

> Mervaille Marie, chargée de projet, Community Land Trust Brussels et Nina Ramos, conseillère mobilité, Brulocalis

## PARTAGER POUR AVANCER : QUAND L'AUTOPARTAGE CRÉE DU LIEN À MOLENBEEK

### UN PROJET INNOVANT AU CŒUR DU QUARTIER ARC-EN-CIEL

Et si l'autopartage devenait plus qu'une simple solution pratique ? À Molenbeek, au cœur du projet Arc-en-Ciel porté par le Community Land Trust Brussels (CLTB), la voiture électrique partagée se transforme en outil de solidarité et de proximité. Pensé avec et pour les résidentes et résidents, ce dispositif pilote soutenu par Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité vise à offrir une alternative écologique et abordable à la voiture individuelle, tout en renforçant les liens sociaux dans le quartier. Une expérience inédite qui réinvente la mobilité au quotidien.

#### QU'EST-CE QUE LE CLTB ? PROJET ARC-EN-CIEL, KESAKO ?

Le Community Land Trust de Bruxelles (CLTB) est une association active dans le domaine du logement social et solidaire. Elle propose une alternative innovante à la spéculation immobilière suivant le modèle du Community Land Trust<sup>1</sup> : le terrain est détenu collectivement par une fondation, tandis que les habitations construites dessus sont accessibles à la propriété individuelle, à des prix abordables, notamment pour des ménages à faibles revenus. Ce système garantit la pérennité de l'accessibilité financière des logements.

Dans un des projets du CLTB, Arc-en-Ciel, dans la commune de Molenbeek, une initiative ambitieuse a vu le jour : un projet pilote de voitures électriques partagées porté par le Community Land Trust Bruxelles en partenariat avec Clem', entreprise spécialisée dans l'autopartage. Ce projet est soutenu par Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité. Cette expérience, inédite dans un quartier central et populaire bruxellois, vise à rendre la mobilité plus accessible, écologique et solidaire. L'objectif ? Permettre aux habitants et aux habitantes de se

déplacer facilement sans devoir posséder une voiture personnelle, tout en favorisant l'entraide, l'autonomie et la participation active des usagers.

Nous avons rencontré **Marie Mervaille**, une des responsables du projet, pour en savoir plus sur cette belle aventure collective qui repense la mobilité urbaine à l'échelle locale.

#### Pouvez-vous nous présenter en quelques mots le projet d'autopartage électrique que vous avez mis en place à Molenbeek ?

Depuis un peu plus d'un an, deux voitures électriques sont mises à disposition des habitantes et habitants d'un ensemble de logements CLTB à Molenbeek appelé Arc-en-Ciel. Garées dans le garage souterrain de l'immeuble, elles peuvent être réservées à l'heure par toute personne disposant d'un permis de conduire.

L'objectif de ce projet est double : tester la mise en place pratique et technique de l'autopartage (installation électrique, gestion avec la copropriété, organisation des réservations) et mieux comprendre les usages du public. Nous analysons par exemple leurs besoins de mobilité



1. Un Community Land Trust (CLT) est une organisation sans but lucratif qui a pour mission d'acquérir et gérer des terrains en vue d'y créer des logements accessibles pour des ménages ayant des difficultés d'accès à un logement. Le modèle CLT n'est pas une formule rigide qui serait appliquée de la même manière en toutes circonstances, mais plutôt un kit dont les éléments de base peuvent être assemblés de différentes manières, en fonction de la situation locale (<https://cltb.be/modele-clt/>).

exprimés au début du projet, les éventuels freins que pourraient être le coût, la barrière numérique..., ainsi que les trajets réellement effectués.

Cette expérimentation permet non seulement d'évaluer la faisabilité technique et sociale de l'autopartage, mais aussi d'offrir une alternative écologique et collective à la voiture individuelle.

