ou autre. On avait également, lié à ça, la crainte de l'inconnue, du changement, la crainte du fonctionnement de certaines voitures partagées.

BJ : Oui mais encore une fois, les générations qui arrivent sont plus facilement ouvertes à ce genre de choses.

I : Et la crainte enfin de flexibilité, d'autonomie totale liée à la perte de la voiture individuelle.

BJ : C'est pour ça qu'aujourd'hui ça fonctionne avec des gens qui essentiellement se déplacent autrement qu'en voiture, où la voiture est quelque chose qu'ils ont besoin de temps en temps mais qui comprennent très bien qu'en posséder une n'a pas beaucoup de sens.

I : On a aussi trouvé un frein au niveau des entreprises, surtout au niveau de trouver des espaces pour poser ces stations.

BJ : C'est ce que j'expliquais tout à l'heure. L'un des freins pour moi c'est parfois ces stations qu'on doit parfois mettre en dehors du centre-ville parce qu'on n'a pas de place.

I : Une dernière question. Pour vous, est-ce qu'il y a d'autres défis et challenges futurs dans le développement de la voiture partagée en Wallonie et à Bruxelles.

BJ : Alors le vrai challenge pour moi, c'est de réduire la mobilité. Il faut quand même se rendre compte, en l'an 2000 en gros, une voiture faisait en moyenne en Belgique aux alentours de 11 000 kilomètres. Aujourd'hui, elle a dépassé les 15 000, c'est pratiquement 50% en plus. Et pourquoi il y a tout ça ? On parle souvent de la voiture de société etc. mais on ne voit pas toujours l'origine du problème. On parle de voiture salaire etc. Mais donc ça vient, ça vient essentiellement à partir de la fin des années 80 mais surtout des années 90, on a les grandes sociétés de services, les banques, les assurances, qui ont fermé progressivement leurs sièges régionaux ou dans les villes etc. Les villes comme Mons, Namur, Liège, Tournai, il y avait encore un siège de la banque nationale, chaque grande banque avait un siège régional etc. Les gens venaient y travailler. Et puis, ils se sont dit on ne gagne pas suffisamment d'argent, on va regrouper. Ils ont regroupé essentiellement sur Anvers et sur Bruxelles. Et donc pour faire

passer la pilule aux gens, je ne sais pas quelqu'un qui habite à ... et qui travaille à Mons ou quelqu'un qui habitait à Brunehaut et qui travaillait à Tournai, donc avant il faisait 10 km, aujourd'hui il doit aller à Bruxelles. Et donc, qu'est-ce qu'on lui a donné ? On lui a donné une voiture de société. Il ne faut pas oublier qu'au départ c'est ça quoi. Après ça a été fortement élargi. Et donc aujourd'hui, beaucoup de sociétés se sont relocalisées, centralisées, ce qui a induit énormément de déplacements en plus. Autrement dit, le profit additionnel de ces sociétés-là est en fait reporté sur un problème de société qui est la congestion etc. Et donc au fond les congestions, le niveau qu'on a aujourd'hui, c'est parce que les gens vont à ces quelques endroits centraux et donc soit pour permettre à certaines sociétés de gagner plus d'argent. Je caricature à peine. Donc aujourd'hui, pour moi le vrai challenge c'est, comment faire pour réduire la mobilité, revenir à quelque chose où les gens doivent moins se déplacer. Et c'est vrai pour le transport de personnes, on voit le télétravail, le coworking etc... permettent aux gens de travailler plus près de chez eux. C'est vrai aussi pour le transport de marchandises. Aujourd'hui, pour rester dans l'analyse de la voiture, une voiture que vous allez acheter toute neuve elle a déjà fait 300 000 km. C'est-à-dire que si je fais la somme de tous les kilomètres faits par les pièces qui viennent de gauche et de droite sur la planète, on y est. Donc là aussi, le transport de marchandises, on a aujourd'hui le nombre de tonnes/km, c'est-à-dire ça donne une idée des flux de transport, a énormément augmenté, c'est la mondialisation etc. Avec les problèmes qu'on a connus, la pandémie etc. Mais je veux dire, on doit revenir à une mobilité plus raisonnable, il faut diminuer le nombre de kilomètres que l'on fait, ça c'est le vrai challenge. Et ce n'est pas simple parce qu'on a fait un tas de choses, un tas d'erreurs. On dit par exemple aujourd'hui, les TEC, les bus desservent très mal les villages dans les campagnes. L'une des raisons, et on n'y pense pas toujours, est fondamentalement liée à l'aménagement du territoire. On a un village là et un village là, ce qu'on a fait en Belgique, on a construit un ruban entre ces 2 villages. Et donc, pour qu'un bus soit attractif, les gens ne doivent pas faire 2 km à pied avant de l'avoir. Donc il faut maximum, je crois qu'on dit 200 ou 300 mètres. Et donc ça veut dire qu'il faudrait qu'on s'arrête tout le temps le long de cette route pour pouvoir attirer les gens, mais les gens ne vont pas le prendre parce que le bus est trop lent car il s'arrête tout le temps. Alors que dans des pays Nordiques, lorsqu'on a 2 villages, on a réfléchi à finalement agrandir le village et donc la même population se retrouve dans un cercle plus réduit avec un arrêt de bus au milieu et n'importe qui peut avoir accès. Et donc on a fait des erreurs, je peux en citer plein, on a fait énormément d'erreurs, y compris dans l'aménagement du territoire et l'un des problèmes c'est que, même au niveau politique, le ministre en charge de la mobilité est rarement celui en charge

de l'aménagement du territoire. Et comme en Belgique c'est encore plus compliqué car en général on parle de deux partis différents, donc ça ne marche jamais. Pour moi, le vrai challenge c'est ça : comment réduire finalement notre mobilité ?

I : Vous avez répondu à l'ensemble des questions que nous avons besoin. Un tout grand merci, cela nous sera bien utile pour la suite de notre mémoire.

BJ : De rien.

Annexe 13 : Retranscription de l'interview de Colette Pierard et Béatrice Schobbens –
Cellule mobilité de l'Union Wallonne des Entreprises

CP : Colette Pierard

BS : Béatrice Schobbens

I : Interviewer

I : Pouvez-vous vous présenter et présenter ce que vous faites au sein de l'organisation ?

CP : Je m'appelle Colette Pierard, je suis responsable de la cellule mobilité de l'Union Wallonne des Entreprises. Je gère la cellule, et avant ça j'ai une casquette plus « vélo » en matière de mobilité, moins le reste de la mobilité, c'est ce que je fais au sein de la cellule.

BS : Je suis dans l'équipe de Colette, au quotidien j'accompagne des entreprises qui veulent durabiliser les déplacements de leurs travailleurs, du domicile-travail et aussi du déplacement professionnel. Mon poste précédent, je travaillais Mpact, qui à l'époque s'appelait Taxistop, j'ai travaillé pour Cambio et pour le projet qui s'appelle maintenant Cozywheels, mais quand je m'en occupais il s'appelait Autopia, et puis entre les 2 ils s'est appelé Cozycar. À ce moment-là je travaillais avec Autodelen.net. Ça fait 4 ans que j'ai changé de poste, j'ai suivi de moins près ce développement là mais malgré tout c'est un sujet qui m'intéressait pas mal à une époque.

CP : J'aimerais préciser quand même ce que fait la cellule mobilité au cas où vous ne le sauriez pas, car je pense que c'est important de recarder à ce niveau-là. Donc l'Union Wallonne des Entreprises est un organisme qui défend le monde de l'entreprise auprès des autorités publiques etc. Qui fonctionnent avec un financement des 7000 entreprises et plutôt des fédérations sectorielles qui sont membres de l'union Wallonne. Donc ça a vraiment un rôle de lobbying et de défense des intérêts des entreprises. Mais à côté de cela, l'union Wallonne reçoit aussi de l'argent via des conventions, des subventions pour mener des missions spécifiques. Et la cellule mobilité est un organisme de ce type-là, c'est à dire que nous sommes entièrement financés par la région Wallonne, nous travaillons au sein de l'Union Wallonne des Entreprises, nous avons le logo union Wallonne mais quelque part notre donneur d'ordre, c'est le cabinet du ministre de la Mobilité et le SPW. Nos missions sont de rencontrer et d'aider les entreprises en matière de mobilité en lien avec les objectifs stratégiques de la région Wallonne. Nous sommes à l'union Wallonne mais tout ce que nous faisons c'est financé par la région, et tous les services qu'on propose sont gratuits pour toutes les entreprises et pas uniquement les entreprises qui sont

membres de l'union Wallonne des Entreprises. L'idée c'est d'avoir une porte d'entrée plus facile vers les entreprises via l'Union Wallonne. C'est important de dire que nos missions sont en quelques sortes, en lien avec l'Union Wallonne désintéressées, c'est juste on applique la politique de la région Wallonne vers les entreprises, en matière de mobilité en tout cas. Ça fait 20 ans qu'on existe, ça fait 20 ans que la région donne de l'argent pour cela. Comme on est entièrement financé, on ne peut pas non plus être ni concurrencer un bureau d'étude. Comme Béatrice vous l'a dit, on aide les entreprises, c'est à dire que quand elles font appel à nous, on peut répondre à toutes leurs questions, on peut aller jusqu'à faire une sorte de bilan mobilité de l'entreprise en leur donnant toute une série d'informations, mais on ne va pas au-delà. On ne va aller les aider à mettre en place toute cette politique etc. En matière d'autopartage, on donne l'information etc. Mais on n'a pas une mission spécifique par rapport à cela.

I : Ok c'est très clair. Notre interview va diviser en 3 étapes. Une première sur les définitions, une autre sur les avantages, inconvénients et identification des modèles et le dernier qui sera plus les leviers et moyens d'actions pour le développement de la voiture partagée. On peut commencer par le premier point, est-ce que vous pourriez nous donner votre définition de l'économie de partage en général ?

CP : L'économie de partage, c'est ne plus posséder un bien. C'est un bien qui, soit appartient à quelqu'un qui le met en partage, soit appartient à « personne » et plein de gens peuvent y accéder. L'idée c'est de partager un outil.

BS : Sortir de la possession pour aller vers l'usage.

I : C'est exactement ce qu'on avait identifié dans le cadre de notre mémoire, effectivement on part de la possession pour aller vers un paradigme d'accès, et on a ajouté une dimension de l'économie de plateforme, où la plateforme est plutôt un outil qui va aider au développement de ce partage, et alors une dimension « communautaire » où le partage permet aux gens de se rencontrer ou de créer du lien, par exemple une voiture partagée au sein d'un quartier permet aux gens d'échanger et de s'organiser entre eux.

CP : Je dirais que ce n'est pas uniquement cela. Il y a des systèmes de partage où il n'y a pas de lien spécifique qui se font. Il peut y avoir cet aspect-là, mais ce n'est pas restrictif à cela. Il y a aussi le partage sans nécessairement qu'il y a du lien qui soit créé entre les gens.

I : Oui clairement. Du coup notre deuxième question, est-ce que vous pourriez nous donner votre définition d'un modèle d'affaires innovant ?

CP : Innovant par rapport à ce qui existe déjà ?

I : Oui plutôt dans ce sens-là.

CP : Si on revient à l'histoire des voitures partagées, je pense que pour le grand public, le fait d'avoir une plateforme où les utilisateurs peuvent accéder ou mettre à disposition un véhicule, pour moi c'est déjà quelque chose d'innovant à l'heure actuelle. Dans la mobilité, ce qui sera innovant dans le futur, c'est ce que le gouvernement Wallon voudrait mettre en place qui sont les fameux hubs de mobilité, parce que là pour le moment ce n'est pas encore clairement identifiés comme tel, ce sont des projets. Il y en a qui existent déjà, sans être catalogués comme ça, mais la volonté de faire un hub de mobilité où on aura une gare ou un arrêt de bus, avec des voitures partagées à côté, où il y aura un endroit pour déposer les colis, il y aura peut-être même une crèche. Il y aura plein de choses à disposition, ça c'est quand même un concept innovant, qui dans sa création et sa conception n'existe peut-être pas encore tel quel, mais c'est une volonté de créer. Autour d'une gare on va peut-être trouver tout ça, mais ce n'est pas encore identifié clairement comme un hub de mobilité qu'on voudrait disséminer un peu partout en Wallonie. En tout cas, c'est la volonté actuelle du gouvernement wallon en matière de mobilité.

I : Ok. Nous le modèle d'affaires innovant, le modèle d'affaires ça se définit comme tel dans le sens où c'est une proposition de valeur à un consommateur. Le côté innovant, c'est comme vous le disiez, c'est changer la manière dont on fait les choses, comme avec les fameux hubs.

On va rentrer un peu plus dans le sujet de la voiture partagée, est-ce que vous pourriez nous donner votre définition de la voiture partagée ? Ou en tout cas en ressortir les principales caractéristiques. Qu'est-ce qui fait qu'une voiture est définie comme une voiture partagée selon vous ?

BS : Pour moi, une voiture partagée c'est une voiture qui va avoir différents conducteurs. Moi je n'y inclue pas le covoiturage, c'est un choix, certaines personnes incluent le covoiturage dans la voiture partagée. Pour moi le covoiturage c'est une pratique de mobilité intéressante mais on ne sort pas vraiment du paradigme de la possession. Donc une voiture – plusieurs conducteurs ce serait ma définition. Colette l'avait déjà mentionné, mais la voiture peut être possédée par un collectif de personnes, par un seul propriétaire qui la met à dispositions d'autres ou par une plateforme ou une entreprise directement, de type Cambio, Poppy, DriveNow même si elle n'existe plus.

