RAPPORT
CARSHARING
2020

CARSHARE BELGIUM

AUTODELEN.NET

Chère lectrice, cher lecteur,

Vous avez sous les yeux un rapport sur l'autopartage en 2020. Cela fait plusieurs années qu'Autodelen.net, précurseur de l'autopartage et de la mobilité partagée, publie des données chiffrées sur la croissance du nombre de voitures partagées et de leurs utilisateurs. À partir de 2021, notre ambition est d'inscrire les évolutions de l'autopartage dans un cadre structurel, de manière plus large. Veuillez noter que ce rapport ne vise qu'à publier des chiffres (historiques). Il ne dit rien de l'incidence des différents systèmes d'autopartage sur, par exemple, la possession d'une voiture particulière, le transfert modal, l'occupation de l'espace public, etc. De plus amples informations à cet égard figurent sur le site d'Autodelen.net, notamment un webinaire basé sur les résultats d'une étude européenne.

Vous trouverez dans ce rapport les chiffres les plus récents (janvier 2021) sur le nombre de personnes recourant à l'autopartage, sur le nombre de voitures partagées, ainsi que sur la part des voitures électriques dans la flotte de véhicules partagés (chapitre 2). Ces données clés sont par ailleurs replacées dans un contexte historique, et comparées aux chiffres dont nous disposons pour les 5 dernières années. Nous faisons cet exercice pour les trois régions séparément mais aussi pour la Belgique dans son ensemble.

Au chapitre 1, nous définissons l'autopartage et ses différentes formes en Belgique. Au chapitre 3, nous donnons, de manière succincte, quelques chiffres clés sur le temps moyen de réservation et sur la distance parcourue par trajet pour les différentes formes d'autopartage. Nous donnons également par concept le nombre moyen de personnes recourant à l'autopartage par véhicule partagé.

Enfin, au chapitre 4, nous décrivons un certain nombre de tendances et d'évolutions qui soulignent l'énorme potentiel de l'autopartage en Belgique. Nous terminons par une esquisse de l'avenir, qui, en ce qui nous concerne, sera partagé ! Et, puisque nous parlons de partage, plus le contenu de cette publication est diffusé et partagé mieux cela vaut ; à condition que la source soit mentionnée.

Bonne lecture !

BRUSSEL MOBILITEIT
BRUXELLES MOBILITÉ
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

Interreg
North Sea Region
SHARE-North
European Regional Development Fund

EUROPEAN UNION

provincie
Oost-Vlaanderen

1. Qu'est-ce que l'autopartage ? 4
1.1 Sociétés disposant de leur propre flotte de voitures partagées 4
1.1.1 Roundtrip carsharing 4
1.1.2 Carsharing en freefloating 4
1.1.3 Aperçu schématique des sociétés d'autopartage disposant de leur propre flotte 5
1.2 Partage de voitures particulières 5
1.2.1 Autopartage entre particuliers à frais partagés 5
1.2.2 Autopartage entre particuliers au prix du marché 5
1.2.3 Aperçu schématique de l'autopartage entre particuliers 6
2. Nombre de voitures partagées et de personnes recourant à l'autopartage 6
2.1 Flandre 6
2.1.1 Situation actuelle, en janvier 2021 6
2.1.2 Historique 7
2.1.3 Électrique 9
2.2 Région de Bruxelles-Capitale (Bruxelles) 10
2.2.1 Situation actuelle, en janvier 2021 10
2.2.2 Historique 11
2.2.3 Électrique 12
2.3 Wallonie 12
2.3.1 Situation actuelle, en janvier 2021 12
2.3.2 Historique 13
2.3.3 Électrique 14
2.4 Belgique 14
2.4.1 Situation actuelle, en janvier 2021 14
2.4.2 Historique 16
2.4.3 Électrique 17
3. Utilisation de voitures partagées en Belgique 18
4. Potentiel de l'autopartage 19
4.1 L'autopartage devient progressivement une pratique établie 19
4.2 Le vaste domaine inexploité 20
4.3 Les autorités locales comme catalyseur 20
4.4 La politique régionale a découvert l'autopartage 21
4.5 Après la COVID-19 21
Graphiques 24
ILLUSTRATIONS 24
Tableaux 24
Colophon 25

1. QU'EST-CE QUE L'AUTOPARTAGE ?

Dans le cadre de l'autopartage, plusieurs ménages et/ou personnes morales se servent à tour de rôle d'une (ou de plusieurs) voiture(s). La voiture n'est utilisée que lorsqu'elle est nécessaire. Sinon, elle peut être utilisée par un autre ménage ou une autre personne morale.

L'autopartage présente de gros avantages environnementaux, sociaux et économiques. Elle réduit le nombre de voitures, les embouteillages, les émissions de CO2, les difficultés de stationnement et le coût individuel de l'utilisation1 d'une voiture, tout en menant à un transfert modal durable. L'autopartage est une alternative durable et flexible à la possession d'une voiture particulière. 12 sociétés d'autopartage sont actives en Belgique, en 2021. Elles peuvent être divisées en deux grandes catégories : 1) celles qui disposent de leur propre flotte et 2) celles qui facilitent le partage de véhicules particuliers (autopartage entre particuliers)2.

1.1 Sociétés disposant de leur propre flotte de voitures partagées

Ces sociétés mettent une flotte de voitures à la disposition de leurs clients. Cette flotte varie, selon les sociétés d'autopartage. Elle peut être constituée de divers modèles. L'utilisateur paie l'organisation pour l'utilisation d'une voiture, par kilomètre et/ou par heure. Parfois, il doit aussi verser des frais d'adhésion (uniques) et/ou un abonnement. Il existe deux systèmes différents, selon la manière dont vous trouvez et restituez une voiture partagée.

1.1.1 ROUNDTRIP CARSHARING

Dans la première catégorie de systèmes, l'utilisateur doit ramener la voiture partagée à l'endroit où elle était garée (« aller-retour »). On peut distinguer à cet égard les systèmes qui fonctionnent avec des stations bien déterminées (« en boucle ») ou avec une certaine zone, à l'intérieur de laquelle la voiture doit être ramenée (« en zone »).

1.1.2 CARSHARING EN FREEFLOATING

Dans la seconde catégorie de systèmes, les opérateurs autorisent leurs clients à laisser la voiture partagée à un autre endroit, généralement dans la même ville (« sans station »). Là encore, on peut faire une distinction entre les systèmes qui fonctionnent avec des stations bien déterminées (« pool stations ») ou avec une certaine zone, où la voiture peut être garée n'importe où (« zone opérationnelle »). L'utilisateur doit disposer d'un smartphone pour localiser la voiture partagée.

[1] Calculez votre propre avantage financier par rapport à la possession d'une voiture et/ou selon la formule d'autopartage sur www.savewithcarsharing.be

[2] Pour en savoir plus sur la classification de l'autopartage, veuillez consulter ici l'étude européenne Stars d'Autodelen.net et de plusieurs universités européennes.

1.1.3 APERÇU SCHÉMATIQUE DES SOCIÉTÉS D'AUTOPARTAGE DISPOSANT DE LEUR PROPRE FLOTTE

Toutes les sociétés d'autopartage actuellement actives en Belgique sont reprises dans l'Illustration 1, selon les catégories ci-dessus.

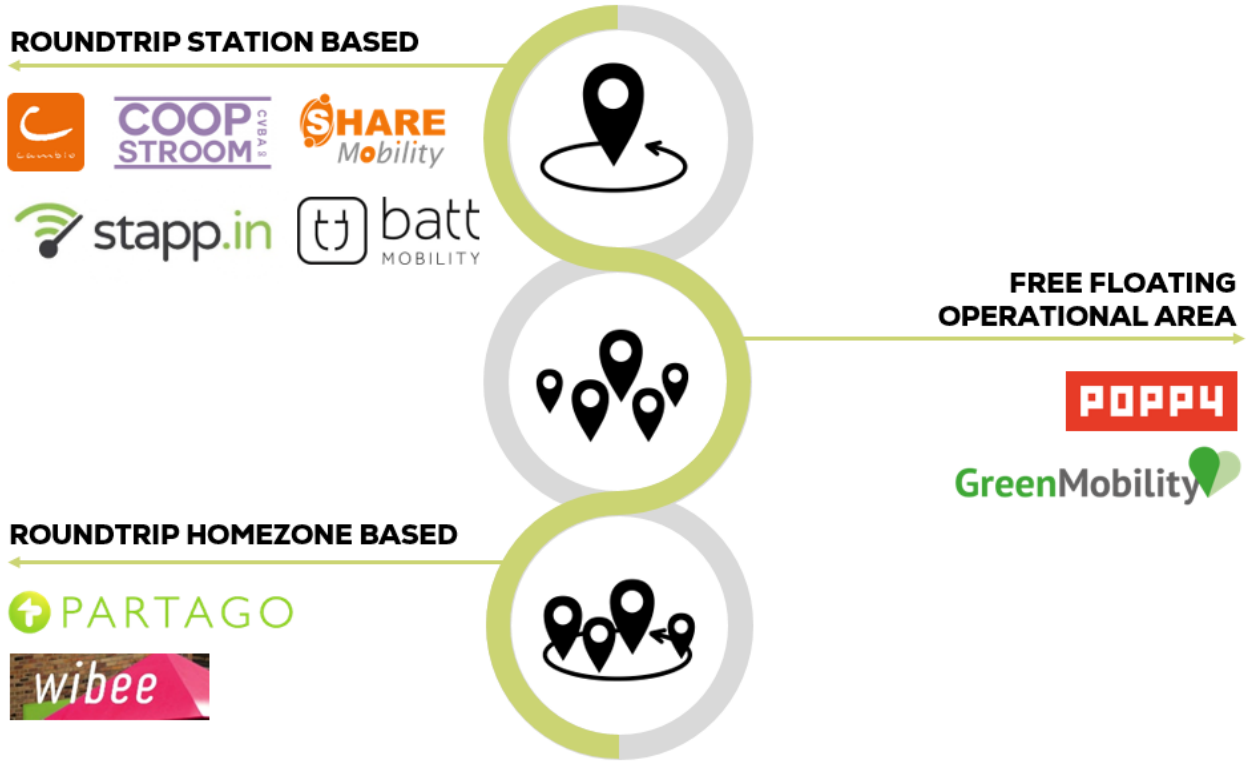


Illustration 1 Sociétés d'autopartage disposant de leur propre flotte en Belgique, en janvier 2021

