

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

GEWONE ZITTING 2014-2015

26 JANUARI 2015

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

betreffende de invoering van free-floating

(ingediend door de heren Vincent DE WOLF (F) en
Boris DILLIÈS (F))

Toelichting

Dit voorstel van resolutie heeft tot doel de Brusselse Hoofdstedelijke Regering te verzoeken om de invoering van « free-floating »¹ aan te moedigen in het Brussels Gewest. Het kenmerk van free floating is dat voertuigen op gelijk welke plaats van een bepaald grondgebied ter beschikking worden gesteld. Daardoor onderscheidt het zich van het autodelen op grond van vertrekstandplaatsen².

Voornoemd autodeelmodel bestaat in vele landen, met name in Duitsland, Nederland, Italië, Oostenrijk, Canada, Denemarken. Net zoals bij het klassieke autodelen, wordt die vorm vooral gebruikt voor doelgerichte en weinig frequente verplaatsingen³.

Doorgaans is het reservatieproces⁴ voor een gedeeld voertuig hetzelfde in al die landen :

1. De gebruiker bedient zich van het web of een smartphone om een auto te vinden ;
2. De gebruiker kan de auto « behouden » tijdens een stop ;
3. De gebruiker bedient zich van een chipcard om in het voertuig te stappen en het te starten ;

¹ Wij zullen gebruik maken van die benaming in deze resolutie.

² TREPANIER M e.a., « L'autopartage en libre-service : un nouveau mode de transport à intégrer dans le cocktail de mobilité montréalais », p. 9.

³ Op. cit. TREPANIER e.a. (2014), p. 11.

⁴ In ruime mate geïnspireerd door WIELINSKI G. (2014), La voiture en libre-service à Montréal : Bilan et perspectives.

**PARLEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE**

SESSION ORDINAIRE 2014-2015

26 JANVIER 2015

PROPOSITION DE RÉOLUTION

**relative à l'instauration du modèle de
carsharing en libre service intégral**

(déposée par MM. Vincent DE WOLF (F) et
Boris DILLIÈS (F))

Développements

La présente proposition de résolution a pour objet de demander au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de favoriser l'implantation du mode de carsharing en libre service intégral¹ ou « free floating » en Région bruxelloise. « Le libre service intégral se caractérise par la mise en disponibilité de véhicules disposées à n'importe quel endroit dans un territoire donnée. En ce sens, il se distingue du libre service basé sur les stations, aussi appelé libre-service à sens unique. »²

Ce modèle de carsharing est présent dans nombreux pays, notamment en Allemagne, aux Pays-Bas, en Italie, en Autriche, au Canada ou encore au Danemark. De plus, comme l'autopartage traditionnel, « le service d'autopartage en libre-service est surtout employé pour effectuer des déplacements utilitaires et peu fréquents. »³

Le processus⁴ afin de réserver le véhicule à moteur partagé est généralement le même dans l'ensemble de ces pays, à savoir :

1. L'utilisateur se sert du web ou d'un téléphone intelligent pour trouver une voiture ;
2. L'utilisateur peut « conserver » la voiture le temps d'un arrêt ;
3. L'utilisateur utilise une carte à puce pour accéder au véhicule et le démarrer ;

¹ Nous utiliserons cette dénomination dans le cadre de la présente résolution.

² TREPANIER M et al, (2014), L'autopartage en libre-service : un nouveau mode de transport à intégrer dans le cocktail de mobilité montréalais, p. 9.

³ Op.cit. TREPANIER M et al, (2014), p. 11.

⁴ Largement inspiré de WIELINSKI G, (2014), La voiture en libre-service à Montréal : Bilan et perspectives

4. Tijdens een stop, kan de gebruiker het voertuig behouden ;
5. Op het einde van zijn verplaatsing, stelt de gebruiker het voertuig opnieuw ter beschikking van alle gebruikers.

Voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, stelt artikel 4, § 1, 4° van het Besluit van de Regering van 21 maart 2013 houdende de voorwaarden voor het gebruik van voorbehouden parkeerplaats aan operatoren van gedeelde motorvoertuigen het volgende : « Elk gedeeld motorvoertuig beschikt over een vaste standplaats waar de gebruiker het voertuig dat hij heeft gereserveerd ophaalt en terugbrengt na elk gebruik. ». Dat artikel verhindert de invoering van free-floating, terwijl voornoemd model tal van voordelen biedt voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Ten eerste, is free-floating zeer flexibel, zowel op operationeel vlak (invoering) als op het vlak van het gebruik (de gebruikers mogen komen en gaan waar ze willen op het afgebakende grondgebied). Tevens biedt die werkwijze de mogelijkheid om de standplaatsen af te stemmen op de noden van elke sector⁵. Bijgevolg kan het een andere oplossing bieden dan de verplichting om het voertuig terug naar de vertrekstandplaats te brengen, wat het gebruik van die vervoerswijze fors afremt. Vele gebruikers die autodelen wensen als alternatief voor de eigen wagen worden immers afgeremd door de verplichting om terug te keren naar de plaats waar het voertuig werd opgehaald. Zodra die verplichting niet meer geldt, kunnen meer mensen aangemoedigd worden om gebruik te maken van die dienst. Dankzij free-floating kan het aantal gebruikers van autodelen tevens verhoogd worden. Het Iris 2-plan en het Besluit van 21 maart 2013 beogen immers tegen 2020 te komen tot 25.000 gebruikers van autodelen, i.e. 2 % van de Brusselse bevolking. Wetende dat de twee thans erkende operatoren momenteel samen 13.000 klanten hebben, moet het aantal gebruikers in 5 jaar tijd met 92 % toenemen om dat aantal te bereiken. Ter vergelijking: Londen had in 2012 de beoogde 2 % bereikt en Zurich de beoogde 6 %⁶. De Nederlandse Regering had zich als doel gesteld tegen 2010 te komen tot 2 miljoen gebruikers (i.e. 13 % van de totale bevolking van Nederland)⁷.

Ten tweede, aangezien een eigen auto een Brussels gezin gemiddeld 3.028 euro per jaar⁸ kost, kan free-floating, als incentive voor het gebruik van autodelen, die zware uitgavenpost aanzienlijk doen dalen en uiteindelijk de koopkracht van de gezinnen verhogen.

⁵ Op. cit. TREPANIER e.a. (2014), p. 14.

⁶ DUFOUR D. en ASPERGES T. (2012), « Nieuwe strategie autodelen Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Aanvullende studie », p. 10.

⁷ Atelier Parisien d'Urbanisme (2008), l'autopartage et autres modes alternatifs à la possession de la voiture particulière, expériences à paris, en France et à l'étranger, Paris, p. 8.

⁸ <http://statbel.fgov.be/nl/binaries/HBS-TAB-2012-nltcm326-234029.xls>

4. Lors d'un arrêt, l'utilisateur peut conserver le véhicule ;
5. A la fin de son déplacement, l'utilisateur remet le véhicule à disposition de l'ensemble des usagers.

En Région de Bruxelles-Capitale, l'Arrêté du Gouvernement du 21 mars 2013 fixant les modalités d'utilisation des places de stationnement réservées en voirie aux opérateurs de véhicules à moteur partagés prévoit en son article 4, § 1^{er}, 4° que « chaque véhicule à moteur partagé dispose d'une place de stationnement à une station fixe, où l'utilisateur va chercher le véhicule qu'il a réservé et où il va le remettre au terme de chaque utilisation ». Cet article empêche l'instauration du modèle de carsharing en libre service intégral alors que l'intérêt dudit modèle pour la Région de Bruxelles-Capitale est multiple.