I : C'est plutôt clair. On en ressortait également les mêmes caractéristiques. Comme vous l'avez mentionné, pour notre analyse et dans le cadre de notre mémoire, on a exclu le covoiturage qui est plus une pratique de mobilité. La suite de notre entretien, on parlera uniquement de la voiture partagée comme les systèmes Cambio, Poppy, DriveNow ou encore Getaround. Pour la question suivante, quels sont selon vous les principaux objectifs de la voiture partagée ?

BS : Je pense que ça dépend des opérateurs. Il y en a pour qui ça va être un produit d'appel vers leurs voitures. Je pense que DriveNow avait clairement l'idée de porter la marque BMW et de se donner une image plus verte, plus attractive et de permettre aux gens de tester. C'est vrai que, si je prends mon cas personnel, je n'ai jamais eu de voiture à moi, je roule avec des Cambio et si un jour je dois choisir une voiture, peut-être que je prendrais une Citroën parce que je la connais comme ma poche. Pour certaines, je pense qu'il y a un projet de ce type-là. Il y en a qui ont clairement un but de mobilité. D'essayer d'améliorer la fluidité du trafic. Cambio dit qu'une de ses voitures remplace 15 véhicules personnels, donc clairement on récupère de l'espace public. L'autre aspect c'est que quand on n'a plus sa voiture privée, mais qu'on doit la réserver, aller la chercher etc. On se dit que finalement on va y aller à vélo. Il y a aussi un report modal qui se crée naturellement une fois que la voiture n'est plus la solution la plus simple et celle qui va répondre à tous les besoins. C'est vraiment l'idée d'une voiture, oui, uniquement quand j'en ai besoin. Du coup ça va permettre un shift modal, en tout cas c'est l'idée. C'est ce que confirment les utilisateurs de Cambio. Ils ont fait une enquête en disant est-ce que depuis que vous êtes passés à Cambio, vous avez vendu votre voiture, vous utilisez les transports en commun, vous utilisez plus ou moins le vélo. Et c'est assez unanime que les gens ont du coup un mixte de mobilité beaucoup plus varié.

Il y a clairement aussi tous les opérateurs qui essaient de dégager un profit, qui y voient un créneau. Puis il y a des projets, Cozywheels a un peu la même philosophie que Cambio, voir un pas plus loin car eux ne dégagent même pas de profit pour le coup, voir plutôt des petites pertes. Wibee, je pense avait aussi un objectif de mobilité et un objectif social de vraiment créer du lien des quartiers autour d'un bien commun, c'est la voiture du quartier, c'est leur slogan. Et alors Cozywheels avait un sous-projet, je ne sais pas s'il existe encore ou sous quel nom, à une époque ça s'appelait Avira et c'était du partage de véhicule adapté pour transporter les chaises roulantes. Donc on a les sangles et autres derrières. Là clairement c'était un projet 100% social. C'était un public précarisé qui avait peu de revenu donc acheter son propre véhicule, le faire adapter, ça a un coût important. Donc en mutualisant ces véhicules-là, par exemple ceux des centres de jour de permettre qu'ils soient empruntés par les résidents le soir et le week-end pour

pouvoir aller au cinéma ou au théâtre. Ça permettait de recréer du lien, d'avoir un accès culture et social pour des personnes qui se retrouvent parfois très isolées.

Voilà, je dirais que les motivations peuvent être très différentes. Getaround a le but de dégager du profit et ses utilisateurs aussi. Certains ont peut-être une motivation écologique, mais je pense aussi que pas mal de gens le font aussi pour arrondir leur fin de mois dans ceux qui mettent à disposition leur voiture. Pour ceux qui les utilisent, le but est plutôt écologique, de pouvoir se passer d'une voiture le reste du temps. Et c'est permis par ce genre de service qui bouche les trous.

I : La question suivante est, selon vous, y a-t-il un persona type ou des utilisateurs types qui se dégagent de la voiture partagée ?

CP : On peut le dire, c'est un peu les « bobos-écologues ». À la base c'était ça, aujourd'hui et demain ce sera sans doute qu'il y aura aussi toute la jeune génération qui est plus conscientisée sur tous les enjeux climatiques etc. À partir du moment où la communication se fait, où les idées sont en train de changer, d'évoluer... on va aussi toucher des personnes, je veux dire, d'un milieu social moyen qui ne veulent plus ou ne savent plus avoir une deuxième voiture. Et ça permet de trouver des solutions quand on avait deux voitures et que soit on ne veut plus, soit on ne sait plus se payer cette voiture. Et je pense qu'à l'avenir cela va toucher encore plus de monde, notamment quand il y aura de plus en plus de voitures électriques. Ces voitures électriques vont être très difficiles à acheter parce que, il y a des gens qui disent que les prix vont diminuer, d'autres disent qu'ils ne vont pas diminuer, et donc acheter une voiture ne sera plus possible pour beaucoup de personnes. La solution de véhicule électrique partagé va toucher davantage de monde pour des raisons financières. Et peut-être que si, aujourd'hui en tout cas, les prix des carburants continuent à augmenter et si on reste dans des montants comme ceux qu'on connaît aujourd'hui ou qui vont encore augmenter à l'avenir, ça va séduire davantage de personnes pour des raisons économiques.

BS : Dans les utilisateurs Cambio il y avait quand même une bonne part de retraités. Là clairement les raisons étaient financières. Garder une voiture sur une retraite, ce n'était généralement pas possible. Et donc vous parliez de plateforme au début, ces gens-là réservaient leur voiture par téléphone et n'avaient jamais vu le site web de Cambio, ça c'est sûr et certain. Je ne sais pas si aujourd'hui c'est encore le cas, peut-être que les vieux de maintenant sont connectés avec une app, mais en tout cas il y a 5 ans quand je faisais le call center, j'avais surtout des personnes âgées. Évidemment, j'avais un biais de sélection, comme j'étais au

téléphone il y avait tous ceux qui n'utilisaient pas l'app. Il y avait quand même une part non négligeable.

L'autre critère je pense va être aussi la localisation. Pour Poppy il faut de toute façon être à Bruxelles ou à Anvers, pour Cambio, ils ne sont pas en zones rurales. Getaround ça peut être un peu plus n'importe où, mais c'est quand même plus facile si je pars en vacances, je vais prendre ma voiture proche de la gare de destination. Je pense que quand même un profil urbain, il n'y a pas que ça. Dans les groupes Cozywheels, il y a des groupes qui sont en zone plus rurale, il y a des gens qui sont en habitats partagés par exemple, qui sont vraiment au milieu des champs, dans des yourtes etc. Il y a du partage de voiture dans d'autres zones mais c'est vrai que quand même le profil urbain, ou péri-urbain, se retrouve. Même dans des petites villes, des villes comme La Hulpe, Rixensart, on peut tout à fait imaginer du partage de voitures. Maintenant si on est dans un tout petit village, c'est plus difficile d'avoir une masse critique.

CP : Le fait d'avoir des voitures partagées fait qu'on utilise moins la voiture, donc si on veut bouger il faut autre chose. C'est pour ça que Béatrice parle de l'aspect urbain, en ville on a de toute façon, ou souvent, une gare, des arrêts de bus. En milieu tout à fait rural, si on n'a pas une voiture, ça devient compliqué. Je pense, c'est en tout cas ce qu'on entend dans les entreprises quand on parle de Cambio, il y a des gens qui n'ont jamais entendu, qui ne savent pas ce que c'est, tout simplement parce que dans leur région, il n'y a pas une seule voiture Cambio. On n'imagine pas qu'on pourrait utiliser cela. Le jour où il y aura davantage de voitures de style Cambio, il y aura peut-être plus de gens qui penseront et qui réfléchiront aussi à d'autres solutions.

BS : Là de toute façon en l'état, Cambio refuse de s'implanter dans une ville en dessous d'un certain nombre d'habitant et il faut une gare. Ça ce sont leurs critères aujourd'hui pour s'implanter.

CP : Et ils ne veulent pas non plus s'implanter dans des zones d'activités économiques, parce que les voitures à ce moment-là ne seraient utilisées que pendant les heures de bureau et pas le soir et le week-end. Nous en tout cas c'est quelque chose auquel on est confronté, on nous dit que ce serait bien d'avoir une voiture Cambio dans un parc d'activités. Ce serait une voiture qui pourrait être partagée entre plusieurs entreprises etc. Mais pour le moment ils ne le font pas car ce n'est pas un modèle rentable.

BS : L'idéal ce sont des quartiers mélangés. Où il va y avoir du déplacement un peu toute la journée, en soirée donc pour ça il faut absolument du logement. S'il y a quelques commerces, il faut également des flux de transport qui soient différents, et du coup qui peuvent être complémentaires.

I : C'est plutôt clair. Une dernière question avant de passer aux avantages et inconvénients de la voiture partagée, quels sont selon vous les principaux acteurs engagés et impliqués dans le développement des voitures partagées à Bruxelles et en Wallonie ?

BS : Les acteurs, les opérateurs je crois qu'on les a déjà presque tous cités : Poppy, Cambio, Cozywheels Wibee, Getaround. Et alors il y a la plateforme autodelen.net qui regroupe quasiment toutes les formes de partage de véhicules, et plein de trucs qui n'existent qu'en Flandre. Chez nous, je ne vois que cela.

I : Est-ce que pour vous les communes, régions et autres ont un gros impact là-dedans également ?

CP : Oui. Je ne sais pas si vous connaissez la Cémathèque ? Il y a une publication de la région wallonne où leur dernier numéro est justement sur les voitures partagées. Ils expliquent aux communes notamment comment être un soutien aux voitures partagées, quel que soit le type. Donc, les communes ont évidemment un rôle à jouer, même si beaucoup n'ont pas encore vraiment pris ce rôle-là. J'ai eu une réunion la semaine dernière avec la ville de Wavre, qui n'était pas du tout au courant de choses qu'elle pouvait faire par rapport à cela. Mais intéressée, pas du tout un non catégorique. Quand on leur a un peu expliqué qu'elle pouvait faire des choses par rapport à cela, elle a dit qu'elle verra ce qu'elle peut faire dans la matière.

BS : En tout cas c'est sûr que la politique de stationnement a un impact majeur sur le partage de voiture. C'est indispensable que les opérateurs, surtout ceux qui ont leur propre flotte, collaborent avec les autorités en charge du stationnement. Alors là c'est évidemment différent entre Bruxelles et la Wallonie. Parce que Cambio Bruxelles, il y a 2 ans, ils étaient bloqués. Ils avaient 100 voitures qui étaient en commande, mais ils n'arrivaient plus à obtenir des places de stationnement supplémentaires pour les déployer. Alors qu'ils avaient les utilisateurs et la demande, mais les communes n'étaient plus trop partantes, elles avaient l'impression d'avoir déjà sacrifié beaucoup de places. Et c'est sûr que chaque fois qu'on sacrifie une place de parking, les riverains râlent dans un premier temps, c'est toujours un peu délicat. Puis il y avait eu tout le projet cyclo-parking. Ils avaient donné pas mal de places pour faire des abris vélo, du

coup à un moment ils disent que s'ils mettaient trop de pression sur le parking, leurs électeurs ne seraient plus trop contents de les élire. Là clairement il y a quelque chose à faire, il y a des soutiens à aller chercher.

CP : Le gouvernement Wallon évidemment veut soutenir complètement ce projet-là. C'est aussi dans la politique, dans la déclaration des politiques régionales il y a des choses par rapport à ça. Et la création des hubs de mobilité tient en compte la mise à disposition de voiture partagée, de vélo partagé ou de choses comme ça. Ce qui est nouveau par contre c'est la volonté d'impliquer aussi maintenant des promoteurs immobiliers. Pour que ces promoteurs immobiliers intègrent dans leur projet de construction une voiture partagée, ou un emplacement ou une solution qui serait financée en partie par eux pour réduire le nombre de places de parking etc. Il y a eu un exemple à Nivelles je crois avec Cambio. Je pense que c'est aussi quelque chose qui dans l'avenir va plus se mettre en tout cas dans les projets immobiliers. Et les promoteurs immobiliers vont devoir intégrer cela dans leurs projets, comme ils seront obligés de mettre des parkings vélos etc. Ça c'est évidemment selon les impératifs qui seront décidés, là où ils veulent s'installer, il n'y a pas qu'eux qui vont décider, mais ils vont jouer un rôle à ce niveau-là.

BS : Sinon le TEC, la STIB et la SNCB sont pour moi des acteurs très importants. Colette a évoqué le principe de hub de mobilité, c'est vraiment là-dessus que tout le monde a envie d'aller. Si dès qu'on sort de la gare, on a son parking, ça c'est déjà le cas, en tout cas Cambio a un très bon partenariat avec la SNCB et sur la plupart des parkings des grosses gares il y a des voitures. Ça permet aussi d'avoir du stationnement hors voirie communale et donc de ne pas frapper toujours à la même porte pour avoir de la place pour mettre ces voitures. Et alors je pense que la société civile de manière générale a certainement un rôle à jouer de sensibilisation par rapport à ces solutions. Nous évidemment on fait de la sensibilisation auprès des entreprises, mais des réseaux comme Ecoconso ou EcoRes vont plus sensibiliser le citoyen et là ça fait partie des solutions à mettre en avant. Parce que c'est vrai que c'est méconnu, en tout cas dans certains endroits.