1.2 Partage de voitures particulières

1.2.1 AUTOPARTAGE ENTRE PARTICULIERS À FRAIS PARTAGÉS

Dans cette forme d'autopartage, une ou plusieurs voitures particulières sont utilisées par différents habitants du quartier dans le cadre d'un système indépendant, généralement à petite échelle. Une deuxième caractéristique importante est le principe de partage des coûts. Le propriétaire de la voiture ne fait aucun profit, mais récupère le coût réel de la voiture par kilomètre partagé. Troisièmement, ce type d'autopartage implique un niveau élevé d'organisation interne et d'interaction sociale, avec ses propres accords et règles. La voiture appartient à un membre du groupe d'autopartage ou peut être la propriété conjointe de plusieurs membres du groupe (voir Illustration 2).

1.2.2 AUTOPARTAGE ENTRE PARTICULIERS AU PRIX DU MARCHÉ

L'autopartage entre particuliers comprend également les entreprises qui mettent à disposition une plateforme en ligne sur laquelle les propriétaires peuvent enregistrer leur voiture. Ce système, comparable à celui d'AirBnB, est aussi connu sous le nom d'autopartage P2P. Toute personne qui s'inscrit ensuite comme utilisateur peut louer n'importe quelle voiture sur la plateforme, moyennant une redevance déterminée par le propriétaire (au kilomètre et/ou à l'heure). Une partie de ces recettes est reversée à l'entreprise pour l'utilisation de la plateforme en ligne, l'assurance et l'assistance routière.

1.2.3 APERÇU SCHÉMATIQUE DE L'AUTOPARTAGE ENTRE PARTICULIERS

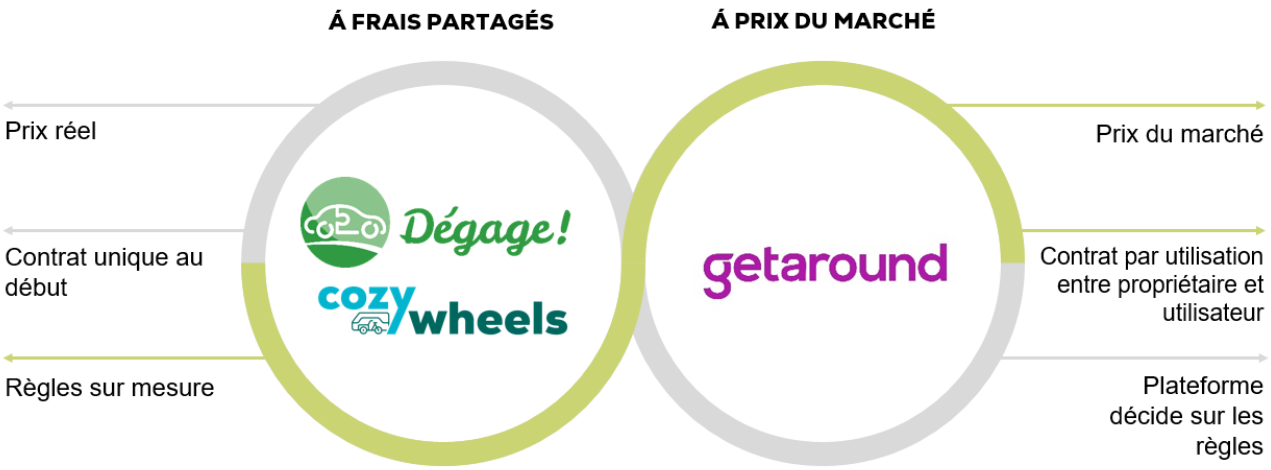


Illustration 2 Autopartage entre particuliers en Belgique, en janvier 2021

2. NOMBRE DE VOITURES PARTAGÉES ET DE PERSONNES RECOURANT À L'AUTOPARTAGE

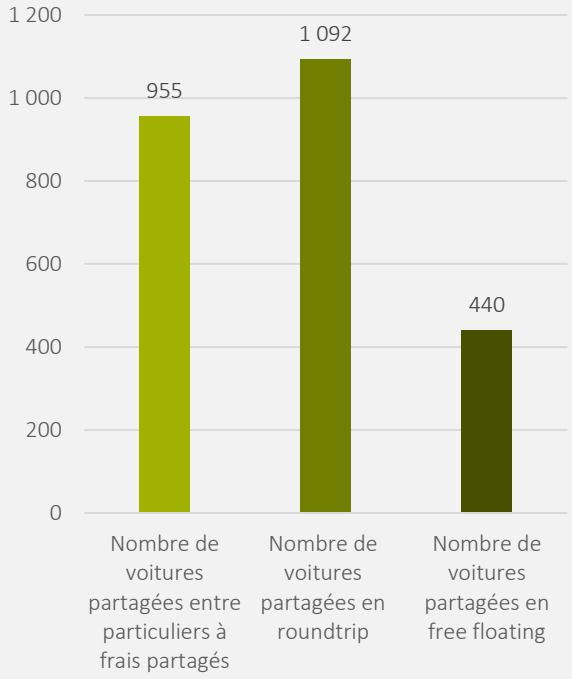
IMPORTANT : Les données ci-dessous ne concernent que les sociétés d'autopartage disposant de leur propre flotte (aller-retour et sans station) ainsi que l'autopartage entre particuliers à frais partagés. En d'autres termes, l'autopartage entre particuliers au prix du marché (P2P, voir point 1.2.2) n'est pas repris ci-dessous, à la demande de l'unique fournisseur, Getaround. Comme cette société a fusionné avec Drivy l'année dernière, aucune donnée précise n'est disponible pour 2020. Cette forme a également été omise pour pouvoir effectuer une comparaison correcte, dans le cadre de la description des aperçus historiques, afin d'éviter toute déformation de la réalité.

2.1 Flandre

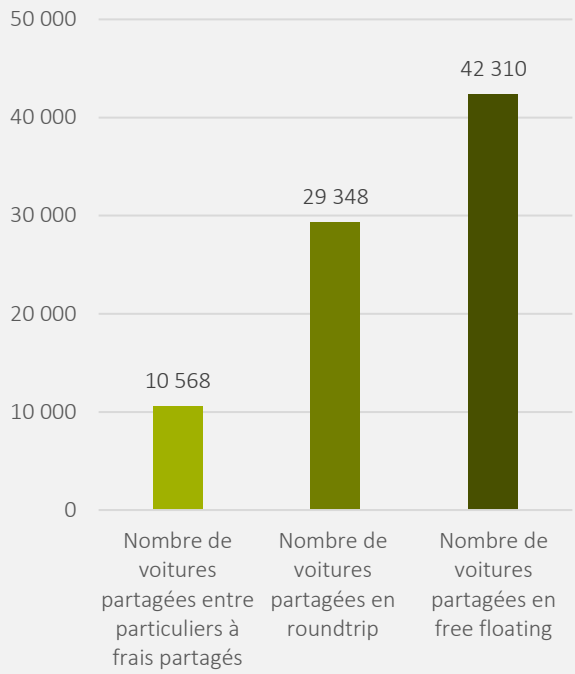
En Flandre, les sociétés d'autopartage suivantes sont actives en janvier 2021 : BattMobility, Cambio, Coopstroom, Cozywheels, Dégage, Green Mobility, Partago, Poppy, ShareMobility (qui regroupe Valckenier Share, Fox Share et Kenis Share), Stapp.in et Getaround (cette dernière n'est pas reprise dans les chiffres).

2.1.1 SITUATION ACTUELLE, EN JANVIER 2021

En Flandre, début 2021, plus de 82 000 personnes recourent à l'autopartage, utilisant près de 2 500 voitures partagées. La majorité de ces utilisateurs, près de 72 000, utilisent 1 500 voitures mises à disposition par une société d'autopartage disposant de sa propre flotte. Les sociétés de roundtrip carsharing représentent plus de 29 000 utilisateurs et 1 100 voitures partagées. Le carsharing en freefloating représente lui plus de 42 000 personnes et 440 voitures partagées. L'autopartage entre particuliers à coûts partagés, finalement, représente 10 500 personnes et 950 voitures particulières (voir graphiques 1 et 2).