Premièrement, le modèle de carsharing en libre service intégral « est beaucoup flexible, tant d'un point de vue opérationnel (mise en place) que d'utilisation (les usagers peuvent aller et venir où ils veulent dans les territoires de desserte). De même, ce mode permet une implantation ciblée par secteur, selon les besoins. »⁵. Il permettrait dès lors d'offrir une autre solution que l'obligation de retour à la station de départ qui constitue un réel frein à l'utilisation de ce mode de transport. En effet, de nombreux usagers désireux d'utiliser le carsharing comme mode alternatif à la voiture particulière, sont freinés par l'obligation de revenir à la station où le véhicule a été enlevé. Ce frein, une fois levé, permettrait d'inciter davantage d'usagers à utiliser ce service. De plus, le modèle de carsharing en libre service intégral permettrait d'accélérer le nombre d'utilisateurs de carsharing. En effet, d'ici 2020, le Plan Iris II et l'Arrêté du 21 mars 2013 projettent d'atteindre le seuil de 25.000 utilisateurs de carsharing, soit 2 % de la population bruxelloise. Sachant qu'actuellement les deux opérateurs aujourd'hui agréés, disposeraient ensemble de 13.000 clients, il faudrait donc une progression de 92 % des utilisateurs en 5 ans pour atteindre ce seuil. A titre de comparaison, en termes d'objectif clients en 2012, Londres avait atteint l'objectif de 2 % et Zürich celui de 6 %⁶. Le Gouvernement hollandais quant à lui, avait, à l'horizon 2010, « l'objectif d'atteindre 2 millions d'utilisateurs (soit près de 13 % de la population totale du pays). »⁷.

Deuxièmement, le poste budgétaire d'une voiture particulière dans les dépenses des ménages bruxellois étant porté en moyenne à 3.028 euros⁸ par an, le libre service intégral en tant qu'incitant à l'utilisation du carsharing permettrait de réduire le coût de ce poste budgétaire important pour les ménages et in fine d'augmenter leur pouvoir d'achat.

⁵ Opcit, TREPANIER M et al, (2014), p. 16.

⁶ DUFOUR D. et ASPERGES T. (2012), Le carsharing en Région de Bruxelles-Capitale, vers une nouvelle stratégie. Complément d'étude, p. 10.

⁷ Atelier Parisien d'Urbanisme (2008), L'autopartage et autres modes alternatifs à la possession de la voiture particulière, expériences à Paris, en France et à l'étranger, Paris, p. 8.

⁸ http://statbel.fgov.be/fr/binaries/HBS-TAB01-2012-fr_tcm326-234029.xls

Ten derde, zou dat systeem de mogelijkheid bieden de kwaliteit van de openbare ruimtes te verbeteren. Wetende dat een voertuig 95 % van de tijd stilstaat, nemen heel wat ongebruikte voertuigen de openbare ruimte in, waardoor het moeilijk is een parkeerplaats te vinden in tal van woonwijken⁹. Openbare ruimten waar geen langparkeerders komen en die aangelegd worden op basis van de verwachtingen en behoeften van de verschillende bevolkingsgroepen vormen bovendien een noodzakelijke voorwaarde om de levenskwaliteit in de stad te verbeteren¹⁰. Elke free-floating zou immers tot drie eigen auto's vervangen.

Meer in het algemeen, dient erop gewezen te worden dat de invoering van free-floating als aanvullend aanbod voor autodelen het tot stand komen van de deeleconomie zou bevorderen, met name op het vlak van mobiliteit. Dat zou ook nieuwe ruimte geven voor innovatie op het vlak van de ecologische transitie¹¹. Dankzij deze resolutie, kan dat mobiliteitsaanbod tot stand komen, wordt de toegang voor alle gebruikers makkelijker en toch complementair.

Een onderzoek van de Universiteit van Ulm¹² toont eveneens aan dat, dankzij free-floating, de gemiddelde uitstoot van CO₂ en, op middellange termijn, ook het aantal voertuigen op de openbare weg kunnen worden teruggedrongen.

Tot slot is free-floating een uitstekende aanvulling op het klassiek autodelen¹³. Deze resolutie wil die complementariteit inzake autodelen bevorderen en aldus bijdragen tot het oplossen van de mobiliteitsproblemen die het Brussels Gewest kent.