CP : Je suppose que Farmit et tout ça fait ça aussi ?

BS : Oui ils ont une voiture partagée à eux, qu'ils partagent via Cozywheels.

CP : C'est une ASBL qui s'occupe de la mobilité dans les cantons de l'Est.

I : C'est très clair. On va passer à la partie liée aux avantages et inconvénients de la voiture partagée. Avant cela, je vais vous présenter les différents modèles que nous avons identifiés

dans le cadre de notre mémoire, que nous avons déjà cités lors de cet entretien. On a identifié 4 catégories de modèle : 1) Le modèle basé sur des stations en roundtrip. Un modèle commercial style Cambio . 2) Un modèle également commercial en free-floating tel Poppy, uniquement à Bruxelles, vous l'avez mentionné. 3) Ensuite 2 modèles plus collaboratifs organisés entre particuliers. Le modèle peer-to-peer avec une plateforme. On l'identifie un petit peu comme le Airbnb de la voiture, en passant par Getaround ou autre. 4) Le dernier modèle, peut-être plus collaboratif vraiment entre voisins, au sein d'un quartier, avec les structures Wibee ou Cozywheels. Ce sont les 4 grandes catégories que nous avons identifiées dans la littérature et dans le cadre de notre mémoire qui sont présentes en Wallonie et à Bruxelles.

On va donc passer maintenant aux avantages, on va parler de manière générale car on a déjà interviewer des acteurs pour les modèles qu'on a, mais si vous voyez des avantages spécifiques à certains modèles, c'est toujours intéressant pour nous. Premièrement, quels sont pour vous les différents avantages de la voiture partagée ?

CP : Le principal avantage c'est d'avoir à disposition une voiture. Pas exactement quand on veut, mais en général si, on essaie. C'est d'avoir accès à une voiture sans la posséder, sans devoir être propriétaire de la voiture, étant donné que la voiture est très souvent immobilisée la plupart du temps. Je pense que la voiture individuelle va être de plus en plus chère.

Un autre avantage aussi c'est qu'une voiture partagée, comme on l'a dit aussi, c'est des places de parking en moins, c'est moins de propriétaires donc moins de voitures qui sont localisées sur une place de parking. Béatrice l'a évoqué, à partir du moment où on doit faire appel à une voiture partagée, on réfléchit à 2 fois avant de se dire qu'on va la réserver, aller la chercher etc. Donc on va plus vers une autre mobilité, où on réfléchit à ses déplacements. On pense peut-être à la combiner et ne pas prendre la voiture directement, donc en termes d'embouteillages, d'émission de CO2 et tout ça c'est un avantage.

Dans le cas des petites voitures Cambio moi je trouve aussi que ce sont des voitures de petites cylindrées et donc, à ce niveau-là, il y a aussi un impact environnemental comparé aux gros SUV.

L'aspect convivial, quand on est dans le modèle comme Cozywheels et Wibee, etc. Là il y a vraiment la volonté d'avoir du lien entre voisins. Ça peut être aussi un avantage. Si on veut travailler sur ces aspects là, mais je ne pense pas que c'est ce que cherchent nécessairement tous

les utilisateurs des voitures partagées. Je pense que c'est vraiment une part de la population qui a envie de récréer ce lien-là. Les autres s'en foutent peut-être un peu plus.

Pour moi c'est le modèle de la mobilité future. La mobilité du futur est une mobilité d'usage et pas de possession. Ça c'est ce que présente et ce que disent les analystes pour le futur en matière de mobilité, on ira vers un usage d'un mode de transport et non plus la possession de la propre voiture.

BS : Tu as déjà dit pas mal de choses. Je trouve aussi que, à titre personnel, d'avoir des voitures comme ça à disposition, je pense surtout à Cambio, ça crédibilise aussi le transport public. Car on pourrait facilement être tenté de dire, ces endroits-là, j'irais bien en train, mais il n'y a pas de gare, tu dois aller à Allier, tu vas jusqu'à la gare de Liège Guillemin, tu prends une Cambio là et d'un seul coup, toute la région liégeoise est accessible. On garde la colonne vertébrale qui est le transport public. Mais ça rend toutes sortes de trajets qui n'étaient pas faisable autrement accessibles, le fait de pouvoir combiner. Donc on est toujours dans cette idée de mobilité qui soit multi modal, connectée, électrique autant que possible. Je pense que dans les voitures partagées par les particuliers, il n'y a pas beaucoup d'électriques pour des raisons évidentes de coûts. Mais bon, malgré tout, on va dans cette direction-là. Même si l'électrification va poser des problèmes pour ce genre de modèles car il faudra s'assurer que la batterie soit chargée entre deux utilisateurs. Voilà ce sont des nouveaux défis mais qui ne sont absolument pas insurmontables, voilà, on prévoit deux heures entre chaque utilisation et on augmente un peu la flotte et voilà. On recharge et on sait qu'on n'a pas la voiture chargée à 100% mais avec 50 ou 60 % on peut faire pas mal de trajets.

I : On a eu un entretien avec Poppy, qui nous disait que c'était, en tout cas actuellement, il pensait que l'électrification c'était un gros défi et que ça allait être compliqué pour eux de mettre ça en place d'un point de vue économique pour rester viable économiquement. Après ce sera peut-être possible avec de nouveau développement technologique, mais ça, c'est un autre débat. Donc, c'était vraiment très complet au niveau des avantages.

BS : J'ai oublié un opérateur, il y a aussi My Move qui est un des produits du de D'Ieteren. C'est vraiment l'idée de partager une voiture entre travailleurs d'une même entreprise. Je pense à ça, parce qu'en soit, des voitures partagées au sein d'organisation, il y en a plein quoi. Il y a plein d'entreprises qui ont une voiture floquée au nom de l'entreprise et tout le monde peut l'utiliser pour aller chez un client. C'est aussi une forme de voiture partagée que je n'ai pas du tout mentionnée jusqu'ici, mais c'est important aussi de le mentionner.

I : Même des communes qui mettent parfois à disposition leurs véhicules quand ils ne l'utilisent pas. C'est un peu le même genre de système.

CP : J'ai entendu dire que la commune de Walhain faisait ça. Ils ont un véhicule pour le service travaux et pendant le week-end, les citoyens peuvent l'utiliser. Aussi au niveau des avantages, pour les gens, c'est vraiment un avantage financier pour éviter d'avoir une seconde voiture. Ça permet aussi aux gens qui habitent en ville et qui ont des gros problèmes pour le stationnement, je pense à tous ceux qui sont en coloc à Bruxelles qui ne sont pas éligible pour une carte de riverain parce qu'ils ne sont pas domiciliés ou quelque chose comme ça. Ça permet d'avoir accès à voiture alors que si on n'a pas une place de parking, louer un parking coûte très cher. Là c'est plus un modèle vraiment ultra urbain quoi. C'est vrai que quand on n'est pas riverain, je connais des gens qui ont renoncé à leur voiture à cause du prix du parking. Dans la rue ça coute trop cher et ils trouvaient que le rapport entre le cout de la location d'un parking et de l'usage qu'ils faisaient de la voiture n'était pas avantageux.

I : Du coup, pour revenir sur les avantages, c'était vraiment très complet. On avait également, insisté sur le confort de vie personnel des utilisateurs où il n'y a pas de soucis au niveau des entretiens, des assurance liés à la possession d'une voiture individuelle. Ça, ça peut être un avantage important dans la vie quotidienne des utilisateurs.

CP : Oui mais c'est un avantage qui est perdu dans le sens où on n'a pas la voiture au moment où on la veut. Il y en pas a toujours. Peut-être pas si on est à Louvain-la-Neuve ou Bruxelles ou Namur ou Liège, des villes où il y a quand même une offre conséquente. Moi je suis utilisateur professionnel de Cambio, si je ne réserve pas au moins 24h à l'avance, je n'ai pas de voiture. Moi j'habite près de Gembloux, je n'ai pas de voiture, elles sont souvent utilisées et je ne suis pas certaine de l'avoir systématiquement. Ça c'est aussi un désavantage de la formule où je ne dois pas m'occuper de tous les frais et de tout ça. Mais je ne suis jamais sûr à 100% d'avoir la voiture au moment où je le souhaite.

I : ça serait engendré par un manque d'offre ? L'offre devrait être plus importante de la part de Cambio pour résoudre ce genre de problème ?

CP : L'idée de Cambio, c'est que, en tout cas moi je l'ai vécu sur Gembloux où au départ il y avait deux voitures. Maintenant on est à 6 ou 7 si pas 8 en très peu de temps, en 4-5 ans. Plus on l'utilise, plus ils en rajoutent. Donc, à partir du moment où c'est connu et bien utilisé, ils en rajoutent. On le voit sur Liège, Namur, quand on reçoit la newsletter de Cambio, il y a quand

même beaucoup de voitures ajoutées. Ça prouve quand même que le succès, qu'ils essaient de répondre à la demande pour que là où l'usage existe, ils puissent répondre aux besoins des gens. Mais il y a beaucoup de gens dans d'autres villes qui voudraient en avoir et il n'y en a pas malheureusement. Il reste pas mal d'endroit où il n'y en a pas.

I : Du coup, on va en profiter pour plonger dans les désavantages que vous pouvez voir de la voiture partagée en général. Le premier c'est clairement de ne pas toujours avoir à disposition, quand on en a besoin des voitures. Est-ce qu'il y en a d'autres selon vous ?

BS : Moi j'ai des enfants, le fait de ne pas pouvoir équiper facilement le véhicule de sièges, c'est clairement un désavantage. On peut en avoir dans sa cave et les sortir à chaque fois. En fait, ça prend du temps de mettre un siège enfant, donc, il y a forcément, je parle de ça parce que ça me touche personnellement. Mais clairement, on n'a pas le confort d'être dans sa voiture et savoir qu'on a des mouchoirs dans sa boîte à gants, d'avoir ses petites affaires. Finalement d'avoir sa deuxième maison avec soi. Donc, voilà, c'est clairement dans cette même idée d'être utilitaire voilà. Aussi, maintenant, il commence à y avoir des voitures un peu plus belles dans ce genre de flotte mais de base ce n'était pas non plus des voitures hyper belles. Donc, c'est renoncer aussi au statut social de la voiture. Ça demande d'avoir un autre rapport à l'automobile. Ce qui pour moi n'est pas forcément un désavantage. Mais je comprends que ça peut être un deuil à faire pour certains.

CP : Il y a le fait de ne pas nécessairement avoir la voiture juste à côté de chez soi. Ça c'est un avantage quand vous prenez la voiture personnelle car quand vous rentrez à 23 heures et qu'après vous devez encore prendre votre trottinette ou marcher pendant 15 minutes dans le froid, dans le noir, que vous ne vous sentez pas en sécurité. Ça peut également être un désavantage à mon sens. L'aspect, parfois quand on a une voiture, on va charger pleins de choses dedans. Tandis qu'avec une voiture qui ne nous appartient pas c'est plus compliqué. Les voitures Cambio, ce n'est clairement pas des voitures pour transporter, même s'il y a à certains endroits des modèles plus grands. Par exemple à Gembloux ça ne fait que depuis quelques mois qu'il y a une grosse voiture à la station de la gare. Mais c'est tout récent. On doit faire aussi son deuil à partir de ce moment-là de pouvoir aller bêtement au parc à container porter ses crasses ou des choses comme ça. C'est quand même un peu compliqué de se dire que je vais aller porter toutes mes crasses avec une voiture que je dois nettoyer après. Si c'est ma voiture ça m'importe peu si je me retrouver à la salir ou que je l'abime.

I : Ce qu'on ressortait souvent des autres intervenants également, mais vous l'avez déjà cité, mais c'est que la voiture partagée semble une très bonne solution pour remplacer la seconde voiture, ça c'est vraiment un modèle qui est hyper pertinent là-dessus. Pour garder toujours une voiture individuelle s'il faut, mais tout ce qui est deuxième voiture, ça peut être remplacé sans aucun soucis.

BS : Il y a aussi un inconvénient, mais plus dans les groupes informels où on connaît les autres. Mais c'est le risque de tensions par rapport à l'usage de la voiture, au niveau de la ponctualité, de la propreté, si quelqu'un l'accidente et que tout ceux des deux semaines suivantes doivent annuler tous leurs trajets, voilà, on est dans l'embarras. Je me souviens d'un groupe que j'avais dû aider parce qu'une du groupe conduisait super mal et elle avait déjà fait pas mal de griffes sur la voiture, mais ils essayaient de lui dire gentiment mais fermement que c'était fini. Déjà le propriétaire, ça ne le faisait pas trop rire et puis même les autres utilisateurs disaient : « On se retrouve sans rétroviseur à droite, le temps que ce soit réparé, ça ne va pas ». Donc c'est vrai que ça crée du lien, mais ça crée aussi des tensions, il faut pouvoir cohabiter, avoir des règles bien au clair. On avait aussi le cas d'un groupe où c'était des parents divorcés. Mais en gros, la voiture suivait surtout les enfants car c'était surtout pour les activités des enfants qu'ils avaient besoin d'un véhicule. Tous les deux habitaient à Bruxelles, leurs trajets du quotidien pouvaient être faits en métro, etc. Mais quand ils avaient les enfants, c'était compliqué. C'est certain que partager une voiture avec son ex, financièrement, ça a beaucoup de sens, mais ça peut créer des tensions sur pleins d'éléments. C'est un désavantage, enfin désavantage je ne sais pas, mais c'est en tout cas une contrainte.