Graphique 1 Nombre de voitures partagées en Flandre par type d'autopartage (janv. 2021)



Graphique 2 Nombre de sociétés d'autopartage en Flandre par type d'autopartage (janv. 2021)

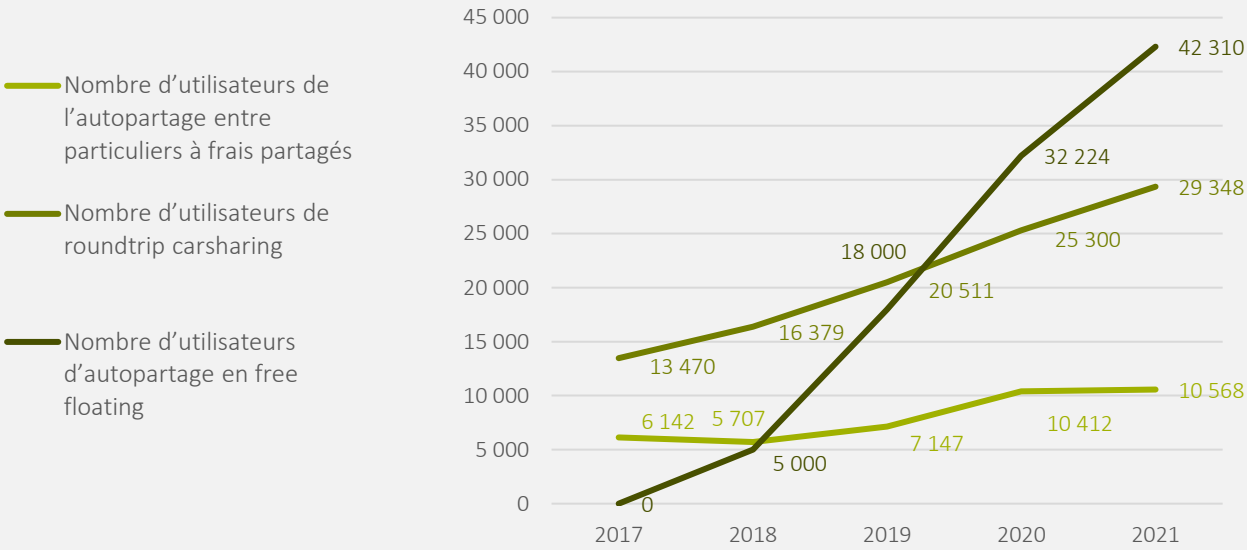
2.1.2 HISTORIQUE

En Flandre, l'autopartage a connu un véritable boom au cours des cinq dernières années (voir graphique 3). Le nombre total de personnes recourant à l'autopartage a quadruplé, passant de près de 20 000, début 2017, à plus de 82 000, en janvier 2021. Derrière ces chiffres généraux se dessinent un certain nombre de tendances.

Il convient tout d'abord de souligner la croissance constante du roundtrip carsharing. En cinq ans, le nombre de personnes recourant à ce type d'autopartage a plus que doublé. Les sociétés de roundtrip carsharing enregistrent une croissance annuelle récurrente de leur clientèle, de 15 à 25 %. Le nombre d'utilisateurs a continué à augmenter à ce rythme l'année dernière, pourtant marquée par le coronavirus.

La plus forte croissance est cependant observée dans le segment du carsharing en freefloating. Ce système n'existe en Flandre que depuis un peu plus de 3 ans. Début 2018, Poppy a débuté ses activités de carsharing en freefloating en Flandre, à Anvers. En septembre 2020, Green Mobility, un acteur international, s'est installée à son tour à Gand et à Anvers. Les deux sociétés d'autopartage comptent conjointement plus de 42 000 clients enregistrés, début 2021. En trois ans, huit fois plus de personnes recourent à le carsharing en freefloating en Flandre.

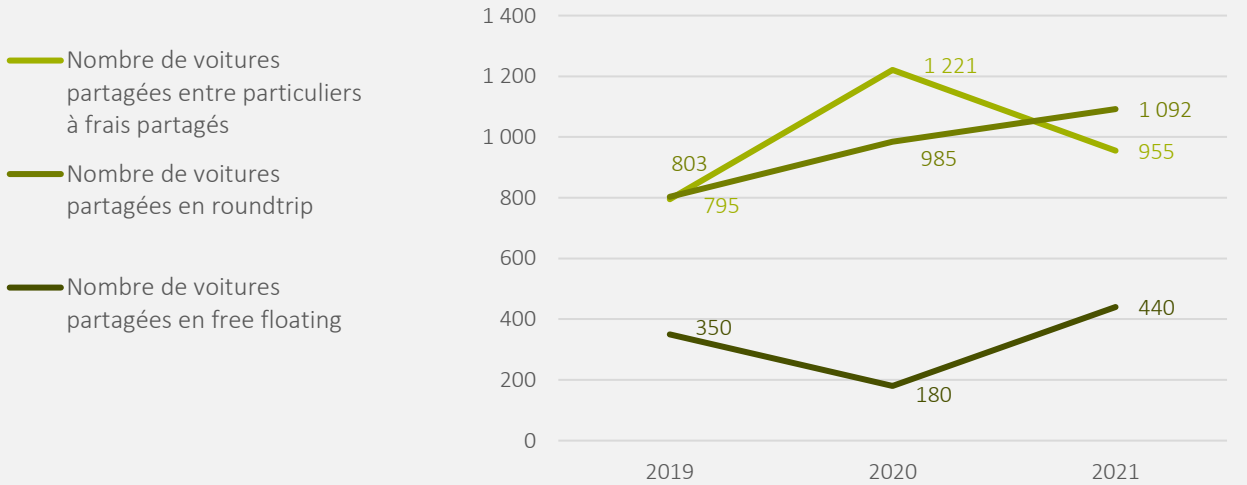
Si l'on considère l'autopartage entre particuliers à coûts partagés, le nombre d'utilisateur a augmenté de 72 % entre début 2017 et début 2021.



Graphique 3 Évolution du nombre de personnes recourant à l'autopartage en Flandre (par type d'autopartage)

L'augmentation du nombre de personnes recourant à l'autopartage en Flandre va de pair avec celle du nombre de voitures partagées, pour tous les types d'autopartage faisant l'objet du rapport (voir graphique 4). L'offre de voitures partagées aller-retour est passée à 1 092 véhicules en 2021, soit une croissance de 36 % par rapport à 2019. La flotte de voitures partagées sans station a diminué en 2020, en raison du transfert d'une partie des voitures de Poppy à Bruxelles, mais elle est plus importante qu'auparavant en raison de l'arrivée de Green Mobility en 2021.

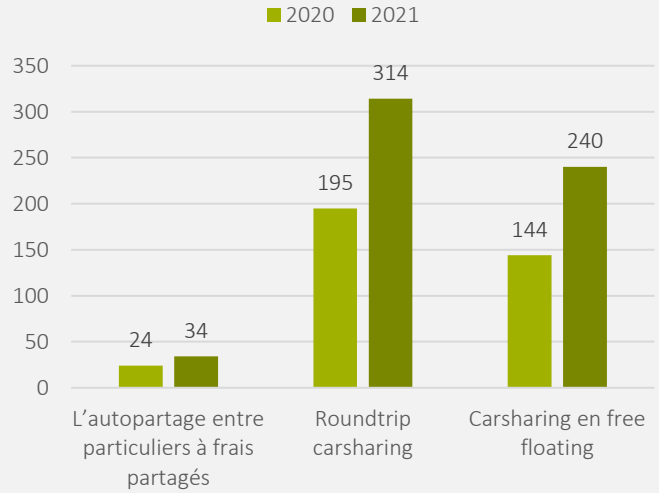
Le nombre de voitures particulières en autopartage à coûts partagés a diminué l'année dernière quand Cozycar est devenu Cozywheels, ce qui a permis de mettre à jour la base de données et de supprimer tous les membres dormants. On constate malgré tout une augmentation de près de 20 % par rapport à 2019.



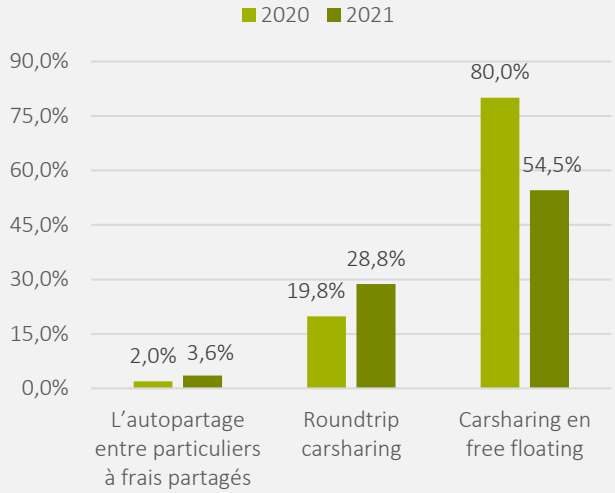
Graphique 4 Évolution du nombre de voitures partagées en Flandre (par type d'autopartage)

2.1.3 ÉLECTRIQUE

Si l'on considère l'autopartage électrique[3], la Flandre a de nouveau fait d'énormes progrès en 2021. Le nombre de voitures électriques partagées est passé de 363 à 571 (voir graphique 5), ce qui représente une augmentation de 57 %. On peut toutefois observer un certain nombre de différences entre les modèles opérationnels d'autopartage. Ainsi, c'est dans le segment sans station que le nombre de voitures électriques partagées a augmenté le plus fortement, passant de 144 à 240 (+67%). Suivent le segment aller-retour (de 195 à 314, +61%) et celui de l'autopartage entre particuliers à coûts partagés (de 24 à 34 véhicules, soit +42%). Cela résulte de l'expansion des sociétés d'autopartage existantes ainsi que de l'apparition de nouveaux acteurs tels que Green Mobility et ShareMobility.