Troisièmement, ce modèle permettrait d'améliorer la qualité des espaces publics eu égard au fait « qu'un véhicule est immobilisé 95 % de son existence, cela fait beaucoup de véhicules inutilisés qui occupent l'espace public et rendent difficile la recherche d'un emplacement de stationnement dans beaucoup de quartiers résidentiels »⁹. En outre, « des espaces publics libérés des voitures ventouses et aménagés en fonction des attentes et besoins des différentes catégories de la population constituent dès lors une condition nécessaire pour accroître la qualité de la vie en ville »¹⁰. En effet, chaque voiture à moteur partagé en libre service intégral remplacerait jusqu'à trois véhicules privés.

Plus globalement, il convient de rappeler que l'instauration du libre service intégral en tant que qu'offre de carsharing complémentaire favoriserait l'avènement de l'économie de partage, notamment en matière de mobilité. Cela « ouvrirait un nouvel espace d'innovation pour la transition écologique. »¹¹. La présente résolution permettrait de dynamiser cette offre de mobilité, d'en faciliter l'accès à tous les usagers tout en maintenant une complémentarité avec les transports publics.

Une étude de l'Université de Ulm¹² démontre également que les usagers du libre service intégral permettent de réduire l'émission moyenne de CO₂ d'une part et de contribuer, à moyen terme, à réduire le nombre de véhicules présents en voirie.

Enfin, « l'autopartage en libre service s'inscrit en pleine complémentarité avec l'autopartage traditionnel. »¹³. La présente résolution vise à permettre cette complémentarité entre les différents modes de carsharing afin de contribuer à résorber les problèmes de mobilité que nous connaissons en Région bruxelloise.

Vincent DE WOLF (F)
Boris DILLIÈS (F)

⁹ MACHARIS C e.a. (2014) Stadsschriften : Mobiliteit en logistiek in Brussel. Brussel, p. 25.

¹⁰ Op.cit., MACHARIS C e.a. (2014), p. 25.

¹¹ DEMAILLY D. en NOVEL, A-S., « Economie du partage: enjeux et opportunités pour la transition écologique, Institut du développement durable et des relations internationales », Paris, p. 21.

¹² FIRNKORN J. en MULLER M. (2011), What will be the environmental effects of new free-floating car-sharing systems? The case of car2go in Ulm, Faculty of Mathematics and Economics, University of Ulm, Germany.

¹³ TREPANIER M e.a. (2014), L'autopartage en libre-service : un nouveau mode de transport à intégrer dans le cocktail de mobilité montréalais, p. 10.

⁹ MACHARIS C. et al. (2014), Cahiers ubrains : Mobilité et logistique à Bruxelles, Bruxelles, p. 25.

¹⁰ Op.cit., MACHARIS C. et al. (2014), p. 25.

¹¹ DEMAILLY D. et NOVEL, A-S., Economie du partage : enjeux et opportunités pour la transition écologique, Institut du développement durable et des relations internationales, Paris, p. 21.

¹² FIRNKORN J. et MÜLLER M. (2011), What will be the environmental effects of new free-floating car-sharing systems? The case of car2go in Ulm, Faculty of Mathematics and Economics, University of Ulm, Germany.

¹³ TREPANIER M et al, (2014), L'autopartage en libre-service : un nouveau mode de transport à intégrer dans le cocktail de mobilité montréalais, p. 10.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

betreffende de invoering van free-floating

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Gelet op het Iris 2-plan en de doelstellingen inzake het aanbod op het vlak van het autodelen ;

Gelet op het vooralsnog geringe succes van het autodelen in het Brussels Gewest, niettegenstaande de in het Iris 2-plan en in het besluit van 21 maart 2013 bepaalde doelstelling om te komen tot 25.000 autodelers ;

Overwegende dat artikel 4, § 1, 4^o van het besluit van de Regering van 21 maart 2013 houdende de voorwaarden voor het gebruik van voorbehouden parkeerplaatsen aan operatoren van gedeelde motorvoertuigen belet andere vormen van autodelen in te voeren ;

Overwegende dat de verplichting tot terugkeer naar de vertrekstandplaats onbetwistbaar een groot nadeel is voor de gebruikers ;