I : Très bien. Du coup on va aller vers le dernier point de notre interview qui est sur les freins et levier au développement de la voiture partagée. Comme question introductive, on a vu dans une étude d'Autodelen qu'il y a environ 194 000 utilisateurs de voitures partagées sur le territoire belge. Parmi ceux-ci, il y en a 122 000 en Flandre, 63 000 à Bruxelles et environ 8 000 en Wallonie. Les chiffres ne sont peut-être pas exacts, mais en tout cas les proportions montrent des grosses différences. Quels sont, selon vous, les facteurs qui expliquent qu'il y ait un tel fossé entre les régions ?

BS : Pour moi c'est vraiment la densité de population qui joue très fort. Du coup la densité forcément du réseau de transport en commun, etc. On peut aussi déplorer le peu de pistes cyclables en Wallonie, même si c'est en train de changer. Il y a en tout cas une forte ambition par rapport à ça. Mais pour moi, oui vraiment le critère principal c'est ça. En Flandre, je ne sais

pas si c'est encore le cas, mais ils avaient le concept de « Basis Bereikbaarheid » donc l'accessibilité de base minimale garantie à tous les flamands qui était d'avoir un arrêt de transport en commun à maximum un quart d'heure de marche de chez eux avec au moins un transport qui passe par heure. Je ne connais plus le critère exact, mais c'était dans ces proportions-là. Ça, ça doit être la mobilité de base de n'importe quel flamand, il doit au moins bénéficier de ce service-là. En province du Luxembourg, c'est inimaginable d'assurer ce genre de service. Enfin ça serait un coût complètement démesuré car il y a des gens qui habitent au fond des bois, ce qui n'arrive pas ou très peu en Flandre. Donc, voilà, le territoire est différent. La culture certainement est différente aussi. Mais pour moi, c'est vraiment, j'en entends beaucoup qui disent qu'ils aimeraient bien, mais l'offre n'est pas là. C'est parfois un peu le serpent qui se mord la queue car on dit qu'il n'y a pas et on ne se renseigne pas vraiment. On part du principe que le TEC c'est nul et qu'il n'y a pas de pistes cyclables, même si c'est en train de changer. Mais c'est vrai quand même que ce n'est pas pareil.

I : On en ressortait également, tous ce que vous avez dit, on était d'accord avec vous. Mais on en ressortait que les moyens mis en œuvre en Wallonie étaient peut-être un peu insuffisants. On a interviewé quelqu'un du cabinet du ministre wallon de la mobilité qui nous a également dit qu'il n'y avait qu'une seule personne à mi-temps qui s'occupait de la gestion et de la promotion de la mobilité du type voiture partagées, autostop et covoiturage au SPW. Ce qui fait qu'il a une charge de travail énorme et peu de temps consacré dessus. C'est aussi un élément qu'on avait fait ressortir via nos interviews précédentes.

CP : Je pense qu'il y a aussi vraiment de la communication, de la sensibilisation à faire. Aujourd'hui, il y a énormément de personnes qui n'ont jamais entendu parler de Cambio. Alors que Cambio, c'est grand. Qu'on ne connaisse pas Wibee ou je ne sais pas quoi, je comprends. Mais Cambio, c'est quand même quelque chose de connu et il y a énormément de gens qui ne connaissent pas. Donc, il y a tout l'aspect de la densité de population qui fait qu'il n'y a pas en Wallonie. Il y a aussi clairement un manque de communication c'est certain. Le wallon est très attaché à sa voiture, ça va peut-être changer avec les nouvelles générations. Donc partager sa voiture pour aller utiliser une voiture différente, le wallon ne veut pas. Néanmoins, je trouve que quand on en parle à des gens qui ne connaissent pas, ils trouvent la formule géniale.

I : Vous les avez déjà beaucoup évoqués, mais est-ce que vous pensez à d'autres leviers ou moyens d'actions qui pourraient permettre plus le développement de ces voitures partagées ?

BS : Le côté stationnement est important selon moi, pour ceux qui ont leur flotte mais aussi pour ceux qui partagent une voiture. Si on est en zone vraiment rurale, souvent on a les garages, donc là ça va. Mais je me souviens, je crois que c'était à Mont-Saint-Guibert, c'était deux familles qui partageaient une voiture familiale. Du coup ils avaient tous les deux une petite citadine, mais la grosse voiture ils la partageaient. Mais du coup, la commune avait mis à disposition une place de parking qui était à mi-chemin des deux maisons. Qui était peinte en vert fluo, c'était aussi une reconnaissance de dire qu'on voit que vous faites quelque chose de chouette, qui bénéficie à tout le monde car ça fait moins de voitures sur la route. Alors à Mont-Saint-Guibert, il n'y avait pas de gros enjeux pour pouvoir se stationner. Donc, ce n'était peut-être pas la commune qui avait le plus besoin de le faire. Mais en zone urbaine, dans le centre de Liège, dire que si vous partager votre voiture, on vous assure une place dans le quartier, je pense que ça peut aussi inciter. C'est vraiment quelque chose qui pourrait motiver. Alors, du financement, souvent les communes demandent que Cambio vienne. La réponse de Cambio est qu'il ne pense pas atteindre la rentabilité dans cette commune. Du coup, ce que Cambio propose, c'est un contrat où on se fixe un objectif commercial. Donc la voiture doit faire un certain nombre de kilomètres et générer un certain nombre de revenus pour qu'ils rentrent dans leurs frais. Si ce n'est pas le cas, la commune bouche le trou. Cambio ne perd pas d'argent parce qu'ils pensent qu'ils sont en dessous de la rentabilité. Mais souvent les communes sont moins motivées. Donc ça c'est clairement un levier de pousser l'offre pour créer la demande. Mais, une voiture, ce n'est pas gratuit, ces voitures-là, elles roulent beaucoup donc c'est encore un peu plus cher car elles s'abiment plus vite et un technicien qui vient la nettoyer fréquemment. Il y a quand même un entretien qui reste conséquent.

I : On a beaucoup parlé des modèles comme Cambio, mais est-ce que vous pensez que les autres modèles plus collaboratifs ou autres, comme on disait entre particulier, entre voisins ou autres, il y a des leviers plus spécifiques ou bien que ce soit vraiment au niveau des subsides que c'est vraiment nécessaire ?

CP : Non moi je ne pense pas qu'il faut avoir des subsides par rapport à ça puisque c'est la voiture de particuliers. Par contre, il faut faire connaître le système, là c'est de la communication. Moi je trouve que le principe des plateformes où la personne qui va mettre sa voiture à disposition puisse avoir tous les avantages et toutes les facilités en matière d'assurance, c'est indispensable. À partir du moment où elles existent, autant les faire connaître, mais je pense que c'est vraiment de la sensibilisation. À ce niveau-là, les communes ou des associations auraient peut-être un rôle à jouer. Ça serait intéressant de faire connaître tout ça

par exemple dans le cadre d'une semaine de la mobilité ou de choses comme ça. Les gens ne savent pas qu'il existe une plateforme du style du Airbnb de la voiture. Les gens ne le savent pas. C'est un manque de communication, un manque d'intérêt pour le sujet. Mais ça serait clairement à mettre en évidence. On ne voit pas ça souvent dans les médias. Ce n'est pas un sujet hyper médiatisé.

BS : Je pense que des primes ou des subsides pour le particulier ça ne se justifie pas mais on pourrait imaginer une déductibilité fiscale. Je sors ça comme ça de ma tête à l'instant donc ce n'est pas plus réfléchi que ça. Ça serait une possibilité. Mais je pense que comme Colette, c'est surtout une question de faire connaître. Pour ça, je pense que les assureurs et les concessionnaires ont aussi un rôle à jouer. Bon, les concessionnaires, ce n'est pas vraiment dans leur intérêt de vendre moins de voiture donc peut-être qu'ils ne seront pas trop partant. Mais pour les assureurs, parce qu'il existe des assurances, Cozywheels en propose une adaptée à l'autopartage. Mais le fait de devoir changer d'assureur, c'est compliqué. Mais si tous les assureurs avaient une assurance auto partage et qu'on a juste un coup de file à passer à son courtier pour modifier le contrat. J'ai l'impression que ça serait aussi une manière de faciliter la chose.

I : Du coup, c'est également très complet, on peut passer à la question suivante, vous les avez déjà beaucoup évoqués, mais quels sont selon vous les freins qui empêchent le développement des voitures partagées ?

CP : Aujourd'hui, c'est que les gens ont encore beaucoup de voitures. Non, mais je pense que c'est surtout la méconnaissance du système et le fait de ne pas encore oser lâcher sa voiture.

I : Vous l'avez mentionné également avec la mentalité où la voiture, en tout cas en Wallonie, est perçue comme un signe de représentation sociale. Ça peut être également un frein. J'avais une question plus spécifique, puisque ça vous concerne et ça concerne peut-être plus les entreprises, les voitures de sociétés sont quand même un gros frein au développement des voitures partagées. Que pensez-vous là-dessus ? Est qu'il y aurait moyen de trouver des solutions ou autres ? Parce qu'actuellement la mobilité avec une voiture de société, les gens circulent gratuitement et ne vont pas se tourner vers d'autres moyens de transports.

CP : Alors nous, au niveau de l'UWE on ne se positionne pas contre la voiture de société dans le sens où elle répond à un problème de fiscalité en Belgique qui ne permet pas de payer suffisamment les gens. Si on veut donner un bon salaire à certaines tranches de travailleurs, le

travail est tellement taxé en Belgique que ça devient impayable. C'est une manière qu'ont trouvé les entreprises pour pouvoir payer correctement certains salaires sans devoir déboursés des sommes folles. Ça c'est le constat, la réalité fait qu'en soit, le système est complètement pervers et de ce point de vue-là, on ne le soutient pas. L'UWE est pour les voitures de société dans ce contexte-là, mais en soit, ce n'est pas quelque chose qui est bien. Maintenant, il faut savoir que les voitures de sociétés, dans l'ensemble du parc automobile belge, ça ne représente pas 80%. Je suis en train de rechercher le chiffre car j'ai eu les derniers chiffres récemment. Attendez, je vais vous le dire.

BS : Mais il y a quand même le budget mobilité. Du coup je passe un peu du coq à l'âne. Donc le budget mobilité, c'est remplacer une voiture de société par un budget qu'on peut dépenser en trois piliers. Le premier pilier, c'est quand même une voiture de société, mais plus petite et moins émissive. Dans le deuxième pilier, il y a tout ce qui est mobilité durable. Un abonnement à Cambio peut tout à fait être payé par ce budget mobilité tout comme Poppy, tout comme Wibee. Tous ces modèles plus informels peuvent rentrer dans ce cadre-là, théoriquement, parce que je ne sais pas trop derrière comment l'administration fiscale va s'en sortir avec les notes à la main du voisin qui confirme que vous lui avez emprunté sa voiture pendant deux heures en échange d'un certain montant. En théorie, en tout cas, c'est tout à fait éligible. Donc voilà, ça c'est une manière de le faire, maintenant ça ne sera pas tout le monde qui va opter pour ce système-là. Ça c'est sûr, mais on pense quand même que ce système-là va avoir de plus en plus de succès. Le troisième pilier c'est ce qui reste en cash qui est moins taxé que du salaire mais qui reste taxé quand même plus qu'une voiture donc on se dit que c'est un moindre mal. Le pilier deux s'est fortement élargi, il y a plein d'options qui vont rendre le budget intéressant. L'autre aspect, c'est aussi que les voitures disponibles dans le pilier 1 doivent émettre moins de 95 grammes de CO2 et ça peut être assez contraignant surtout si l'entreprise de son côté a des contraintes aussi. Par exemple, elle ne travaille qu'avec que des concessionnaires d'une certaine marque alors ça limite très fort les voitures disponibles. Mais vous avez peut-être vu dans la presse qu'à partir de 2026 les seules voitures déductibles seront des électriques, ce qui veut dire qu'on diminue le budget ou pas, on aura accès strictement aux mêmes voitures. On se dit que d'accord, je prends une voiture plus petite mais de toute façon c'est le même catalogue qui m'est proposé. Donc, je ne perds pas grand-chose, à part les grosses. Puis ce qui me reste, si j'ai déjà pris une voiture, je ne vais peut-être pas prendre Cambio. Mais je vais prendre un abonnement de bus ou un bon vélo, des choses comme ça.

CP : J'ai les chiffres pour les voitures de société. Dans le parc automobile, elles ne représentent que 17% du parc. Dans ces voitures de société, il y a les voitures salaires dont on a parlé, ce qui ne représente que 3,5 % des voitures immatriculées en Wallonie et 8 % au niveau national. Les autres, ce sont des voitures qui sont des voitures de sociétés réellement nécessaires. De ce fait, il ne faut pas dire que les voitures de sociétés vont changer réellement la donne. Ce ne sont pas des chiffres énormes.

BS : Je pense que la majorité des gens qui ont une voiture de société aujourd'hui, si on la leur retirait, ils achèteraient une voiture avec leur salaire. Alors peut-être qu'ils prendraient une plus petite, peut-être qu'ils s'abonneraient à Cambio, en tout cas ils auraient plus d'incitants. Mais voilà, je pense qu'ils auraient sûrement un usage plus rationnel. Il y a quand même beaucoup de gens qui sont en zone rurale, qui doivent transporter leurs enfants et qui garderaient quand même une voiture, en tout cas, ils la remplaceraient par une voiture privée.