Graphique 5 Évolution du nombre de voitures électriques partagées en Flandre, par type d'autopartage

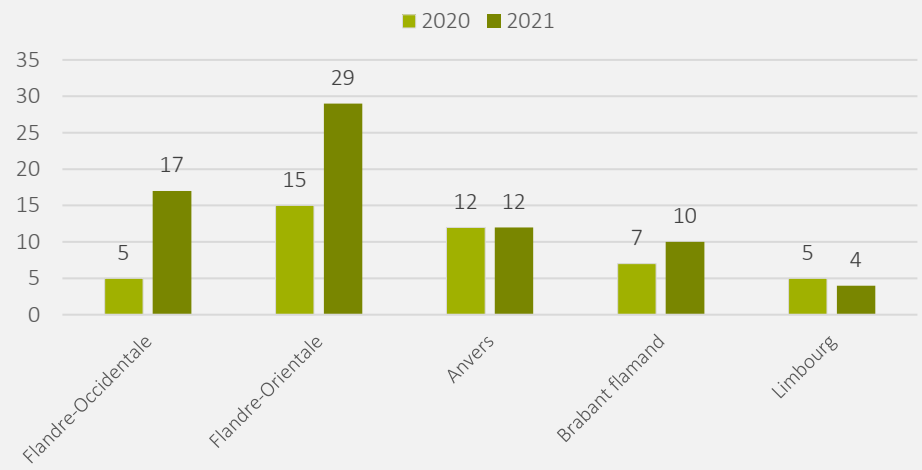


Graphique 6 Évolution de la part de voitures électriques partagées en Flandre, par type d'autopartage

Début 2021, près d'une voiture sur quatre (23 % de la totalité du parc de voitures partagées) est **100% électrique**. Cette part varie selon le segment opérationnel, le carsharing en freefloating (55 %) et aller-retour (29 %) étant les plus importants. Les voitures électriques sont plutôt un phénomène marginal dans le cadre de l'autopartage entre particuliers. Elles n'y représentent que 4 % du parc (voir graphique 6). L'introduction de la prime zéro émission, ainsi que toutes sortes de subventions climatiques, ont contribué de manière significative à cette augmentation ces dernières années.

Le partage de voitures électriques est très répandu en Flandre. Près d'**une commune flamande sur quatre** (72), dispose **d'au moins une voiture électrique partagée** (voir graphique 7). Cela représente environ un tiers des communes où au moins une voiture partagée est disponible (environ 200). Depuis l'année dernière, l'autopartage électrique est présent dans 28 communes supplémentaires. Les provinces de **Flandre-Orientale et de Flandre-Occidentale** sont largement **en tête**, avec respectivement 29 (+14) et 17 (+12) communes où il est possible de partager une voiture électrique. Ce n'est pas un hasard. Ces provinces ont mis en place des accords-cadres régionaux, en vertu desquels une vingtaine de communes ont établi un cahier des charges commun. Nous voyons également de telles initiatives émerger progressivement dans d'autres provinces.

[3] Seules les voitures 100% électriques sont prises en compte dans les chiffres de l'autopartage électrique. Les véhicules hybrides (rechargeables) ne sont pas compris.



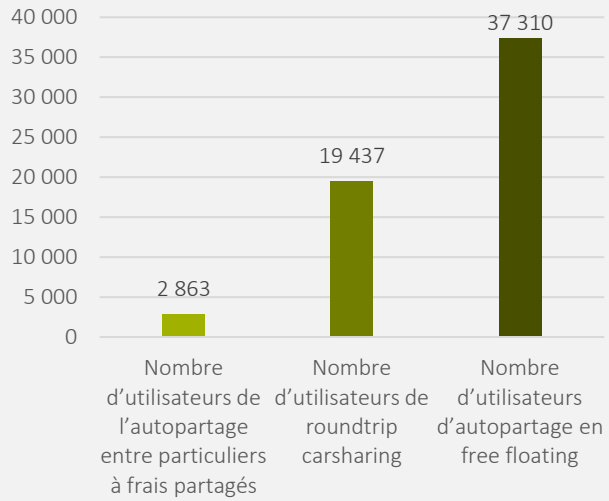
Graphique 7 Évolution du nombre de communes disposant d'au moins une voiture électrique partagée, en Flandre, par province

2.2 Région de Bruxelles-Capitale (Bruxelles)

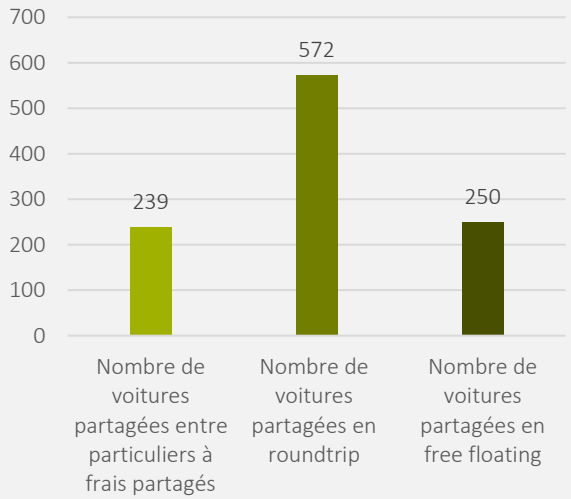
À Bruxelles, les sociétés d'autopartage suivantes sont actives en janvier 2021 : Cambio, Cozywheels, Dégage, Poppy, Wibee et Getaround (cette dernière n'est pas reprise dans les chiffres).

2.2.1 SITUATION ACTUELLE, EN JANVIER 2021

Début 2021, dans la Région de Bruxelles-Capitale, environ 60 000 personnes recouraient à l'autopartage, utilisant 1 061 voitures partagées (voir graphiques 8 et 9). Comme en Flandre, la majorité d'entre elles, soit près de 57 000, utilisent plus de 800 voitures mises à disposition par une société d'autopartage disposant de sa propre flotte. Dans le cadre du roundtrip carsharing, plus de 19 500 personnes recourent à l'autopartage et près de 600 voitures sont partagées. Si l'on considère le carsharing en freefloating, plus de 37 000 personnes recourent à l'autopartage, utilisant 440 voitures partagées. Par ailleurs, environ 3 000 personnes partagent 239 voitures particulières à coûts partagés.



Graphique 8 Nombre de personnes recourant à l'autopartage à Bruxelles par type d'autopartage (janv. 2021)



Graphique 9 Nombre de voitures partagées à Bruxelles par type d'autopartage (janv. 2021)

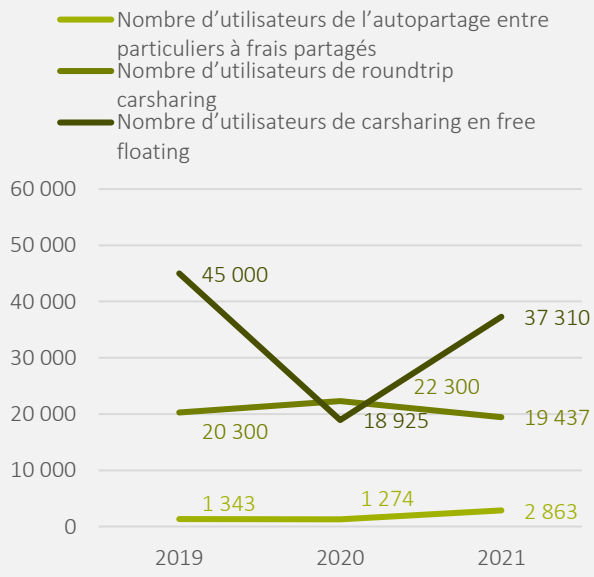
2.2.2 HISTORIQUE

À Bruxelles, l'autopartage a traversé de grosses turbulences ces dernières années. De nouveaux acteurs (essentiellement internationaux) sont arrivés en fanfare sur le marché, mais l'ont quitté assez rapidement. À titre d'exemple, Zipcar et ShareNow ont cessé leurs activités en 2019, alors qu'elles les avaient à peine entamées en 2016. Cela explique les sérieuses embardées du segment du carsharing en freefloating, début 2020 (voir graphique 10). Toutefois, un an plus tard, nous constatons que le retard a déjà été presque entièrement résorbé et que le carsharing en freefloating à Bruxelles se rapproche à nouveau du niveau de 2019. Début 2021, le nombre de personnes recourant à le carsharing en freefloating dépasse les 37 000. C'est deux fois plus qu'au début de l'année 2020. Le nombre de voitures partagées sans station a été multiplié par 2,5, passant à 250 (voir graphiques 10 et 11).

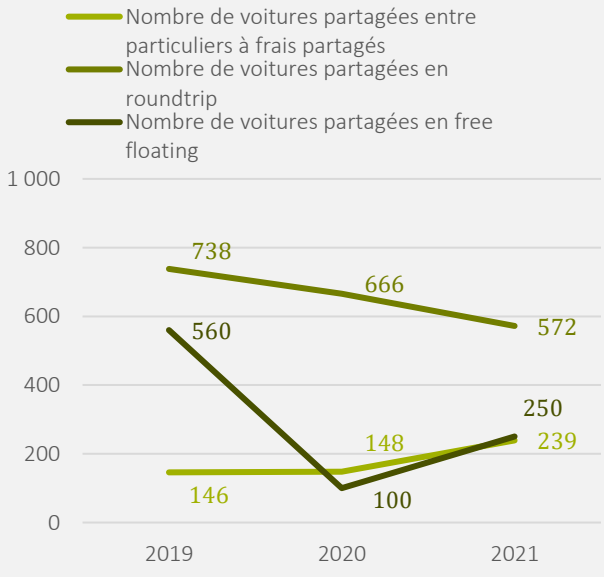
En ce qui concerne le roundtrip carsharing, Ubeeqo a disparu en 2019 et ZenCar en 2020. L'année dernière, cette dernière faisait encore état de 5 000 utilisateurs. Cela a évidemment eu un sérieux effet sur le nombre total de clients aller-retour, qui a chuté de plus de 10 % l'année dernière. Nous constatons néanmoins une constante, comme en Flandre : la croissance constante de la société de roundtrip carsharing Cambio, qui a accueilli 18 % de clients supplémentaires en 2020 (voir graphiques 10 et 11).