### **Comment est né ce projet d'autopartage au sein du Community Land Trust Bruxelles ? Quelles étaient les motivations principales derrière cette initiative ?**

Depuis plusieurs années, nous intégrons la question de la mobilité durable et accessible dans l'accompagnement de nos membres. Cela permet de faciliter leur installation dans leur nouveau logement et leur quartier.

Le projet d'autopartage est né de cette volonté, mais aussi du cadre régional : à travers le *Green Deal Inclusive Car Sharing*, soutenu par Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité, qui vise à rendre l'autopartage plus accessible aux publics vulnérables, en identifiant les freins et en testant différentes solutions.

Nous disposions en outre d'une opportunité concrète : dans certains de nos projets, plusieurs places de parking restaient inoccupées, car la majorité des personnes habitant le logement Arc-en-Ciel n'avaient pas de voiture personnelle. Enfin, comme nos logements se situent tous dans la Zone de Basses Émissions (LEZ), il nous semblait essentiel d'anticiper les changements de mobilité en proposant des alternatives abordables et conformes aux nouvelles normes.

### **Pourquoi avoir choisi le quartier Arc-en-Ciel pour lancer cette expérimentation ?**

Pour choisir le lieu de l'expérimentation, nous avons défini plusieurs critères afin de sélectionner parmi nos projets l'emplacement idéal de l'expérimentation.

D'abord, l'accessibilité du quartier : Arc-en-Ciel est bien

desservi par quatre lignes de métro, mais reste un quartier dense où il est difficile de se garer, ce qui rend l'autopartage pertinent.

Ensuite, la faisabilité technique : idéalement, pour installer des bornes électriques, les places de parking pour les voitures doivent être côte à côte et proches du local technique. Cela réduit le coût d'installation. Il est préférable aussi de faciliter les manœuvres dans le parking pour éviter d'abîmer les voitures. Enfin, l'intérêt et la motivation des personnes concernées ont joué un rôle clé, car leur implication est essentielle à la réussite du projet.

Nous voulions aussi que cette expérience puisse servir de référence à d'autres acteurs du logement social bruxellois. Arc-en-Ciel reflète bien les usages et les défis que l'on peut retrouver ailleurs.

### **Comment le dispositif a-t-il été mis en place concrètement avec les partenaires, notamment Clem' ?**

Pour la mise en place du dispositif, nous avons collaboré avec Clem', un prestataire français spécialisé dans l'autopartage électrique en voirie et en habitat. Clem' a fourni les deux véhicules – une citadine de 4 places et un modèle familial de 7 places – ainsi que les bornes de recharge et l'application de réservation.

L'application permet de gérer facilement l'accès aux véhicules : un code reçu par SMS donne la clé, une solution simple qui évite les difficultés liées au numérique et reste fonctionnelle même sans connexion wifi dans les parkings.

Nous avons choisi de tester deux modèles différents afin de répondre aux besoins exprimés par les personnes qui participent au projet, notamment pour le transport d'objets encombrants. Le véhicule 7 places est particulièrement apprécié : il sert aussi bien aux familles nombreuses qu'au covoiturage avec des proches extérieurs au quartier.

### **Quel accompagnement est prévu pour aider les habitants à se familiariser avec le système ?**

Pour faire connaître le système, nous avons d'abord organisé des réunions d'information afin de répondre aux questions des résidentes et des résidents. Ces échanges ont permis de créer un flyer explicatif reprenant les points essentiels (tarifs, démarches en cas d'accident, contacts utiles). Lors des rencontres suivantes, nous avons présenté les véhicules et accompagné les inscriptions en ligne.

Nous avons aussi mis en place un dispositif de "référénts". Deux habitants volontaires jouent le rôle de relais de proximité entre les résidents, Clem' et le CLTB. Ils répondent aux questions, expliquent le fonctionnement, font tester les voitures et assurent de petites tâches pratiques comme vérifier la recharge ou nettoyer le véhicule. En échange, ils reçoivent un défraiement et un accompagnement. Leur rôle est précieux pour lever les petits blocages du quotidien et recueillir les retours d'expérience.