I : Une dernière question, est-ce que vous voyez des défis que la voiture partagée va devoir relever dans les années venir ?

CP : L'électrique.

BS : Oui ça je pense que c'est un gros défi. Il y a toutes les zones basse émissions, etc. Mais tout façon s'ils électrifient, ils relèvent les deux défis du même coup. Donc je pense que oui.

CP : ça et d'autre part, faire en sorte qu'il y ait une offre de voitures partagées dans des zones moins urbaines. Si on veut que plus de personnes utilisent ça. Enfin si on veut diminuer le nombre de voitures, peut-être qu'il y a aussi à faire dans les zones rurales, mais je ne sais pas sous quelle forme ou modèle. Qu'il y ait une offre dans ces coins-là, ça serait bien aussi, parce que dans les villages si on est obligé, quand on est un couple d'avoir deux voitures pour circuler, à terme, ce n'est peut-être pas la meilleure solution. Si on pouvait trouver une solution pour la deuxième voiture justement, ici dans les zones rurales, ça serait bien.

BS : Un autre défi auquel je pense, c'est de s'intégrer aux « MaaS ». Du coup d'avoir une intégration tarifaire qui permette, même si on n'est pas de base client de ce service là, mais on est abonné à une carte de mobilité de manière générale. Ça permettrait d'avoir facilement accès à une trottinette un jour et le lendemain à une voiture. Je pense qu'il n'y a pas beaucoup d'endroit où tout ça est vraiment intégré mais on voit qu'il y a des tentatives en Belgique d'intégrer un peu plus de choses. Ça c'est aussi un défi de travailler ensemble, est-ce qu'on est prêt à être sur la même application que son concurrent ? Alors ça va être un défi. Mais j'ai

l'impression que c'est un peu, pas pour les petits groupes de village où tout le monde se connaît, mais j'ai l'impression que pour le grand publique ça va être un défi de s'intégrer à ces différents systèmes qui ont à chaque fois à ces contraintes opérationnelles différentes.

I : Merci pour toutes vos réponses, ça nous sera bien utile et bonne journée.

Annexe 14 : Retranscription de l'interview de Pierre Oldenhove – Wibee

PO : Pierre Oldenhove

I : Interviewer

I : Pouvez-vous brièvement vous présenter ? Quel est votre rôle au sein de Wibee ?

PO : Moi je suis co-fondateur de Wibee. Donc, en fait, on est parti du constat qu'il y avait quelque chose à faire pour améliorer tout ce qui était partage des objets en gros. Au niveau macro, si on continuait à consommer de façon intensive chacun de son côté, il y a un moment donné où ça n'irait pas et ça ne va pas. C'est un peu l'idée de base. Moi j'ai une expérience, avant de lancer de Wibee, j'ai fait le droit, j'ai commencé le barreau et puis j'ai rejoint Fortis qui est devenu BNP Paribas Fortis ensuite. La crise financière, j'y étais un peu dedans, on a vu des choses et on a tous pris un peu la crise de 2008 en pleine figure en se demandant ce qu'il se passe. Tout d'un coup, le prix des matières premières s'envole, puis il y a une crise des subprimes aux USA et puis voilà, ça craque. On est de nouveau maintenant dans le même type de problèmes, on sent qu'il y a des tensions sur les matières premières, sur l'énergie. Je pense que cette histoire est amenée à se répéter parce qu'on n'a pas intégré toutes les potentialités de l'économie de la fonctionnalité aujourd'hui ? Donc on continue à avoir beaucoup de déchets et d'inefficience dans beaucoup de domaines. En ce compris la mobilité. Alors voilà, j'ai pris une pause carrière et ensuite j'ai lancé Wibee qui est une plateforme de partage de voitures. L'idée première c'était quoi ? C'était de créer de l'autonomie, un maximum d'autonomie au niveau des personnes. Donc de développer une offre de partage centrée sur les personnes. Wibee c'est la contraction de « nous » et de « je ». Donc c'est un peu comme vous avez dit au départ, c'est l'idée de : « je suis, nous sommes des abeilles » donc il y a moyen de créer individuellement et collectivement un modèle de partage qui est plus résilient. J'ai lancé ça, toutes les plateformes de partage, ça prend du temps. Ce n'est pas quelque chose de facile, en ce compris pour trouver le business modèle. Donc il y a une question que les gens peuvent basculer d'un modèle à un autre. Mais aussi en interne c'est de trouver la façon de créer de la valeur. En fait, dans les plateformes, il y a deux types, il y a vraiment deux approches qui sont assez diamétralement opposées. Soit vous réagissez sur un modèle au plus grand nombre, vous partez en échelle et vous développez quelque chose qui être. Donc soit on part en échelle et on essaie de gagner du grip au niveau de la plateforme. Donc c'est à dire, que ça devient très virale et que vous gagnez, vous gagnez et ça devient très vite énorme au niveau de la plateforme. Quand bien même vous

n'avez pas de business model derrière, c'est la taille qui justifie l'entreprise. Tôt ou tard, vous ferez de l'argent parce que vous serez très grand. Ici ce qu'on voulait plutôt avoir comme approche, c'est justement créer de l'autonomie et faire en sorte que des petits groupes puissent un peu être maîtres du jeu. Donc au niveau de, d'abord une décentralisation où on a un truc qui est assez résilient. Donc moi je suis juriste de formation, c'est ça qui m'intéresse, c'est de créer des concepts d'autonomie de la volonté, vraiment un cadre qui est performant aussi au niveau d'un petit groupe. Donc ça c'est un peu l'obsession ou le défi de départ. Mais voilà, on n'est pas encore rentable au niveau de Wibee. Pour le moment, on a beaucoup de membres, mais on a peu de véhicules en partage, relativement peu. On a plus de 2500 membres inscrits, mais on a que 15 véhicules. Il se fait qu'en fait, moi en 2016, j'ai rejoint Vent D'Houyet qui est une entreprise qui fait du développement éolien et Wibee est devenue 100% filiale de Vent D'Houyet maintenant. Donc, on a une approche qui est un peu plus large. Mais qui comprend le même challenge. C'est à dire que l'on développe des projets d'énergie et de mobilité avec Wibee mais en ayant pour optique de créer des circuits courts. Donc produire de l'énergie, consommer localement, mettre une voiture en partage, la co-utiliser localement. Ça, ça vient renforcer le modèle. Il faut bien comprendre que lorsqu'on parle de mobilité, qu'on analyse ce que ça coûte et quel est le coût des choses. Lorsque vous utiliser Cambio ou Wibee ou une autre plateforme vous avez 35% de coûts et ça va ne faire qu'augmenter, mais c'est un coût d'énergie direct. C'est de l'énergie en fait, vous pensez que vous payez autre chose, mais c'est du carburant en fait. Donc cette part-là d'énergie primaire, dans le fonctionnement, elle va aller croissant. Donc intégrer l'énergie et la mobilité d'une façon un peu plus large, ça fait énormément sens pour nous pour développer le modèle. Ce qu'on a en tête, c'est de créer dans chaque quartier une possibilité pour des voisins qui souhaiteraient mutualiser des équipements d'intégrer par exemple, un point de charge, un site de production d'énergie, des véhicules partagées, un abri-vélo. En fait, tout ça on peut le mutualiser à l'échelle d'un quartier et créer de la résilience au niveau local parce que vous maîtriser les choses. C'est un peu la vision globale quoi.

I : Ok, parfait, c'était assez complet. Du coup, on va aller tout de suite vers les définitions qui structurent notre recherche. On va vous demander premièrement, est-ce que vous avez une définition d'économie de partage que vous pourriez nous partager ?

PO : Alors, au centre de l'économie de partage, pour moi il y a un objet qui est soit un service soit un objet physique et qui a est en fait centrée au niveau de l'animation de la plateforme. L'économie de partage pour moi, c'est ça. C'est créer de l'efficacité autour d'objets au départ.

Puis, je ne sais pas si c'est venue dans un premier temps ou un second temps, mais le partage de services. Je n'appellerais pas ça une véritable économie de partage parce que ça pour moi c'est plutôt mettre ne lien des ressources. Des ressources qui sont des ressources de talents, voilà, je cuisine bien donc je peux cuisiner pour mon voisin. Mais en soit, un objet ou des véhicules par exemple. Là on a véritablement un objet qui peut être partagé. C'est un asset physique qui est sous-utilisé, on crée de l'efficience en amenant une optimisation de son taux d'utilisation. Pour moi, c'est l'économie du partage. Je réfléchis tout haut, mais j'ai l'impression que les plateformes de services sont peut-être moins, c'est plutôt de l'économie de plateformes pure et dure. Pour moi l'économie de partage c'est vraiment créer l'efficience dans l'utilisation d'un objet. Je la limiterais plutôt aux objets, mais c'est peut-être un biais que j'ai pris.

I : D'accord, nous on va vous partager la définition qu'on a retenu dans le cadre de notre mémoire. Nous on a compris l'économie de partage comme étant au centre de trois pôles différents qui sont. En premier, l'accès, comme vous l'avez mentionné, de pouvoir accéder à un service ou un objet. Il y a aussi un pôle de l'économie de plateformes qui est plutôt un outil qui favorise, on va dire l'échange et le partage entre les personnes. Alors il y a aussi un aspect communautaire, qui comme vous le disiez dans tous les projets de Wibee et plus largement Vent D'Houyet, qui est comme dans des quartiers, créer du lien en centralisant par exemple des stations de voiture partagée, des endroits pour ranger les vélos, vraiment des endroits où des gens se re rencontrent et rééchange entre eux au sein d'un même quartier, peut-être même au sein d'une petite ville ou un village. Alors on va passer à l'autre définition qui est plus complexe, est-ce vous pouvez nous donner votre définition d'un modèle d'affaire innovant ? D'un business model innovant.

PO : Pour moi peut-être que, mais c'est une déformation un peu de ma formation juridique, c'est peut-être voire les transactions économiques sous un regard différent quoi. Plutôt que d'avoir un bête schéma ou j'achète, le principe, l'économie de laquelle on veut sortir, c'est l'économie de l'achat individuelle. En tout cas, moi je pense que ça c'est une connerie. En fait on le fait assez naturellement pour un avion par exemple. Pour un avion les gens vont assez naturellement se dire qu'on va plutôt utiliser un siège dans un avion plutôt que d'acheter un avion. Je caricature exprès. Mais en fait, le désir de, le marketing nous a conditionné, quelque part, il y a eu dans les années 60, tous les slogans : « ma voiture, ma liberté. » Donc on est passé d'un schéma où l'acquisition est, pour moi, dans beaucoup de domaine, un paradigme qui est inconscient. Peut-être que l'innovation c'est de montrer, en tout cas d'arriver à un point où on

dépasse les paradigmes entendus au niveau économique pour arriver à un désir qui est un peu différent. Je m'exprime un peu mal, mais il y a une dimension par rapport à la volonté de faire les choses. En fait, vous pouvez dire aux gens qu'il faut utiliser un vélo de façon très rébarbative. Dire aux gens de faire leurs courses à pied, de prendre leur sac à dos et tout, tu auras l'image du gars qui va transpirer en allant faire ses courses et ce n'est pas très chouette et tout. Mais d'un autre côté tu peux le voire comme un plaisir de rencontre, enfin je ne sais pas. En fait, c'est une vision de projection qu'il faut amener collectivement et individuellement, c'est un désir de faire les choses. On bifurque un peu, mais je pense que l'innovation doit passer par là. C'est être disruptif au niveau du désir parce qu'on va devoir gérer de plus en plus de frustrations à l'avenir. Si on résonne comme par le passé, on ne pourra peut-être pas toujours voyager aux quatre coins du monde comme dans le passé, 365 jours par an. Ce qui veut dire qu'on doit changer de modèle de désir et de projection de façon individuelle et collective.

I : Nous notre définition du modèle d'affaire orienté gestion. Le modèle d'affaire innovant se définit comme une manière inédite de faire une proposition de valeur à un consommateur final tout en continuant à appliquer une formule de profit dans le cas d'une entreprise qui cherche à faire du profit, des ressources clés, des processus clés. Alors on va dire, le côté innovant, d'un point de vue managérial, ça va plutôt induire une gestion du changement tant au sein de l'entreprise mais aussi pour les utilisateurs, mais ça c'est un peu comme vous le mentionnez, prendre de nouvelles habitudes et ne plus faire comme on a toujours fait depuis des décennies. Du coup, moi je vais passer à la question suivante. Ça c'était vraiment les questions pour introduire le sujet de la voiture partagée également. La première question concernant la voiture partagée c'est est-ce que vous pourriez nous donner votre définition de la voiture partagée ? Pas encore énumérez les avantages ou autres, mais vraiment nous donner votre définition de la voiture partagée.