Finalement, l'autopartage entre particuliers à coûts partagés a plus que doublé, passant de 1 200 utilisateurs en janvier 2020 à près de 3 000 en 2021 (voir graphiques 10 et 11).

Comme indiqué au point 2.1.1, début 2021, 60 000 personnes recourent à l'autopartage à Bruxelles, utilisant 1 061 voitures partagées. Avec une augmentation de 40 % et 16 % respectivement l'année dernière, ces chiffres sont spectaculaires, surtout si l'on tient compte de la disparition d'une société d'autopartage.



Graphique 10 Évolution du nombre de personnes recourant à l'autopartage à Bruxelles (par type d'autopartage)



Graphique 11 Évolution du nombre de voitures partagées à Bruxelles (par type d'autopartage)

2.2.3 ÉLECTRIQUE

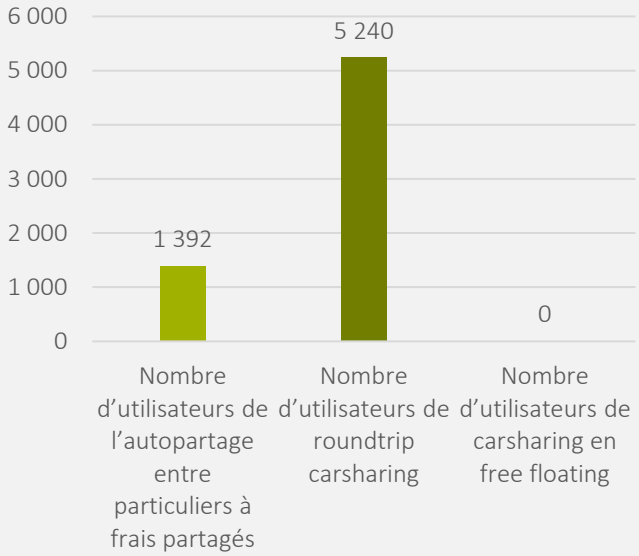
Ces dernières années, l'offre a connu un certain nombre de changements à Bruxelles, en raison de l'arrivée et du départ de sociétés d'autopartage. Cela a également eu un impact sur l'autopartage électrique dans la ville. Au total, on dénombre actuellement 50 voitures électriques partagées à Bruxelles, ce qui représente 4 % de la totalité du parc de voitures partagées. C'est moins qu'au début de 2020 (204 voitures partagées et 12 % du parc). Cette baisse est principalement due à la faillite de Zen Car. Une infrastructure de recharge insuffisante pourrait également être une explication. Les voitures électriques disponibles aujourd'hui sont proposées dans le segment sans station, où la part des voitures électriques partagées représente 20 % de la totalité du parc. Les voitures électriques sont presque absentes à ce jour du roundtrip carsharing et de l'autopartage entre particuliers à coûts partagés.

2.3 Wallonie

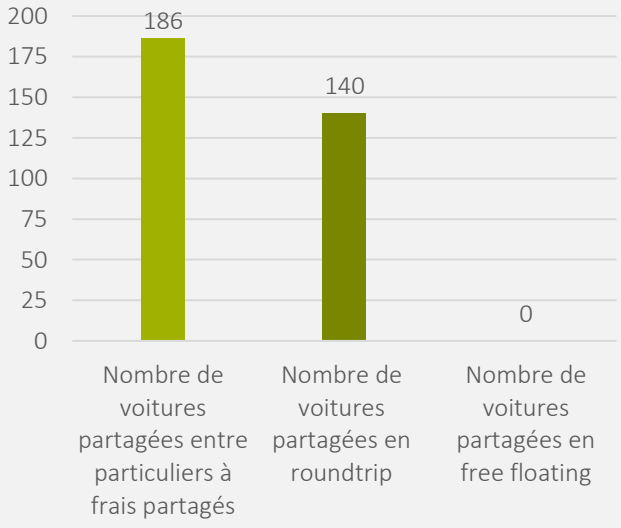
En Wallonie, les sociétés d'autopartage suivantes sont actives en janvier 2021 : Cambio, Cozywheels, ShareMobility, Wibee et Getaround (cette dernière n'est pas reprise dans les chiffres).

2.3.1 SITUATION ACTUELLE, EN JANVIER 2021

L'autopartage est moins répandu en Wallonie qu'en Flandre et à Bruxelles. Début 2021, la région compte plus de 6 600 utilisateurs et environ 330 voitures partagées (voir graphiques 12 et 13). La majorité des personnes recourant à l'autopartage (plus de 5 000) utilisent les 140 voitures wallonnes des sociétés de roundtrip carsharing disposant de leur propre flotte. Les sociétés de carsharing en freefloating ne sont pas encore présentes en Wallonie. L'autopartage entre particuliers à coûts partagés représente un nombre supérieur de voitures partagées (près de 190) mais inférieur d'utilisateurs (près de 1 400).



Graphique 12 Nombre de personnes recourant à l'autopartage en Wallonie par type d'autopartage (janv. 2021)

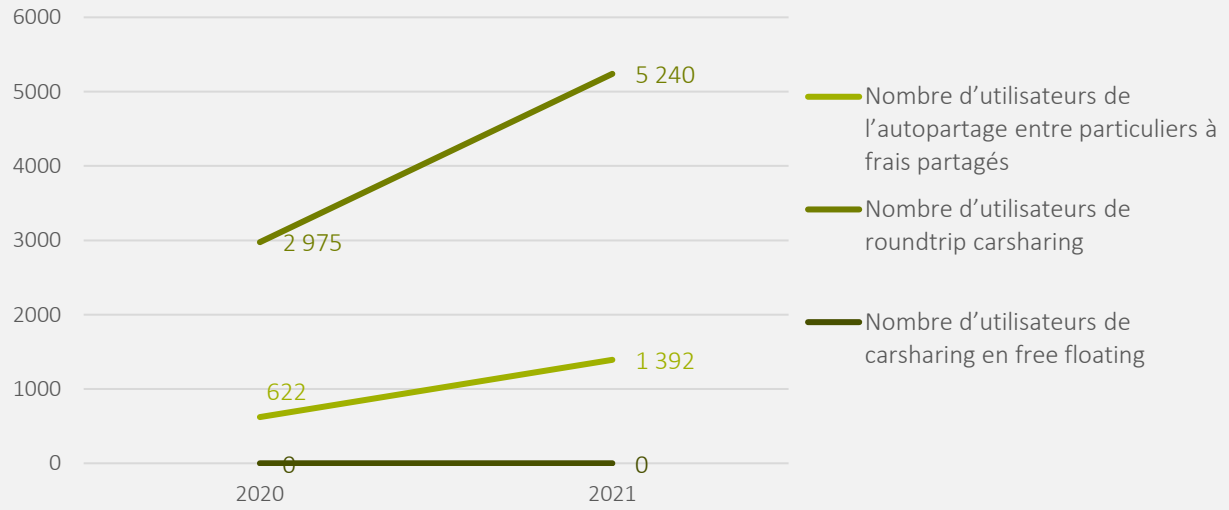


Graphique 13 Nombre de voitures partagées en Wallonie par type d'autopartage (janv. 2021)