Enfin, nous organisons régulièrement des moments collectifs avec les utilisateurs. Ces rencontres permettent d'échanger sur les difficultés rencontrées et de trouver ensemble des solutions, par exemple autour de l'ouverture à des usagers extérieurs au quartier.

### **Comment ont-ils été impliqués dans le projet ? Quelles ont été les premières réactions ?**

Lors de nos discussions avec les habitants, les premières réactions étaient variées. Environ 3-4 personnes utilisaient déjà des systèmes de covoiturage comme Cambio ou partageaient une voiture avec des connaissances proches. Pour ces personnes, le prix plus bas et la situation des voitures au pied de leur appartement sont un avantage. Environ un tiers des habitants d'Arc-en-Ciel nous ont partagé le regret de ne pas pouvoir rouler en voiture : ils n'avaient pas le permis, ou il n'était



pas valable en Belgique ou ils ou elles n'avaient pas conduit depuis trop longtemps pour se sentir à l'aise avec des voitures (qui plus est, électriques et relativement neuves).

En fonction des trajets envisagés par les futurs utilisateurs, nous avons établi, avec eux et elles, une grille de prix. Deux formules ont été proposées : une formule Eco pour les personnes qui utilisent souvent la voiture (abonnement de 7€/mois, un prix horaire de 3,50€, 0,06ct/km et 1€ de réservation) et une formule Flex pour les personnes qui utilisent les voitures moins souvent (pas d'abonnement, 5€/heure, 0,06ct/km et 1€ de réservation).

Enfin, nous avons constaté que les premières personnes inscrites et utilisatrices des voitures sont souvent des personnes qui connaissent d'autres plateformes de partage (trottinettes, voitures ...), qui sont curieuses d'essayer et qui peuvent ensuite expliquer et rassurer d'autres qui douteraient un peu plus.

### **Avez-vous constaté une évolution dans la manière dont ils perçoivent la mobilité ? Quels types de trajets les usagers effectuent-ils le plus souvent ? Quels ont été les changements dans l'utilisation des solutions de mobilité ?**

Avant l'installation des véhicules, les résidents prévoyaient surtout des trajets pour les grandes courses hebdomadaires, les visites à la famille hors de Bruxelles, le transport des enfants à l'école ou des rendez-vous médicaux, notamment en urgence parfois de nuit.

Après le lancement du projet, nous avons constaté que beaucoup utilisaient la grande voiture pour transporter du matériel, des courses ou des meubles. Les envies de déplacements hors de Bruxelles le week-end ont été limitées par l'autonomie des véhicules (150 km) et la recharge moins flexible qu'une voiture thermique.

Nous avons également observé des pratiques collectives de mobilité, comme le covoiturage avec d'autres résidentes et résidents ou proches. Malgré l'avantage économique d'une voiture partagée, les propriétaires de véhicules personnels restent attachés à la flexibilité que leur offre leur voiture, et il semble encore trop tôt pour qu'ils passent complètement à l'autopartage électrique.

### **Avez-vous rencontré des freins en début de projet ? Si oui, lesquels ?**

Plusieurs freins ont été identifiés au début du projet. Tout d'abord, le fait de posséder un permis qui entre dans les conditions d'utilisation des sociétés d'autopartage (âge, expérience...) limitait le nombre de conductrices et conducteurs potentiels. Ensuite, certains résidents craignaient que des problèmes entraînent des frais supplémentaires imprévus. Enfin, 150 euros de caution sont bloqués pendant quelques jours lors de chaque utilisation, cette somme non négligeable peut freiner l'utilisation, surtout si l'on compte faire des courses à la fin du mois.

L'autonomie limitée des véhicules et les contraintes de recharge (trouver une borne compatible, attendre le temps de charge) freinaient également les déplacements plus longs. Enfin, la quantité d'informations à intégrer pour commencer — formules tarifaires, inscription en ligne, caution, réservation, conduite d'une voiture automatique — pouvait sembler complexe et décourager les premières utilisations.