PO : Oui, donc la voiture partagée, c'est une voiture dont on cherche à maximiser le niveau d'utilisation entre plusieurs utilisateurs. Ça part du principe qu'une utilisation individuelle est peut-être satisfaisant d'un point de vue performance, qu'il y a une dimension de possession. On revient sur l'aspect désir, on revient sur le c'est ma voiture, c'est mon image. Je pense que dans le véhicule, il y a beaucoup de ça. La personne qui va acheter un véhicule le fait autant pour des motifs de déplacements et probablement plus par l'image qu'elle veut se donner en achetant le véhicule. On est tout près d'un phénomène de mode, ou d'un phénomène qui va plus loin qu'on appelle le positionnement social. En tout cas, jusqu'à, peut-être pas la génération qui arrive, ma génération c'est moins présent, mais la génération des 40 ans et plus c'est massif. Du coup le

véhicule partagé, pour moi c'est un véhicule où on change de paradigme et on se dit l'objet il est respectable en soit parce qu'il consomme des matières premières et que par ce fait là, par le fait même qu'il est impactant, le fait de le stationner en rue, ça bouffe de l'espace, ses composants, ils ne sont pas illimités, tout ça c'est rationnel. Donc on le mutualise, via une plateforme ou en l'utilisant simplement. Donc on intègre un objet qui devient plus désirable dans une perspective plus réfléchie. Cela dit pour la plupart des utilisateurs, c'est pas du tout ça, c'est un critère purement économique. Je n'ai pas la possibilité d'acheter une voiture. Il faut bien se rendre compte que c'est ça. Après il y a une couche, peut-être les early adopters qui étaient plutôt sensibles à l'objet, au fait de partager. Maintenant le mass développement, c'est sur le côté coût. Je pense qu'il y a encore un travail à faire en termes de désir et d'amener un marketing qui est plus poussé sur le domaine.

I : Du coup vous les avez peut-être mentionnés déjà un peu. Selon vous quels sont les principaux objectifs de la voiture partagées ? Que ce soit pour la société ou pour les utilisateurs. Peut-être pas encore les avantages du modèle Wibeer car ça on y viendra par la suite, mais vraiment les objectifs ?

PO : Je pense que l'objectif c'est d'abord une prise de conscience dans les grandes villes que l'espace de voirie n'est pas illimitée. Donc, plus on a une offre de transport en commun, transports publics très performante. Le véhicule partagé vient en complément naturel. À Paris, si tu as un véhicule partagé que tu peux mettre en station ou véhicule propre pour lequel tu n'as pas de parking, pour moi c'est ça. Tu te débarrasses de tous les aspects ennuyants et tu es juste l'utilisateur d'un véhicule pour ce qui t'importe, tu veux juste sortir de temps en temps de la ville et le reste du temps tu ne veux pas en entendre parler. Ça c'est la base. Et ta question Simon, je l'ai un peu oublié.

I : Ce sont les objectifs principaux de la voiture partagée selon vous.

PO : L'objectif, en tout cas c'est d'être disponible pour le plus grand nombre ou en tout cas pour le nombre convenu. On dévie un peu sur le modèle de Wibeer, mais pour nous dès qu'on est deux à partager un objet, c'est déjà bien. Si tu multiplies déjà par deux le taux d'utilisation d'une voiture, c'est déjà impeccable. Si tu fais ça massivement, c'est amplement suffisant. Tu multiplies par trois, par quatre. Il ne faut pas avoir une dimension, ça c'est l'optique, je dévie un peu sur Wibeer, mais on s'est dit en focalisant sur la personne et sur l'autonomie. En fait, on prend une granularité qui est deux ou trois utilisateurs. Ça tu le retrouves non seulement dans les centres urbains, mais aussi en dehors. En fait, tu crées moins, tu as un contrôle social qui est

plus grand. Potentiellement plus d'éléments sympathie, d'éléments de convivialité que tu peux mettre dedans qui sont peut-être des éléments recherchés, qui permettent de contrebalancer le désir de véhicule individuel. Cette section-là de l'économie de partage, tu peux l'obtenir dans des petits cercles.

I : Nous on avait, en plus des objectifs que vous avez mentionné, mais vous les aviez déjà peut-être mentionnés un petit peu plus implicitement. Donc les objectifs de la voiture partagée, c'était pour nous, également, économique pour l'utilisateur, le désengorgement des villes, la décongestion des villes et autres liés aux problèmes de stationnement et autres, ce qui induit également un objectif primaire qui est l'objectif environnemental et durable de la voiture partagée. Donc là, c'était en plus de ce que vous aviez mentionné, même si vous l'aviez mentionné implicitement.

PO : Oui, au niveau économique, ça permet aussi d'avoir une maîtrise du coût. En mutualisant, on crée une maîtrise du coût. Dans un autre domaine, par exemple l'assurance, ce n'est que ça. Tu paies une prime pour être couvert quand tu as un sinistre. Ici en mutualisant ton investissement, tu lisses ton utilisation. Tu as un prorata du coût global qui est ton utilisation. Ça, l'objectif, en tout cas chez nous, c'est de maîtriser ce coup-là. C'est pour ça qu'on intègre maintenant la dimension énergie. On se dit qu'en créant des sites de production et d'autoconsommation autour de nos points de partage, on crée une maîtrise du budget des utilisateurs sur le volet, non seulement véhicule, mais aussi énergie.

I : Ok, je vois. Ça répond bien à notre question. On peut donc passer à la question suivante. C'est à nouveau très général sur la voiture partagée, après on ira plus sur le modèle Wibe. Est-ce que selon vous, il y a des utilisateurs types de la voiture partagée ou en tout cas des utilisateurs qui seraient plus prompts à utiliser la voiture partagée. Si oui, lesquels ? Comment pourrions-nous les identifier ?

PO : Donc un pattern d'utilisateurs ? Des personas ?

I : Oui des personas, s'il y en a.

PO : Je pense qu'il y a un persona qui est, à mon avis, qui est sensible au niveau économique. Souvent des ménages isolés, donc voilà, avec relativement, enfin un budget limité, qui cherche une utilisation versus un investissement qui est trop important. Ça c'est une catégorie pour moi. Après tu as la catégorie plutôt, « Bobo » j'ai envie de dire, mais c'est très brut, où là on va jouer plutôt sur les aspects très réfléchis au niveau du véhicule etc. Au niveau de l'empreinte

écologique et tout ce qui va avec. Voilà je pense que ce sont les deux grands personas de la voiture partagée. Après ce qui commence à arriver, c'est le second véhicule qu'on remplace. Donc c'est les familles qui ont besoin d'un véhicule mais pas de deux, donc ils vont rechercher le caractère économique aussi.

I : ça ressortait souvent au cours d'autres interviews. Souvent, vraiment dans l'objectif de supprimer cette deuxième voiture familiale ou autre. Mais voilà. La dernière question dans ce point-ci en tout cas. Quels sont selon vous, les principaux acteurs engagés dans l'intégration de la voiture partagée en Wallonie et dans la région de Bruxelles capitale ? Quels sont les principaux stakeholders ?

PO : Oui, donc il y a les communs évidemment. Les communes qui commencent à, je vais dire, les appels d'offres étaient encore assez marginaux il y a de ça quelques années. Ça commence vraiment à s'accélérer pour des villes de taille plus modeste. Bien sûr, c'est Cambio le principal acteur au niveau véhicules partagés. Nous on est très petit à côté d'eux. Donc quels sont les grands stakeholders ? Il y a en tout cas eux. Maintenant, les concessions, elles doivent se réinventer aussi. On quitte un modèle de vente physique vers une digitalisation et je pense qu'il se rendent aussi compte que les générations qui arrivent sont peut-être moins, la propension à vouloir acheter à tout prix elle est moins forte et ce n'est pas seulement une tendance de personnes urbaines. Donc ça je pense que ça commence à clignoter. Bon voilà, il y a le développement du vélo, donc, le premier outil de mobilité n'est pas nécessairement la voiture pour beaucoup de monde au jour d'aujourd'hui, surtout en ville. On voit que D'Ieteren a lancé son projet vélo à Bruxelles, avec la plateforme dont le nom m'échappe. L'économie de la fonctionnalité, elle est quand même massive. Je pense que tous ceux qui sont dans le domaine du véhicule, en tout cas sur le schéma de la vente seront des stakeholders à l'avenir en tout cas pour la voiture partagée. Puis il y a aussi les autres plateformes, je pense par exemple à Airbnb et autres qui pourraient intégrer la voiture partagée dans leurs plateformes. Quand on se déplace, on a besoin de mobilité, eux ont déjà la plateforme donc ils leur suffiraient entre guillemet d'ajouter des items pour augmenter le niveau de service. L'énergie, donc en fait, dans les stakeholders, je pense que l'énergie, tous les acteurs traditionnels de l'énergie, leur modèle de stations où tu vas faire le plein, il est amené à disparaître ou en tout cas à se réduire considérablement, se réinventer. Chaque véhicule électrique qui sort est une occasion, tu ne vas plus charger ou moins charger en transit. C'est plutôt tu vas charger là où ton véhicule dort, chez toi, au bureau, dans un centre commercial, quand tu vas au cinéma, etc. C'est un endroit où tu perds deux heures et tu te dis pourquoi pas charger ton véhicule dans ce temps-là. Aller dans une pompe à essence et attendre

une demi-heure, acheter un sandwich pour patienter, je ne sais pas si l'avenir est très prometteur pour ces gens-là, en tout cas sous la forme de la station. Voilà. Au niveau assurance, ce sont aussi les stakeholders. En fait, le coût d'une voiture quand tu le dissèque, il y a le coût de la voiture qui est un coût d'amortissement, puis il y a l'entretien. Tous ceux qui sont dans le domaine du service sur le long terme, l'entretien. En fait, ceux-là sont plutôt bien positionnés. En fait, ça serait intéressant de prendre le coût d'utilisation et de regarder quelle est la proportion des différentes choses. Pour moi les acteurs de la mobilité partagée de demain c'est en terme financier ce que ça coûte dans le coût de revient.

I : Si on a fait le tour, on va passer aux modèles d'affaire. Pour introduire un peu le modèle d'affaire de Wibee, est-ce que vous pourriez premièrement identifier les principaux modèles qui existent de voiture partagée en Wallonie et à Bruxelles.

PO : On a en tout cas, le station-based organisé par une plateforme ou une entité. L'exemple type, c'est Cambio, c'est un modèle qui fonctionne très bien, qui est robuste, qui a bénéficié, pour grandir, d'un soutien des communes sous forme de garantie. Puis maintenant, le modèle se développe de manière de plus en plus organique. Dès l'instant où vous avez un nombre de véhicules sur une zone, le caractère organique prend place. Ça c'est un modèle. À l'opposé, il y a le modèle pur peer-to-peer, qui est de mettre sa voiture sur une plateforme et la louer à n'importe qui. Là, ce sont des véhicules de particulier qu'on utilise. Il y a aussi des acteurs qui travaillent plutôt sur le moyen terme, qui vont progressivement intégrer. Le schéma des acteurs comme Avis, Hertz, etc. C'est à dire des loueurs traditionnels à plus longue durée. Eux, à mon avis, ils vont progressivement intégrer une offre court terme conséquente. Mais probablement sur un modèle semblable à Cambio. Donc ça ce sont vraiment les deux grands patterns. Ensuite, il y a le station-based et le free-floating. Le free-floating étant plutôt amené, à mon avis, à disparaître puisque ce n'est pas un modèle qui me paraît cohérent au niveau du besoin des gens, il faut mettre trop de véhicules, ce n'est pas rationnel en fait. Surtout avec l'électrification, je ne vois pas un grand avenir. Je pense que le modèle Cambio est amené à continuer à se développer, puis entre les deux, il y a différents modèles dont le nôtre qui peuvent fonctionner.

I : Nous on avait à peu près trouvé les mêmes modèles que ceux que vous avez identifiés. Ceux basés sur des stations avec le roundtrip comme Cambio ou en free-floating comme Poppy. Ensuite, des modèles plus collaboratifs organisés entre voisins. Comme vous en avez parlé, le peer-to-peer en passant par une plateforme comme vous avez dit, le Airbnb de la voiture. Puis le modèle plus collaboratif vraiment organisé entre voisins où il y a une voiture qui est partagée

en personnes d'un même quartier ou entre particulier ou entre coopérative citoyenne ou autre. Là, on va vraiment plonger dans le modèle de Wibee, donc votre modèle à vous. Est-ce que vous pourriez premièrement, nous citer les grandes caractéristiques de ce modèle et expliquer comment ça se passe concrètement le fonctionnement. Quels sont à peu près les coûts pour les utilisateurs. Nous ne devons pas avoir de grands détails, mais juste au moins savoir s'il y a des coûts fixes, des coûts variables ou autres.

PO : En fait, nous, on se définit comme étant une offre clé en main pour des petits groupes. C'est vraiment ce qu'on veut mettre en place. Ça veut dire quoi ? Parce qu'on a testé le modèle pur peer-to-peer où un voisin mettait son véhicule sur la plateforme, on privilégie l'objet qui est mutualisé, qui est mis à disposition par la coopérative. La coopérative met un véhicule à disposition, en partage et alors comme utilisateur soit tu peux l'utiliser en payant à la durée et aux kilomètres comme Cambio ou bien tu peux prendre une souscription, une colocation sur le véhicule. On va mettre en œuvre, une offre d'achat groupé. En gros, économiquement tu pourrais être propriétaire ou co-propriétaire d'une voiture avec tes voisins. Voilà, c'est quelque chose qu'on va mettre en place. On est sur l'idée d'avoir un partage relativement intensif des objets entre les membres. On peut avoir 3 ou 4 voisins qui partagent un objet avec un partage de coûts. D'avoir une enveloppe fermée au niveau des coûts et puis de diviser le coût entre les membres. Puis si tu as des utilisateurs plus ponctuels, qui vont utiliser exactement comme Cambio en payant au temps et au kilomètre, le revenu qui est généré, va réduire le coût pour les utilisateurs plus récurrents.