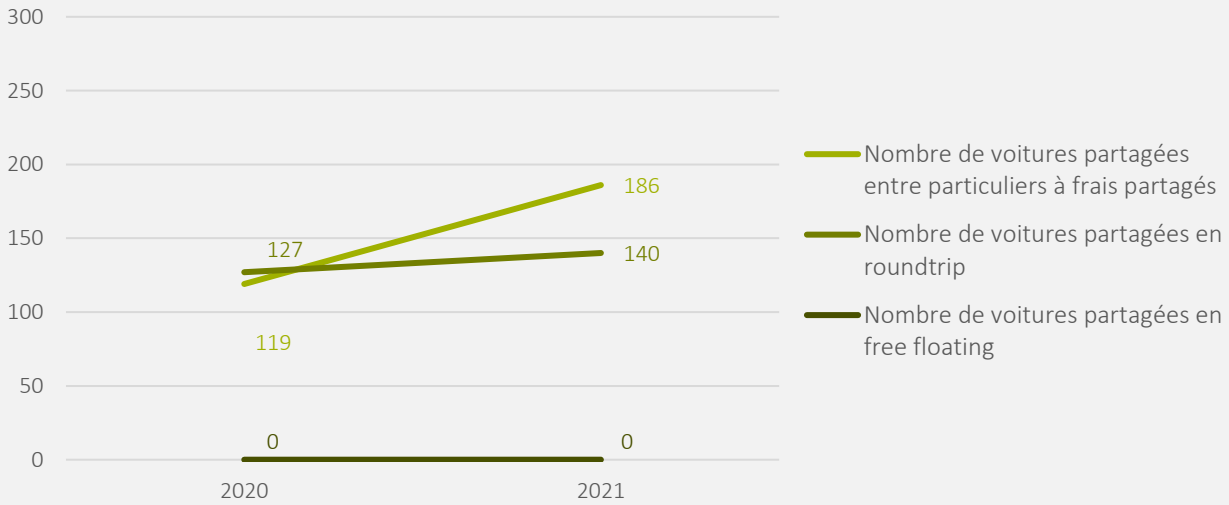
2.3.2 HISTORIQUE

Autodelen.net ne dispose que de données historiques limitées pour la Wallonie. Nous nous limitons ci-dessous à la croissance de l'autopartage au cours de l'année dernière (voir graphiques 14 et 15). Le nombre de personnes recourant à l'autopartage a connu une forte croissance (84 %) l'année passée. Cela est principalement dû à l'augmentation du nombre d'utilisateurs de voitures d'une société d'autopartage disposant de sa propre flotte. Ce groupe a augmenté de 76 % (de 2 975 à 5 240). Toutefois, cela s'explique principalement par une importante sous-déclaration en 2020 de la société d'autopartage Wibee. Si l'on fait abstraction de ce phénomène, on arrive à une croissance de 10 à 15 % du nombre d'utilisateurs de voitures d'une société d'autopartage disposant de sa propre flotte. Cela correspond à peu près à l'augmentation de leur flotte (+10%).

En chiffres absolus, l'autopartage entre particuliers n'est pas encore très important en Wallonie, mais il a connu une croissance spectaculaire de 124 %, passant de 622 à 1 392 utilisateurs. Le nombre de voitures particulières partagées a augmenté de 56 %.



Graphique 14 Évolution du nombre de personnes recourant à l'autopartage en Wallonie (par type d'autopartage)



Graphique 15 Évolution du nombre de voitures partagées en Wallonie (par type d'autopartage)

2.3.3 ÉLECTRIQUE

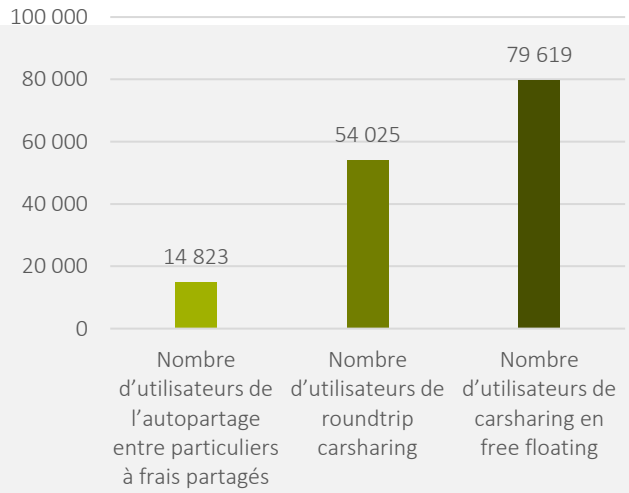
Contrairement à ce que l'on peut observer en Flandre, l'autopartage électrique en Wallonie n'en est qu'à ses balbutiements. Aujourd'hui, seulement un peu plus de 1 % de la flotte est électrique. La part de l'autopartage électrique est restreinte, que l'on considère l'autopartage entre particuliers (1 %) ou aller-retour (2 %). Ces chiffres sont plus ou moins les mêmes qu'au début de l'année 2020.

2.4 Belgique

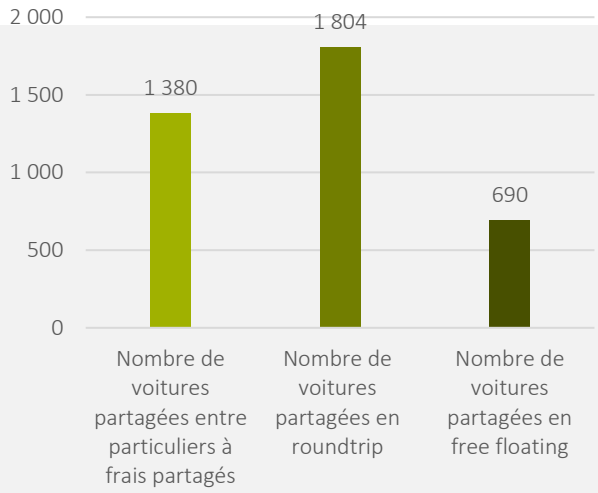
2.4.1 SITUATION ACTUELLE, EN JANVIER 2021

Les chapitres précédents reprennent les chiffres clés de l'autopartage dans chaque région du pays. Nous examinerons ici la situation de la Belgique dans son ensemble. Début 2021, en Belgique, près de 150 000 personnes recourent à l'autopartage, utilisant près de 4 000 voitures partagées (voir graphiques 16 et 17). La grande majorité d'entre elles, près de 134 000, utilisent près de 2 500 voitures mises à disposition par une société d'autopartage disposant de sa propre flotte. Les sociétés de roundtrip carsharing représentent plus de 54 000 utilisateurs et 1 800 voitures partagées. Si l'on considère le carsharing en freefloating, on dénombre près de 80 000 utilisateurs de 690 voitures partagées. Par ailleurs, environ 15 000 personnes partagent 1 400 voitures particulières à coûts partagés.

En janvier 2021, la Flandre obtient le meilleur score des régions belges, sur tous les plans, que l'on considère le nombre d'utilisateurs, celui de voitures partagées ou la part des véhicules électriques partagés dans la flotte, et ce pour tous les types d'autopartage faisant l'objet du rapport. La forte augmentation de l'autopartage à Bruxelles est cependant saisissante. Cette région enregistre la plus forte croissance générale en Belgique. Le nombre de personnes recourant à l'autopartage y a augmenté de pas moins de 40 % l'année dernière[4].



Graphique 16 Nombre de personnes recourant à l'autopartage en Belgique par type d'autopartage (janv. 2021)



Graphique 17 Nombre de voitures partagées en Belgique par type d'autopartage (janv. 2021)

[4] Nous faisons ici abstraction de la sous-déclaration de Wibee en 2020. Autrement, le nombre de personnes recourant à l'autopartage en Wallonie aurait augmenté de 84%. Après correction, ce pourcentage est ramené à environ 15%.

Tableau 1 Vue d'ensemble des chiffres clés de l'autopartage en 2020

		NOMBRE DE PERSONNES RECOURANT À L'AUTOPARTAGE	CROISSANCE DES PERSONNES RECOURANT À L'AUTOPARTAGE PAR RAPPORT À JANVIER 2020	NOMBRE DE VOITURES PARTAGÉES	CROISSANCE DES VOITURES PARTAGÉES PAR RAPPORT À JANVIER 2020	DURÉE MOYENNE DU TRAJET	DISTANCE MOYENNE DU TRAJET (KM)	NOMBRE MOYEN D'UTILISATEURS PAR VOITURE PARTAGÉE
BELGIQUE	**TOTAL**	**148.467**	**30,2%**	**3.874**	**9,2%**	**8:27:12**	**51,4**	**38**
	Autopartage entre particuliers à coûts partagés	14.823	20,4%	1.380	-7,3%	30:00:00	115	11
	Roundtrip carsharing	54.025	6,8%	1.804	1,5%	7:55:48	51,5	30
	Carsharing en freefloating	79.619	55,7%	690	146,4%	0:46:59	13,2	115
FLANDRE	**TOTAL**	**82.226**	**21,0%**	**2.487**	**4,2%**	**9:15:00**	**55,3**	**33**
	Autopartage entre particuliers à coûts partagés	10.568	1,5%	955	-21,8%	30:00:00	115	11
	Roundtrip carsharing	29.348	16,0%	1.092	10,9%	7:49:35	52,9	27
	Carsharing en freefloating	42.310	31,3%	440	144,4%	0:52:05	14,2	96
BRUXELLES	**TOTAL**	**59.610**	**40,3%**	**1.061**	**16,1%**	**6:34:00**	**45,3**	**56**
	Autopartage entre particuliers à coûts partagés	2.863	124,7%	239	61,5%	/	/	12
	Roundtrip carsharing	19.437	-12,8%	572	-14,1%	7:21:01	49,7	34
	Carsharing en freefloating	37.310	97,1%	250	150,0%	0:40:55	12	149
WALLONIE	**TOTAL**	**6.632**	**84,4%**	**326**	**32,5%**	**8:44:44**	**52,4**	**20**
	Autopartage entre particuliers à coûts partagés	1.392	123,8%	186	56,3%	/	/	7,5
	Roundtrip carsharing	5.240	76,1%	140	10,2%	8:44:44	52,4	37
	Carsharing en freefloating	0	/	0	/	/	/	/