Pour dépasser ces freins, les référents jouent un rôle clé : ils expliquent le fonctionnement, rassurent les utilisateurs et peuvent même tester les véhicules avec eux, permettant ainsi de franchir le premier pas en toute confiance.

### **Et qu'est-ce qui a bien fonctionné, selon vous ? Avez-vous déjà observé des effets concrets dans la vie du quartier ? Le projet a-t-il permis de créer ou renforcer des dynamiques collectives ?**

Plusieurs éléments du projet ont bien fonctionné. Le dispositif des référents facilite la communication avec les habitants et permet de résoudre rapidement les problèmes pratiques, créant un véritable lien de confiance.

Lors des réunions entre utilisateurs, les habitants s'échangent conseils et astuces utiles à tous, par



exemple pour manœuvrer dans le garage ou signaler la nécessité de nettoyer le véhicule.

Nous n'avons pas encore ouvert l'usage des voitures aux personnes extérieures à l'immeuble, afin de garantir la sécurité dans le garage. Un processus spécifique est en cours : inscription uniquement des personnes connues par les résidents, rencontre avec les référents, période d'essai et accès limité au garage.

Enfin, le tarif attractif des véhicules constitue un avantage supplémentaire et n'est pas une barrière à leur utilisation. Dans l'ensemble, le projet contribue à renforcer la dynamique collective autour de la mobilité partagée au sein du quartier.

### **Avez-vous collaboré avec la commune ? Si oui, sur quels aspects ?**

Nous n'avons pas spécifiquement collaboré avec la commune, car les véhicules sont garés dans un garage souterrain d'une copropriété.

### **Quel pourrait être le rôle des pouvoirs locaux dans ce type de projet ?**

Les pouvoirs locaux peuvent jouer un rôle clé dans ce type de projet. Ils pourraient, par exemple, faciliter la mise en contact avec un réseau d'utilisateurs potentiels — privés, associations, etc. — afin de créer des groupes de partage.

Un autre levier important est le soutien financier pour l'achat ou la location des véhicules partagés. Sans aide à l'investissement initial, le coût peut être trop élevé pour les résidents et limiter l'usage du dispositif. (par exemple, intervenir dans le coût de location d'une place de parking, mettre à disposition des places de parking gratuitement, aider à l'achat d'une voiture ...)

Enfin, passer de la voiture individuelle à la voiture partagée implique des changements d'organisation familiale et un mode de planification différent. Les pouvoirs publics pourraient faciliter cette transition en proposant

des périodes de test sans engagement, permettant aux habitants de se familiariser avec le système en toute confiance.

### **Quelles sont les prochaines étapes ? Pensez-vous à un élargissement du dispositif ? Si oui quels sont vos besoins ?**

Actuellement, sur les 32 ménages de l'immeuble, 11 personnes sont inscrites, dont 2 utilisent les voitures régulièrement. Si ce nombre montre l'intérêt pour le projet, la fréquence des usages des 9 autres personnes reste trop faible pour assurer la viabilité à long terme.

Nous réfléchissons donc à ouvrir le service à des personnes extérieures au quartier, tout en garantissant la sécurité dans le garage. Pour limiter les risques (intrusion, dégradations, dépôts non souhaités), plusieurs mesures sont prévues (décrites précédemment). Nous envisageons également d'impliquer des associations de quartier comme relais de confiance, ce qui pourrait renforcer les liens locaux.

Enfin, une étape cruciale sera de préparer la transition vers un mode de fonctionnement plus autonome et pérenne. Nous réfléchissons à différents scénarios : achat collectif d'un véhicule, partage par un habitant de son propre véhicule, ou véhicules avec une plus grande autonomie. L'objectif est de trouver un modèle sécurisé, flexible et financièrement accessible, mieux adapté aux usages réels.