Overwegende dat free-floating zou kunnen zorgen voor een snelle toename van het aantal gebruikers van autodelen ;

Overwegende dat het nodig is om, parallel met de doelstellingen inzake het inkrimpen van het wagenpark, te werken aan een nieuwe invulling van het gebruik van de wagen en dat free-floating een van de geschikte tools daartoe is ;

Gelet op het verzoek van de werkgeversvereniging BECI om het aanbod voor autodelen aan te vullen om de aantrekkelijkheid van die vervoermodus te verhogen ;

Overwegende dat het klassieke autodelen of free-floating gezinnen de mogelijkheid biedt af te zien van hun auto's of de beslissing tot aankoop van een auto uit te stellen, met een duidelijke afname van het aantal auto's in de stad als gevolg ;

Overwegende dat elk klassiek gedeeld voertuig tot 6 personenwagens kan vervangen en dat free-floating tot 3 personenwagens kan vervangen, wat leidt tot een daling van de broeikasgassen en bijdraagt tot een betere levenskwaliteit voor de burgers ;

PROPOSITION DE RÉOLUTION

relative à l'instauration du modèle de carsharing en libre service intégral

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Considérant le Plan IRIS II et les objectifs fixés en matière d'offre de carsharing ;

Considérant la place encore marginale qu'occupe le carsharing en Région bruxelloise nonobstant l'objectif fixé au travers du Plan IRIS II et de l'arrêté du 21 mars 2013 qui projettent d'atteindre le seuil de 25.000 utilisateurs de carsharing ;

Considérant que l'article 4 § 1^{er}, 4^o de l'arrêté du Gouvernement du 21 mars 2013 fixant les modalités d'utilisation des places de stationnement réservées en voirie aux opérateurs de véhicules à moteur partagés empêche l'instauration d'autres modèles de carsharing ;

Considérant que l'obligation de retour à la station de départ constitue incontestablement un inconvénient majeur pour les usagers ;

Considérant que le modèle en libre service intégral permettrait d'accélérer le nombre d'utilisateurs de carsharing ;

Considérant la nécessité de développer parallèlement aux objectifs de diminution du parc automobile une nouvelle conception des véhicules et que le modèle en libre service est un des outils aptes à y répondre ;

Considérant la demande de la fédération patronale BECI de compléter l'offre en matière de carsharing afin d'augmenter l'attractivité de ce mode de transport ;

Considérant que la présence de services d'autopartage traditionnel ou en libre-service intégral peut permettre à des ménages de se séparer de leurs voitures ou de reporter la décision d'en acheter une, avec une réduction nette en conséquence du nombre de véhicules qui circulent dans la ville ;

Considérant que chaque véhicule d'autopartage traditionnel peut remplacer jusqu'à 6 voitures privées et que celui en libre-service intégral en remplacerait jusque 3, qu'il apporte une diminution des gaz à effet de serre (GES) et qu'il contribue à l'amélioration de la qualité de vie des citoyens ;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

- de regelgeving te wijzigen, te weten het besluit van de Regering van 21 maart 2013 houdende de voorwaarden voor het gebruik van voorbehouden parkeerplaats aan operatoren van gedeelde motorvoertuigen, en aldus de invoering van free-floating aan te moedigen als nieuw aanvullend aanbod voor autodelen in het Brussels Gewest ;
- het Parlement op de hoogte te houden van de follow-up van die wijziging en van de invoering van voornoemd systeem.

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- de modifier la réglementation, à savoir l'arrêté du Gouvernement du 21 mars 2013 fixant les modalités d'utilisation des places de stationnement réservées en voirie aux opérateurs de véhicules à moteur partagés, afin de favoriser l'implantation du modèle de voitures à moteur partagés en libre service intégral en tant que nouvelle offre complémentaire de carsharing en Région bruxelloise ;
- de tenir informé le Parlement du suivi de cette modification et de l'instauration dudit modèle.

Vincent DE WOLF (F)
Boris DILLIÈS (F)