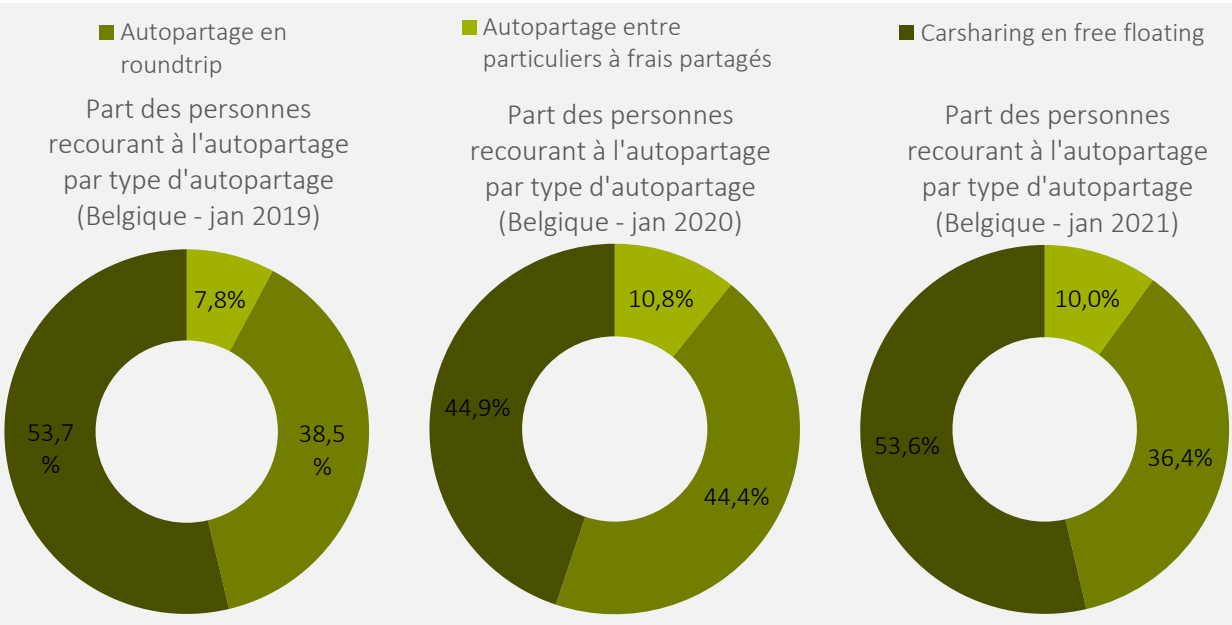
2.4.2 HISTORIQUE

Malgré la disparition d'un certain nombre d'acteurs significatifs (notamment à Bruxelles, voir section 2.2.2), l'autopartage a connu une énorme croissance en Belgique, au cours des cinq dernières années Le nombre total de personnes recourant à l'autopartage a quintuplé, passant d'environ 30 000 début 2017 à près de 150 000 en janvier 2021. L'année dernière, nous avons observé une augmentation de 30 % du nombre de personnes recourant à l'autopartage et de 10 % du nombre de voitures partagées. Dans l'aperçu ci-dessous, nous nous limitons aux trois dernières années, compte tenu de l'insuffisance des données chiffrées pour la période précédant 2019 (voir graphiques 19 et 20).

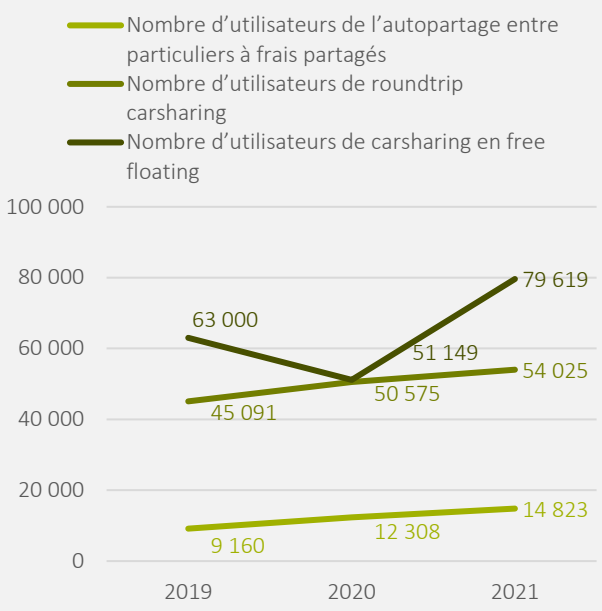
Dans toutes les régions, et donc aussi en Belgique, la croissance constante du roundtrip carsharing est frappante. Chaque année, le nombre de clients de cette forme d'autopartage augmente de 15 à 25 %. Ils représentent environ 40 % de l'ensemble des personnes recourant à l'autopartage en Belgique. La flotte de roundtrip carsharing augmente en moyenne de 10 % par an.

Il est frappant que le carsharing en freefloating soit absent de Wallonie. Tant en Flandre qu'à Bruxelles, le carsharing en freefloating connaît une croissance plus forte que les autres systèmes. Il faut aussi relever que le carsharing en freefloating compte un plus grand nombre de clients par voiture partagée (voir point 3). En 2021, ce concept a donc la plus grande part d'utilisateurs d'autopartage (environ 80 000 personnes sur 150 000). Historiquement, on peut constater que le carsharing en freefloating a toujours eu la plus grande part, les trois dernières années (voir graphique 18). En 2020, la différence était toutefois négligeable par rapport à le roundtrip carsharing, en raison de la disparition de ZipCar et de ShareNow (voir point 2.2.2). Notamment à cause de la disparition de ces deux acteurs, la flotte belge de voitures sans station a diminué ces dernières années, passant de plus de 900 à son maximum en 2019 à environ 700 en janvier 2021.

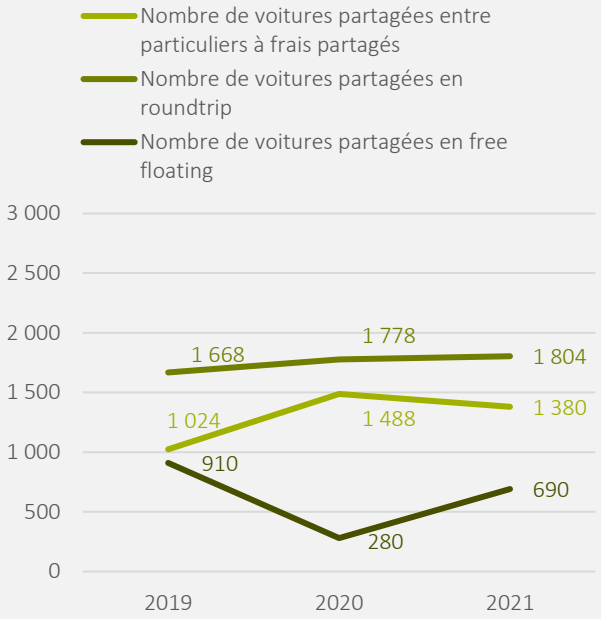
Le partage de voitures particulières à frais partagés est en augmentation dans toute la Belgique. Au cours des trois dernières années, il a connu une croissance de plus de 60 % au niveau national. C'est encore un phénomène essentiellement flamand, mais la croissance exponentielle à Bruxelles et en Wallonie est très frappante (+124 % dans les deux régions). Entre 2019 et 2021, le nombre de personnes recourant à l'autopartage entre particuliers représentera environ 10 % du total.



Graphique 18 Part des personnes recourant à l'autopartage par type d'autopartage (Belgique, janvier 2019-janvier 2021)



Graphique 19 Évolution du nombre de personnes recourant à l'autopartage en Belgique (par type d'autopartage)



Graphique 20 Évolution du nombre de voitures partagées en Belgique (par type d'autopartage)

2.4.3 ÉLECTRIQUE

Si l'on considère les chiffres de la Belgique dans son intégralité, le nombre de voitures électriques est passé de 543 à 642 (+13%). Celles-ci représentent désormais 16 % de la totalité de la flotte. Ici aussi, nous constatons de (grandes) différences entre les différents types d'autopartage et entre les régions.

Le roundtrip carsharing dispose de la plus grande flotte électrifiée (317), suivi du carsharing en freefloating (290) et, enfin, de l'autopartage entre particuliers (35). Si nous examinons la part relative de chaque segment au sein de la flotte, considérée dans son ensemble, nous constatons un glissement. C'est le carsharing en freefloating qui devient dominant. 42% de ces voitures partagées sont 100% électriques. Pour le roundtrip carsharing et l'autopartage entre particuliers à frais partagés, ces chiffres sont respectivement de 18 % et 2,5 %.

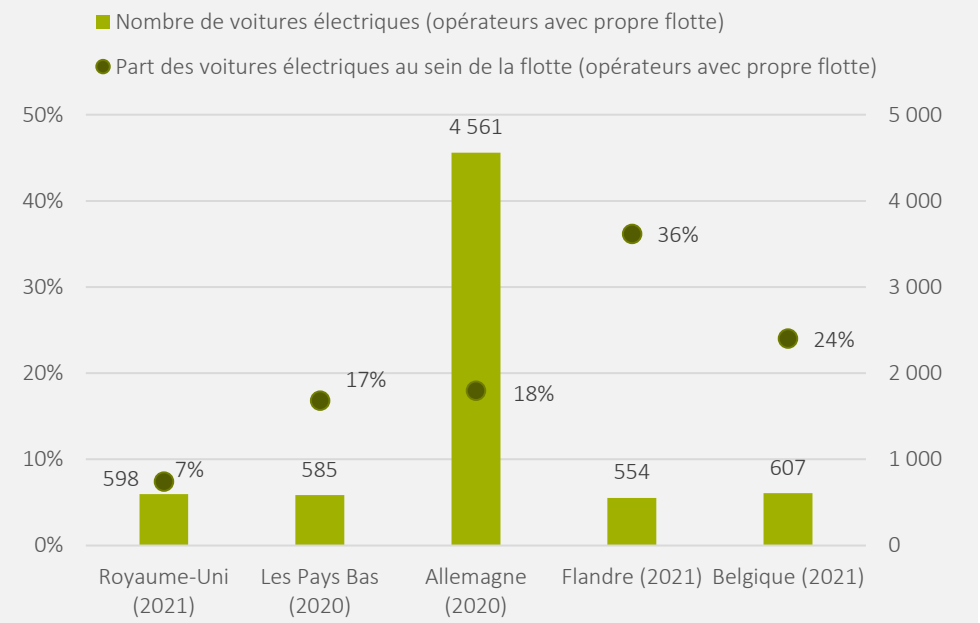
Si l'on compare les régions, la Flandre domine de la tête et des épaules, tant en nombre de voiture que de part dans l'ensemble de la flotte partagée. L'année dernière en Flandre, la flotte électrique partagée a augmenté de 57 %, pour atteindre 571 véhicules. Les autres régions ont fait beaucoup moins bien, Bruxelles comptant 50 et la Wallonie 2 voitures électriques partagées.

