

La voiture partagée sans retour à la case départ

Le Soir - PATRICE LEPRINCE - 23 janvier 2015

Obliger l'utilisateur à ramener son véhicule au point de retrait serait un sérieux frein pour l'essor du secteur. Bruxelles planche sur l'assouplissement de la réglementation. Indispensable, dit le patron de Zen Car. Contre-productif, répond celui de Cambio.

Asphyxiée par les bouchons, la capitale tente vaille que vaille de développer les alternatives à la voiture à usage individuel. Parmi celles-ci : le carsharing qui permet à ses utilisateurs de profiter d'un parc de véhicules à partager. Un système qui connaît aujourd'hui un certain succès mais qui peinerait à passer à la vitesse supérieure. Pointé du doigt : le fait qu'il faille impérativement ramener l'auto dans la station de départ. Une aberration, juge notamment Régis Leruth, le directeur de la société Zen Car qui dispose d'une trentaine d'emplacements en Région bruxelloise. « *Le frein principal à notre développement est bien celui-là. Nous avons réalisé un sondage auprès de nos 2.000 utilisateurs qui souhaitent clairement pouvoir profiter de la formule one way* ». Pour notre interlocuteur, ouvrir cette possibilité permettrait de doubler le nombre d'adhérents. « *Très certainement, c'est une question de bon sens. D'ailleurs nous n'avons jamais très bien compris pourquoi on nous l'a interdit* ».

Un sentiment partagé par la fédération patronale bruxelloise Beci qui estime même que le nombre d'usagers pourrait être multiplié par 13 en débridant la réglementation (*Le Soir* du 20 janvier) à l'instar du très parisien modèle Autolib'. Un avis qu'appuie aussi le chef de file MR à Bruxelles, Vincent De Wolf. « *J'avais déjà interpellé le ministre Grouwels sous la précédente législature pour dire combien il est idiot de pouvoir prendre un Villo dans une station et le déposer dans une autre et de ne pas pouvoir le faire avec une voiture. On voit bien que dans les autres villes où cette possibilité existe le succès du carsharing explose, une voiture partagée devenant l'équivalent de trois voitures traditionnelles en termes d'usage et de passagers transportés sachant que cette dernière reste 90 % du temps à l'arrêt* ».

L'élue MR estime qu'on pourrait même voir plus loin que la fin de l'aller-retour obligatoire qui nécessite l'implantation de nouvelles stations. « *Grâce aux technologies de télécommunication, on peut envisager de passer au free-floating qui permettrait à un utilisateur de repérer sur son smartphone la voiture partagée la plus proche où qu'elle se trouve dans la ville sans créer de nouvelles stations. Je sais que c'est très contesté mais c'est comme cela que fonctionne le système de taxis Uber* ».

Un système plus ouvert synonyme de réelle avancée pour contrer l'immobilité ? A voir car tout le monde ne « partage » pas cet enthousiasme. C'est le cas notamment du patron de Cambio qui compte 20.000 clients en Belgique. « *D'un point de vue business, c'est assurément génial et ce n'est pas pour rien que les plus grands constructeurs s'intéressent au secteur qui pourrait générer des milliards de dollars. Mais du point de vue de la mobilité, c'est vendre un chat dans un sac* », assène Frédéric Van Mallegheem qui estime que cette option entraînerait de facto une concentration de véhicules dans l'hyper centre et la première couronne, pour des trajets très courts : « *Des études montrent qu'en moyenne, 15 % des trajets sont inférieurs à 2km, 50 % inférieurs à 5km et 100 % à moins de 20 km. Soit les parcours pour lesquels il est logique de privilégier la marche ou les transports en*

commun. Mettre 30 petites voitures à la place d'un bus, c'est une hérésie. Sans parler de la multiplication des stations fixes de dix emplacements pour mettre cinq voitures ».

Quoi qu'il en soit, Vincent De Wolf a déposé une proposition de résolution en vue d'ouvrir la porte au one way. « *Pour ce faire, il suffit de modifier l'arrêté du 21 mars 2013, ce qui peut être fait par un vote au parlement mais aussi d'initiative par le ministre de la Mobilité ».*

Pascal Smet (S.Pa) y réfléchit déjà de son côté puisque cette proposition figure... dans la déclaration de politique générale du gouvernement bruxellois. « *Qui étudiera la possibilité d'introduire le one way pour les voitures partagées »*, est-il écrit. « *On travaille à cela pour l'instant et Autolib' est effectivement une source d'inspiration intéressante »*, se contente-on de nous répondre au cabinet de Pascal Smet qui, selon nos informations, se serait rendu très récemment à Paris pour se forger une opinion.

Beci: «s'inspirer du modèle Autolib»

La Fédération patronale Beci qui se montre régulièrement inquiète et critique face aux problèmes de congestion automobile que connaît la capitale, propose aujourd'hui une piste pour améliorer l'efficacité d'un des acteurs de la mobilité : le système de voitures partagées.

Selon Beci, le nombre d'abonnés au carsharing pourrait bondir si l'on assouplissait quelque peu la réglementation en vigueur. Sur base de constat : « *Imagineriez-vous utiliser un Villo en suivant les mêmes règles que celles appliquées au Carsharing ? »* Pointé du doigt le fait que les voitures ne peuvent, contrairement aux vélos, être déposées dans une autre station que celle de départ. Pour les usages ponctuels et les petits rouleurs, le système actuel est attractif, dit Beci. « *Mais ce modèle montre rapidement ses limites pour des besoins plus fréquents, qu'ils soient professionnels ou de loisir. Le manque de flexibilité perçu et sa base légale sont des freins évidents au succès de cette alternative. Un service de Carsharing urbain n'a de raison d'être que s'il est ouvert ».*

Pour Beci, le marché est assez mûr pour débrider le carsharing à Bruxelles qui pourrait alors, selon la fédération, devenir une alternative efficace pour épauler la Stib dans l'absorption de la croissance des voyageurs. La preuve par l'exemple parisien. « *Autolib' a aujourd'hui un réseau 13 fois plus développé que Zen Car pour un million d'habitants ».*