I : Vous au niveau de cette mise en place, vous donnez les moyens pour mettre en place où vous fournissez la voiture, les assurances, ou autre ?

PO : On fournit la voiture, les assurances, l'application. En fait, on procure vraiment un système clé en main pour les voisins. En gros, c'est limiter le maximum de frottements au niveau de l'utilisation.

I : Au niveau de l'application, c'est vraiment pour la gestion des réservations, de l'accès au véhicule etc.

PO : Oui c'est ça. Il y a aussi le paiement, pour les utilisateurs occasionnels, ils paient via l'application. Le revenu qui est généré vient en réduction pour celui qui a pris le risque de la voiture. Donc soit, tu prends un leasing partagé à deux ou trois. Mettons 400 euros de budget,

tu partages le coût. Si d'autres personnes utilisent le véhicule, le revenu va réduire les coûts des 400 réparti sur les 2 ou 3 personnes.

I : Vous parliez de peut-être, dans le futur de mettre à disposition des véhicules qui pourraient être vendus à des sociétés coopératives citoyennes ou autres, ça, ça serait vraiment la vente directement du véhicule ?

PO : En fait, non. Le véhicule serait juridiquement propriété de la coopérative, mais économiquement, si le véhicule est revendu dans 3 ou 4 ans, le produit de la vente revient à ceux qui ont fait l'investissement via la coopérative. En fait, c'est comme si tu étais copropriétaire d'un véhicule mais tu ne dois pas te tracasser de l'immatriculation, des assurances, etc. Tout ça est fait de façon centralisée. Si tu l'utilises très souvent, il te coûtera le coût d'amortissement de la voiture sur les 3 ou 4 ans et quand tu sors du système, tu récupères le coût d'amortissement du véhicule. Là ou si tu devais utiliser très intensivement un système Poppy ou Cambio, il y a un moment donné où ça devient économiquement irrationnel. Tu vas commencer à payer des fortunes. Ça ne devient pas cohérent parce que tu l'utilises trop par rapport au pattern de l'utilisateur type qui est cible. Donc on va aller chercher les petits groupes et le caractère très intensif du partage entre voisins. Là on va créer un cadre qui est que tu paieras juste la part dans l'amortissement réel du véhicule. Je prends l'exemple, tu achètes un véhicule 12 000 euros, tu le revends 4 ans plus tard 6000. Donc tu n'as que 6000 euros d'amortissement à financer, en ajoutant évidemment les entretiens, les assurances, etc. Ce budget-là, on va le répartir entre les membres qui ne paieront pas un centime de plus. Alors que si tu passes par une plateforme traditionnelle, tu vas payer en fonction de ta durée et de tes kilomètres et les 6000 euros pourront se transformer en 10 000 euros ou 12 000 ou 14 000 euros, plus tu utilises, plus tu vas payer.

I : Vous alors, Wibee, là-dedans, au final, vous gagnez comment de l'argent ?

PO : Qu'est-ce qu'on gagne ? Nous en gros, c'est un service qui est à revenu fixe, par mois, par item, on a un revenu fixe qui est transparent comme ça les utilisateurs intensifs voient le coût réel de plateforme. Bien sûr celui qui utilise occasionnellement, il s'en fout. Il va juste payer la durée et les kilomètres et puis basta. Il n'a pas besoin d'avoir l'explication. Mais celui qui s'engage de manière durable sur la plateforme, lui il sait ce que ça coûte, il a un coût transparent. Il sait ce que ça coûte au niveau de la plateforme. Et alors nous, aussi on intègre progressivement les projets énergies. C'est-à-dire que si on met du solaire et des points de charge, ça améliore le coût pour l'utilisateur final mais aussi notre marge, notre rentabilité parce qu'on travaille

sur plusieurs aspects. Donc il y a un coût de service des plateformes plus un revenu qui est le prorata d'énergie, qui est quand même non négligeable à terme.

I : Donc cela englobe un service final.

PO : Et en fait dans un système en station based, en fait la station, c'est un truc important qui est sous-estimé maintenant, c'est la charge et les contraintes que t'as au niveau de la charge.

I : Brièvement un petit dernier point, vous parliez que vous faisiez avant du peer-to-peer, maintenant plus du tout ?

PO : On ne veut pas aller plus loin car on considère que ce n'est pas efficace, car on a des véhicules de différentes qualités, donc on ne maîtrise pas la qualité de la flotte. Et on ne veut pas arbitrer des frictions entre utilisateurs. Lorsque tu griffes ou que tu as un problème avec la voiture de ton voisin, tu la rends sales, cela peut créer des conflits. Là où le fait d'avoir un véhicule relativement neutre évacue tous ces problèmes-là. Aussi, le fait que ce sont des véhicules électriques, à terme car on en a peu pour le moment, ça augmente le coût et donc l'investissement collectif devient plus rationnel. Et aussi la gestion des amendes. En fait au niveau pratique c'est plus facile d'avoir des véhicules qui sont centralisés.

I : La question suivante, vous l'avez déjà mentionné partiellement, mais quels sont pour vous les principaux avantages de ce modèle-là comparé aux autres modèles de voiture partagée qui existent ?

PO : J'ai oublié de dire un truc important, c'est que dans les groupes tu peux prendre aussi un rôle. On a distingué 2 rôles importants : le rôle ambassadeur et le rôle sherpa. Ambassadeur c'est celui qui va faire la communication au sein du groupe, qui va intégrer par exemple un nouveau membre sur la plateforme. Et sherpa c'est celui qui va s'occuper des objets, par exemple aller à l'entretien, s'assurer que le véhicule est propre, veiller à un remplacement d'un essuie-glace. Tous ces trucs là que tu fais naturellement pour ta propre voiture, mais qui dans un groupe peuvent être gérés par un membre. En échange de quoi ils ont des avantages sur l'utilisation, des crédits d'utilisation. Ça c'est un élément qui est important parce que précisément, on veut être présent là où les acteurs plus traditionnels ne vont pas. C'est-à-dire dans des villages ou dans des zones plus reculées. Car ça repose sur une résilience d'un petit groupe, tu peux facilement créer de l'économie sur base de quelques utilisateurs. Là où une plateforme traditionnelle qui va organiser tout en interne, en fait le cout de revient est tellement qu'il faut avoir beaucoup d'utilisateurs autour pour justifier la mise en œuvre d'un service.

I : Nous les avantages principaux que nous avons identifiés pour le modèle de Wibee, c'est qu'il y a cette adaptabilité, c'est possible de mettre en place ce système-là dans des zones plus rurales, plus isolées, ce qui n'est vraiment pas le cas des modèles station based comme Cambio ou en free floating comme Poppy, qui demande une difficulté organisationnelle parfois un peu plus compliquée. C'était vraiment le point qui en ressortait sur ce modèle, l'adaptabilité et la mise en place assez facilitée.

Quels sont, à l'opposé, les inconvénients du modèle plus collaboratif entre voisins comparé aux autres modèles mentionnés précédemment ?

PO : Alors le principal inconvénient, c'est que tu peux potentiellement avoir des frictions sur l'utilisation de l'objet. Vu que tu es sur des petits groupes avec, à priori, peu d'items en partage, tu peux plus facilement créer des frictions d'utilisation. C'est pour ça qu'on ne va peut-être pas se concentrer sur un taux d'utilisation énorme, mais pour nous cela est réussi si t'as 3 familles qui partagent une voiture. Et le système doit être adapté pour ça. Tu dois avoir la bonne balance entre la grande efficacité et le petit nombre. Mais ce qu'il y a, c'est que plus tu vas travailler sur un petit nombre, au plus l'économie informelle devient un compétiteur pour toi. Parce que rien de plus simple que de partager informellement. L'équilibre est difficile à trouver au niveau de la granularité de ta plateforme.

I : Et au niveau de cet équilibre-là, est-ce que vous fixez une limite du nombre de familles ou particuliers qui peuvent utiliser la voiture ?

PO : Non on laisse ouvert. Mais on veut travailler au plus petit au niveau de la granularité. C'est pour ça qu'on réfléchit carrément à des systèmes même sans application, de mettre juste le véhicule en copropriété économique, c'est quelque chose qu'on va tester maintenant. Deux familles ont un besoin identique, moi j'ai besoin d'une famille en semaine, toi le week-end, on passe par Wibee pour avoir un co-achat économique, mais on n'a pas besoin d'avoir l'application car on se débrouille avec la clé. Et puis après, vient l'idée que si jamais tu as un besoin qui devient un peu plus complexe, là tu peux mettre en place le boîtier, le système et là tu as un truc plus organisé, avec un coût un peu supérieur car tu as tes avantages.

I : Donc c'est plus un système qui ressemble à un système informel où certaines personnes s'échangent la clé en main propre.

PO : Oui. Qui a un très fort potentiel.

I : Pour rester sur les inconvénients, on avait également identifié, comme vous l'avez un peu mentionné, le manque de flexibilité pour les utilisateurs, cette difficulté de gestion de la répartition du véhicule entre particulier, ce qui n'est avec d'autres modèles comme Cambio, ou il y a d'autres stations à d'autres endroits ou bien il y a plusieurs véhicules dans une même station.

PO : C'est clair. Il doit avoir au minimum 2 objets partagés pour un report qui est correct. Ou alors d'avoir un truc très organisé et vraiment un petit nombre, où t'as des besoins super complémentaires, mais alors tu n'as pas besoin d'application si jamais c'est super clair au niveau de la répartition. Des trucs qui sont super récurrents et super clairs, tu n'as pas besoin d'interfaces, le principe de l'économie informelle prend le dessus. Je voulais aussi venir sur un point, une des difficultés pour notre modèle, en fait les gens vont globalement vouloir utiliser comme un utilisateur Cambio, je veux dire pattern, ce qu'on appelle chez nous des « Wibeeur », utilisation court terme. Je paie le temps et les kilomètres et je ne me soucie pas du reste. Mais trouver des utilisateurs récurrents, celui qui va prendre un abonnement sur le moyen ou long terme, ça c'est plus difficile. Ça demande une approche un peu différente, et là on n'a pas encore réussi à « craquer » véritablement du côté de l'offre, du côté du long terme pourtant c'est un peu le cœur de Wibee. Mais voilà, on est toujours en train de faire des tests. Pour agripper les utilisateurs long terme c'est plus compliqué.

I : Ok, pour le moment c'est vraiment du court terme.

PO : C'est ce que l'utilisateur veut. L'utilisateur pour le moment veut soit acheter une voiture ou alors il ne veut pas du tout s'en préoccuper, ne pas s'engager sur la durée. Donc avoir un abonnement de 50€ par mois pendant 3 ans, c'est un truc qui n'est pas très... tu ne vas pas t'engager pour ça.

I : C'est alors peut-être un frein, on y viendra par la suite, dans le sens où c'est une somme plus importante engagée en un coup.

PO : Oui mais pourtant le fait d'acheter n'est pas du tout un problème, donc je pense que c'est plutôt une représentation du désir. Il y a un truc qui n'est pas rationnel. On devrait peut-être demander à des psychologues ou autre. Je pense que ça tient qu'à ça. Tu te dis, payer 100€ par mois pendant 3 ans, ça fait 3600€, ce qui n'est rien. Mais psychologiquement, tu ne vas pas t'engager. Alors qu'en fait économiquement c'est hyper rationnel. La génération qui arrive, elle c'est la liberté totale, t'utilises puis tu laisses... Donc la durée d'engagement c'est un truc, tant

que tu n'achètes pas, travailler au-dessus de 12 mois... Ce serait intéressant de faire une étude, comprendre exactement quel est le frein, est-ce que c'est 3, 6, 12 mois, par rapport à un budget et un montant de mobilité. Ce qui serait très pertinent pour comprendre les bascules irrationnelles d'un schéma où je n'adhère pas parce que ça ne correspond pas, ça ne passe pas.

I : On peut passer sur la dernière partie, ciblée sur les leviers et freins au développement de la voiture partagée. Pour introduire cette partie, selon une étude d'Autodelen, il y a eu environ 194 000 utilisateurs des voitures partagées en Belgique. Parmi ceux-ci, environ 122 000 proviennent de Flandre, environ 63 000 de Bruxelles et environ 8000 de Wallonie. Quels facteurs, selon vous, peuvent expliquer ces différences entre les régions ?

PO : Je pense que le premier facteur, c'est un facteur d'accessibilité des transports publics. Quand tu prends ta maison en Flandre, tu fais un rayon de 500 mètres. Tu fais la même chose en Wallonie, il faudrait regarder l'indice de disponibilité de l'offre servicielle. Je ne le connais pas mais c'est uniquement intuitif. À mon avis, c'est plus que proportionnel par rapport aux chiffres qu'on a indiqué. Donc je ne serai pas étonné qu'on ait proportionnellement 3 voire 4 fois plus d'offres de transport servicielle en Flandre par habitant. Quand je dis par habitant, ce n'est pas une moyenne.

I : Comparé au nombre d'habitants, ça voudrait dire qu'il y a plus d'utilisateur en moyenne à Bruxelles qu'en Flandre, et c'est logiquement lié à la densité.