### **Que faudrait-il selon vous pour pérenniser et reproduire ce type de projet ailleurs à Bruxelles ? Si vous deviez relancer ce projet ailleurs, que feriez-vous différemment ?**

Un levier crucial pour la réussite du projet est la présence de référents parmi les habitants. Ils constituent un lien de proximité et de confiance, permettent de comprendre les enjeux rencontrés au quotidien et apportent

un soutien concret : aide pour les personnes ayant des difficultés numériques, accompagnement pour tester et se familiariser avec les voitures, conseils pour se lancer dans la conduite d'un véhicule partagé et automatique.

La flexibilité et l'adaptabilité du prestataire Clem' ont également été essentielles. Les résidents pouvaient contacter directement un interlocuteur connu pour résoudre rapidement tout problème technique, comme une batterie déchargée ou une porte bloquée.

Si nous devions relancer ce projet ailleurs, nous veillerions à ne pas introduire trop de nouveautés simultanément. L'inscription en ligne, le choix d'un tarif, le système de caution, et la conduite de voitures électriques relativement neuves peuvent représenter autant de petites barrières qui freinent le premier pas. La complexité des coûts potentiels — caution de 150 €, frais en cas d'accident ou de dégradation — doit aussi être anticipée pour ne pas décourager les utilisateurs potentiels.

Ces enseignements montrent que la combinaison d'un accompagnement humain de proximité, d'un prestataire flexible et d'une introduction progressive des outils et informations est essentielle pour pérenniser et reproduire ce type de projet à Bruxelles.

### **Quels sont les conseils que vous donneriez à d'autres acteurs qui souhaitent se lancer dans ce type de projet ?**

- **Anticiper les procédures** : certaines étapes peuvent prendre du temps, comme les travaux d'installation des bornes de recharge ou l'obtention des accords officiels auprès des copropriétés.
- **Rencontrer régulièrement les résidents** : ces échanges permettent de comprendre non seulement les raisons de l'utilisation ou de la non-utilisation des véhicules, mais aussi les freins sous-jacents. Parfois, une seule crainte, comme ne pas savoir manœuvrer, peut empêcher quelqu'un de se lancer.



- **Impliquer les habitants motivés** : leur participation permet de co-construire des solutions pragmatiques et adaptées au quotidien et au lieu de vie des utilisateurs.

### La CLTB est signataire du Green Deal Inclusive Carsharing, quels sont vos projets liés à cet engagement ?

Le projet s'inscrit pleinement dans le Green Deal Inclusive Carsharing, puisqu'il vise à mettre concrètement en place un partage de voiture accessible. Nous échangeons régulièrement avec d'autres signataires pour partager nos expériences et bonnes pratiques lors d'événements organisés par le Green Deal. Par ailleurs, nous avons participé à un groupe de travail sur la tarification sociale, afin de réfléchir à des solutions globales permettant de dépasser cette barrière et de rendre l'autopartage plus inclusif.

### En quoi la signature du GD était importante pour votre association ?

La signature du Green Deal Inclusive Carsharing est importante pour notre association à plusieurs égards. Elle nous permet de rencontrer d'autres projets similaires ou complémentaires, et surtout de réfléchir collectivement à des solutions pour rendre l'autopartage plus accessible et inclusif.

### Quels sont les principaux enjeux et challenges selon vous en termes de mobilité et inclusivité ?

Les principaux enjeux concernant la mobilité et l'inclusivité résident dans la capacité à trouver un équilibre entre l'anticipation des changements à venir et les préoccupations concrètes des habitants. D'un côté, il s'agit de préparer la transition vers une mobilité plus durable et adaptée aux objectifs climatiques, notamment en favorisant l'autopartage électrique et les modes collectifs. De l'autre, il est essentiel de tenir compte des réalités

quotidiennes des résidents : accès limité au permis, contraintes de stationnement, habitudes de déplacement et coûts potentiels.

L'un des challenges majeurs consiste donc à concilier ces deux dimensions : proposer des solutions innovantes et respectueuses de l'environnement tout en restant accessibles, simples et rassurantes pour les habitants. Cela passe par un accompagnement de proximité, la flexibilité des services, l'adaptation des infrastructures et la mise en place de mécanismes tarifaires inclusifs.

+  
d'infos