PO : Oui, c'est lié à la densité, il y a le trajet moyen qui joue aussi. Quand tu habites à Bruxelles, en fait tu ne sors quasiment jamais de Bruxelles. Donc tes trajets sont assez courts. C'est là où tu as le plus de véhicule partagé, alors que tu as moins besoin de voiture. Mais c'est logique, ça accélère la chose. Ça pour moi, c'est le moteur, c'est quelle est l'offre de mobilité présente et aussi le taux d'équipement en mobilité douce. Ça je pense que c'est un truc qui est massif en Flandre, 1) c'est plat, 2) t'as les sites propres niveau vélos et tout. Même quand tu fais 20 kilomètres, t'es sécurisé. Et qui dit distance (faible) domicile-travail en vélo, dit je peux utiliser une voiture partagée

I : Selon vous, quels sont les leviers ou les moyens d'actions généraux qui permettent le développement de la voiture partagée ?

PO : Cela passe par plusieurs axes : 1) une garantie des pouvoirs publics par rapport au taux d'occupation. Il faut absolument qu'il y ait au moins 2 véhicules partagés dans tous les villages en Wallonie. Là je parle pour la Wallonie. Si on prend la Wallonie, en fait 80% du territoire ce

sont des villages, des hameaux etc. Dans chaque village, tu dois avoir 2 véhicules partagés parce que le constat c'est que tu n'adhères pas si jamais tu n'as pas suffisamment de disponibilité, c'est ce qu'on disait tantôt. Et t'as besoin d'avoir un truc près de chez toi. Ça passe par une disponibilité garantie, ou en tout cas un modèle qui est garanti par la région Wallonne, et ou par la commune partenaire. Mais je trouve ça plus pertinent plutôt que de faire des appels d'offres au niveau de chaque commune, d'avoir un seul acteur, la région, qui garantit dès que t'as 300 logements dans un rayon de 500 mètres, t'as une ou 2 voitures partagées. C'est ça qu'il faut avoir comme objectif. Une fois que t'as cela, à mon avis tu atteints un niveau de couverture qui fait en sorte que ça craque. Et assez naturellement, tu commences à avoir des intégrations de plateforme ou des services comme les nôtres, qui intègrent plus le service peer-to-peer, d'avoir des objets rajoutés dans le réseau, parce que t'as déjà une offre à disponibilité, du coup ça devient organique comme croissance, t'as un appel d'air qui est créé. Mais pour le moment, l'appel d'air est trop fragmenté, donc ce sont des appels d'offres communaux à gauche, à droite, ça prend du temps etc.

I : Est-ce que vous, par rapport au modèle Wibee précisément, les communes aident pour la mise en place des voitures partagées en faisant des promotions ou financièrement ou autre ?

PO : Oui ça aide. Mais nous de notre côté, c'est des couts humains aussi. Donc il faut aller convaincre chaque commune, il faut passer devant chaque collègue, il faut avoir un appel d'offre, il faut répondre à l'appel d'offre. Donc en termes de couts humains, t'es sur des couts qui sont non-négligeables pour nous. Et aussi pour nous, t'as un revenu par objet qui est relativement faible. Donc en fait ton cout humain ça te tue quasiment une année/une année et demie de business sur le véhicule, rien que le fait de dégager le cout humain. La marge que tu dégages derrière est déjà assez faible, du coup c'est moins rationnel. On est content de les avoir, mais je préférerais avoir un appel d'offre plus conséquent.

I : Lié aux leviers et plus spécifiquement à Wibee, on se demandait si l'intégration à d'autres moyens de transports en commun, la TEC, la SNCB ou autre, pensez-vous que c'est un levier ? Ou bien de toute façon les utilisateurs n'utilisent pas vraiment la voiture partagée pour se rendre à un autre type de moyen de transport ? Est-ce un levier d'avoir une gare à proximité ?

PO : Oui. Tout ce qu'il y a dans un rayon de 500 mètres, tout ce qui amène à une offre multi-services renforce chaque service. Ça c'est important. Par contre, le fait d'avoir une seule application intégrée, ça je pense que tout le monde s'en fout. T'achètes ton ticket de train sur

l'application SNCB, tu dois faire 3 clicks. L'intégration au niveau digital est pour moi un truc qui n'est pas un obstacle.

I : Les plateformes « MaaS » et autre, ce n'est pas spécialement utile du coup ?

PO : Non, je ne pense pas que cela crée de la valeur. Peut-être pour les voyageurs, les touristes, là ça peut créer de la valeur. Quand tu vas à l'étranger et que tu te dis, tu prends ton train, t'arrives à la gare et t'as déjà dans la même app accès à d'autres services, pourquoi pas.

I : Donc ça cela sort du modèle de Wibee.

PO : Exactement.

I : Et un point qui nous vient à l'esprit, pas spécialement sur les leviers, mais quand vous mettez une voiture à disposition d'un quartier, y a-t-il une distance maximale entre les différents utilisateurs qui doit être mise en place ? Ou bien c'est vraiment comme les utilisateurs le sentent ?

PO : Là on a différents tests en cours, il y a des groupes sur lesquels on est restreint parce qu'on a mis en place une offre pour une copropriété. Donc là c'est uniquement limité à la copropriété. Il y a des groupes pour lesquels il y aura une restriction au niveau de la taille, mais on a aussi des tests où là on autorise tous ceux qui sont sur la plateforme à utiliser les véhicules, quand bien même ils seraient éloignés du point de partage. Donc plutôt à la Cambio dans ce point-là. Les différentes approches nous paraissent pertinentes, avec les plus et les moins.

I : Est-ce que vous voyez des freins qui sont vraiment des obstacles au développement de la voiture partagée ?

PO : On est en réflexion pour le schéma assurance. Par exemple, un des obstacles, mais quelque part on l'a un peu bypassé avec l'approche coopérative, c'est le fait d'avoir des « couches » de coûts. Une responsabilité assurance et civile, ça coûte un certain prix, mais si tu commences à avoir une économie de partage, ça coûte un peu plus cher. Chaque fois que tu ajoutes un risque, tu augmentes le coût. Donc là, ça ne favorise clairement pas le développement de l'économie du partage. Je pense que le marketing reste un élément... La publicité reste trop importante pour les véhicules individuels, par rapport aux dimensions desirs, de projection etc. Le fait qu'il n'y ait pas assez de sites propres ou trop peu en Wallonie, ça c'est un frein. Pour la multimodalité en général. Je pense que si les gens pouvaient avoir une distance de 20 kilomètres autour d'eux qui est sécurisante, il y aurait beaucoup de monde qui commencerait à aller sur les véhicules

partagés et sur le vélo pour les déplacements occasionnels. Ça pour moi c'est l'élément qui est le plus gros frein au développement au véhicule partagé, c'est le fait que pour la sécurité, les gens achètent un véhicule individuel.

I : Nous avons également identifié, pour l'utilisateur, la peur de la perte de flexibilité. La peur de ne pas avoir l'offre et la disponibilité nécessaire. Également, la crainte de l'inconnue et la gestion du changement, le fait de faire un shift dans sa tête et de prendre l'habitude d'utiliser ces véhicules. Également, l'utilisateur n'a pas encore toute la connaissance sur la nouveauté, ils ne savent pas comment cela fonctionne au niveau des assurances, des démarches administratives, de l'utilisation. Ça peut être développé pour faire rentrer dans la mentalité des gens que la mise en place est vraiment facilitée par plein d'organismes comme le vôtre. Un dernier frein, qui est plus général, c'est le fait qu'il y a encore certaines populations qui considèrent la voiture pas seulement comme un objet pour se déplacer, mais qui représente la richesse et qui est un objet de représentation sociale. Malheureusement, c'est peut-être une partie de la population qui est plus compliquée de faire changer d'avis, de faire ce changement de shift, de paradigme de l'objet voiture.

PO : Je ne sais pas s'il faut dire malheureusement, parce qu'en fait tout le monde a besoin de se projeter dans une image de soi. Mais c'est plutôt le positionnement du désir de la voiture partagée qui n'est pas hyper attirante. Il faut trouver les bons moyens de rendre cela plus désirable.

Il me vient en tête là maintenant, on n'en a pas parlé, c'est qu'en fait il y a aussi une dimension liée au cout qui est toujours devant soi. Quand on achète une voiture, on sort de concession, l'affaire principal de ton investissement est derrière toi. Et en fait, une heure après, t'as déjà oublié que t'as sorti X€ pour acheter une voiture. Fin oublier non, mais très vite, on s'entend. Et donc tu n'as plus que le coût marginal du cout opérationnel, qui est le frottement annuel de l'assurance, la taxe de mise en circulation et ce que tu vois tout le temps c'est le cout du carburant. Les gens disent que la mobilité devient chère parce que le cout du carburant augmente. Mais ce que tu sais moins c'est que l'augmentation d'1€20 à 1€60-2€ le litre, ça représente 3 cents par kilomètre. Là où ton véhicule te coûte 35 cents par kilomètre. T'as une augmentation qui est substantielle, mais tout le monde se focalise sur le cout du carburant, alors qu'en fait c'est relativement marginal parce que l'essentiel du cout tu l'as fait derrière, tu l'as payé en achetant ta voiture.

I : C'est le fait de posséder une voiture qui est le principal cout.

PO : Là où le cout d'utilisation d'un véhicule partagé, t'as toujours ta facture devant toi. Tu vas payer 100-150 kilomètres, tous les mois t'auras une facture qui est devant toi. Ça je pense que psychologiquement c'est très différent. On devrait peut-être faire un système, d'ailleurs c'est ce qu'on fera au niveau de l'achat groupé, c'est de dire aux gens, tu mets l'argent sur la table maintenant, tu récupèreras peut-être une partie si l'on revend la voiture dans 3-4 ans. Ton véhicule tu le partages, ton cout sera très faible. C'est une façon d'appréhender les choses, mais en soi c'est la même chose que de payer chaque chose ton utilisation de véhicule partagé.

I : Une dernière question, et puis ce sera déjà très complet. Est-ce que vous pensez à certains défis dans le futur pour le développement de la voiture partagée en Wallonie et à Bruxelles ?

PO : Peut-être l'intégration de l'énergie, le relais énergie-point de charge. Ça c'est pour moi un élément qui est un défi, peut-être une opportunité pour les véhicules partagés. Ce serait un point. Un autre défi pour nous, c'est que ça tourne. C'est qu'on parvienne, sur le long terme, à avoir 2 véhicules partagés dans chaque village. Le jour où on a cela en Wallonie, je pense que cela devient complètement massif parce qu'après ça craque vite. T'auras vite 3, 4, 5 véhicules, ce qui voudra dire aussi que tu as beaucoup plus de gens en vélo. C'est d'arriver au point où ton modèle craque, dans le bon sens.

I : Et vous vous concentrez sur les plus petits villages, ou bien par exemple Louvain-la-Neuve reste quand même un point essentiel au développement de Wibee ?

PO : Oui. On se concentre, non, on est sensible au fait qu'il n'y a pas d'offre de mobilité dans les villages. Aussi pourquoi, parce qu'on fait partie d'un groupe d'énergie, on développe des projets éoliens. Et les projets éoliens sont plutôt dans les villages. On est issu du monde rural au niveau de l'activité principale. On attache aussi une importance à ce qu'il y ait une rétribution ou en tout cas une externalité positive par rapport aux villages, qui sont souvent laissés pour compte. T'as des problèmes de réseau... L'accessibilité n'est pas la même partout, au niveau des services publics c'est la même chose. Il y a un peu de militantisme, mais il faut qu'on soit présent partout.

Je crois que c'est aussi intéressant de regarder la démographie, de voir quel est le nombre de personnes dans les villes. J'avais vu qu'en fait, je n'ai plus les chiffres exacts, c'est qu'en Europe 60% de la population habite dans des villes de moins de 100 000 habitants. Or, pour l'offre de mobilité partagée, elle est plutôt dédiée aux villes de plus de 100 000 habitants. T'as vraiment un gros gap entre l'essentiel du marché, qui est plutôt rural, et l'offre de mobilité

qui est, pour les raisons qu'on a évoquées tantôt, plutôt adaptée pour l'urbain voire le super urbain. Il y a vraiment une réflexion à avoir sur ce qu'on veut développer dans les péri-urbains, voire les villes de taille assez petite. Et la Wallonie est un beau terrain de jeu pour cela.

I : C'est sûr qu'il y a encore beaucoup de défis là-dedans. Et vous votre objectif c'est vraiment de combler ces manquements dans la voiture partagée, qui est vraiment pour le moment très développée principalement dans les villes.

PO : Oui. Et alors pour être tout à fait complet, en termes d'énergie on a plus de possibilités (en Wallonie). Le coût d'emprunte au sol est plus facile, que ce soit au niveau d'une app solaire ou d'un projet éolien, on a accès à des leviers qui ne sont pas les mêmes. Peut-être que le complément qu'on fait entre énergie et mobilité a beaucoup de sens pour les zones plus rurales, parce que là t'as assez de terrain que pour intégrer une production d'énergie et l'autoconsommation sur site, et intégrer cela dans le modèle.

I : Ok. Ça répond bien à l'ensemble des questions que l'on avait. C'était très complet, un tout grand merci pour votre temps et votre disponibilité. Au revoir.

PO : Avec plaisir, au revoir.

UNIVERSITÉ CATHOLIQUE DE LOUVAIN
Louvain School of Management

Place des Doyens, 1 bte L2.01.01, 1348 Louvain-la-Neuve
Boulevard Emile Devreux 6, 6000 Charleroi, Belgique
Chaussée de Binche 151, 7000 Mons, Belgique

www.uclouvain.be/lsm