Nous comparons ci-dessous les chiffres belges avec la part relative des voitures électriques partagées chez nos voisins (voir graphique 21). Pour rendre la comparaison possible, nous n'effectuons l'analyse que pour les sociétés d'autopartage disposant d'une flotte propre (aller-retour + sans station)[5].

En chiffres absolus, c'est l'Allemagne qui obtient de loin le meilleur score (4 561 voitures électriques partagées), suivie de la Belgique (607) et du Royaume-Uni (598). Cela s'explique partiellement par

[5] L'autopartage entre particuliers avec partage des coûts n'existe pas encore ou n'est pas encore comptabilisé chez nos voisins

l'existence de nombreux systèmes de carsharing en freefloating en Allemagne, avec une offre (partiellement) électrique.[6] Toutefois, si l'on considère la part relative de la flotte totale, la Belgique est clairement au premier rang (24%). Si l'on ne tient compte que de la Flandre, cette région est de loin en tête (36%). Nous nous en sortons donc très bien, par rapport à nos voisins. Même les maigres données disponibles pour le pays de référence, la Norvège (où les voitures électriques sont moins chères à l'achat que les autres), montrent que la Belgique se défend bien en termes de nombre de voitures électriques partagées. Dans la ville de Bergen, par exemple, 20 % de la flotte partagée est 100% électrique. À Oslo, ce chiffre est estimé à 25 %.



Graphique 21 Nombre et part des voitures électriques partagées dans les pays voisins

3. UTILISATION DE VOITURES PARTAGÉES EN BELGIQUE

Au total, près de 710 000 trajets ont été effectués avec des voitures partagées en Belgique, en 2020. La grande majorité d'entre eux ont été effectués dans le segment aller-retour (607 520). Cela représente une moyenne de 11 trajets par utilisateur en 2020. Le reste des trajets a été effectué dans le cadre de l'autopartage entre particuliers à coûts partagés ou du carsharing en freefloating, avec une moyenne respective de 11 et 0,8 déplacements par utilisateur. Il est impossible de comparer, à défaut de disposer de données pour les années précédentes, mais selon diverses sociétés d'autopartage, sans la crise du coronavirus, ce chiffre aurait été nettement plus élevé.

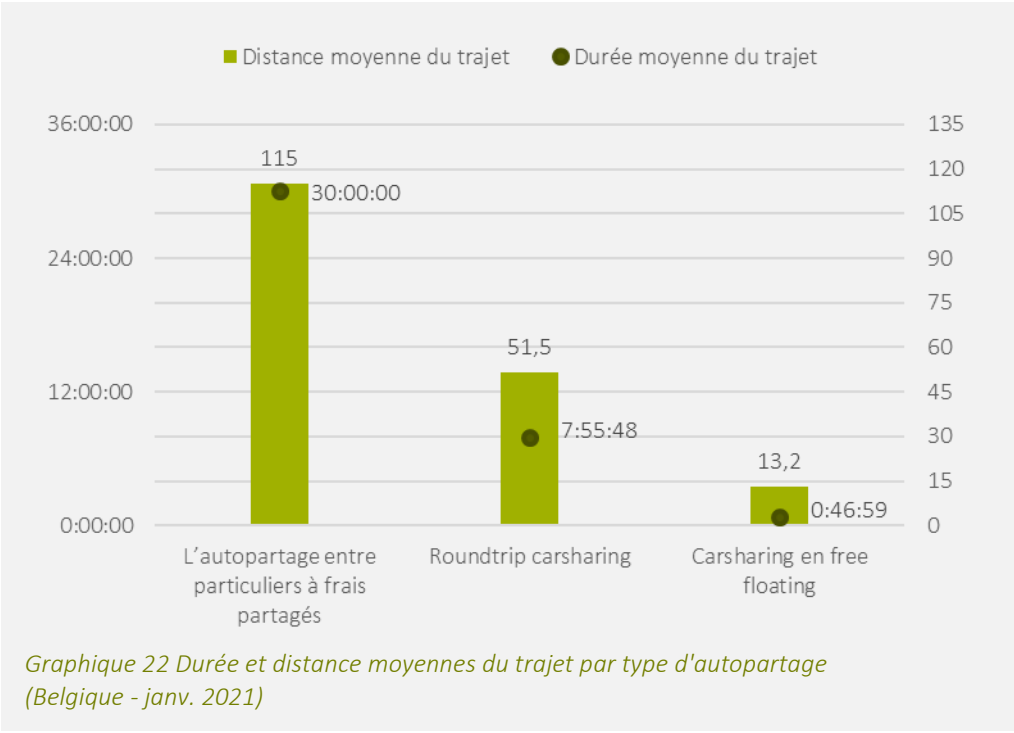
Le belge qui recourt à le roundtrip carsharing utilise la voiture en moyenne 8 heures et 52 kilomètres par réservation. Dans ce segment, nous constatons encore de fortes différences entre les sociétés

[6] Les chiffres allemands incluent les voitures 100% électriques, mais aussi les voitures hybrides rechargeables. On ne dispose pas de chiffres distincts pour les voitures 100% électriques, de sorte que les chiffres (absolus et relatifs) réels sont sans doute inférieurs.

d'autopartage avec des chiffres compris entre 3 et 9 heures, d'une part, et 30 et 70 kilomètres, d'autre part. Ces différences sont très vraisemblablement dues aux modèles de prix et aux profils d'utilisateurs des sociétés d'autopartage dans ce segment. Finalement, on compte en moyenne 30 utilisateurs par voiture dans le cadre du roundtrip carsharing (voir graphique 22).

En 2020, un trajet dans le cadre du carsharing en freefloating prenait en moyenne 47 minutes et couvrait une distance moyenne de 13 km. Chaque voiture partagée dans ce cadre compte en moyenne 115 utilisateurs (voir graphique 22).

Enfin, si l'on considère l'autopartage entre particuliers à coûts partagés, un trajet partagé durait 30 heures et couvrait 115 kilomètres, en moyenne, en 2020. Chaque voiture partagée dans ce cadre compte en moyenne 11 utilisateurs (voir graphique 22).



Graphique 22 Durée et distance moyennes du trajet par type d'autopartage (Belgique - janv. 2021)

4. POTENTIEL DE L'AUTOPARTAGE

Pour conclure ce rapport, nous nous pencherons sur cinq tendances et évolutions qui laissent entrevoir un avenir prometteur pour l'autopartage.

4.1 L'autopartage devient progressivement une pratique établie

Actuellement, 82 000 Flamands, 60 000 Bruxellois et près de 7 000 Wallons recourent à l'autopartage. Cela signifie qu'en 2021, 1,8% des personnes ayant le permis de conduire en Flandre, 7,7% à Bruxelles et 0,3%

en Wallonie pratiquent l'autopartage[7]. De récentes études montrent que le potentiel de l'autopartage en Flandre est beaucoup plus élevé. Il ressort ainsi d'une enquête représentative menée auprès de 1 000 Flamands par iVOX, pour le compte d'Autodelen.net, qu'un répondant sur dix envisage de devenir client ou membre d'une organisation d'autopartage. En outre, une étude réalisée en 2019 par Autodelen.net, VVSG et Ferm a révélé que près de 40 % des plus de 4 000 personnes interrogées se voient recourir à l'autopartage dans les 5 prochaines années[8]. Ces résultats indiquent que, avec la sensibilisation et le soutien nécessaires, l'autopartage en Flandre a encore beaucoup de potentiel.

Autodelen.net ne dispose pas encore de ce type d'étude pour Bruxelles et la Wallonie, mais nous constatons également une tendance positive dans ces deux régions. Comme vous avez déjà pu le lire au point 2.4.1, c'est à Bruxelles que le nombre de personnes recourant à l'autopartage a augmenté le plus rapidement en termes relatifs, en Belgique, l'année dernière (+40%). La hausse spectaculaire de l'autopartage entre particuliers à coûts partagés (+124%) montre également que le plafond est encore loin d'être atteint. Nous constatons d'ailleurs la même augmentation en Wallonie.

4.2 Le vaste domaine inexploité

Le segment de la clientèle d'entreprise présente un énorme potentiel, avec un scénario parfait, gagnant pour tous. C'est intéressant pour les sociétés d'autopartage, car les clients professionnels avec des heures d'utilisation complémentaires sont un complément idéal aux utilisateurs particuliers, afin d'obtenir un taux d'occupation suffisamment élevé des voitures partagées. Pour les entreprises, l'autopartage constitue une alternative plus durable et souvent moins coûteuse, à laquelle il est par ailleurs possible de recourir à des conditions fiscales avantageuses, par le deuxième pilier du budget de mobilité. Il est recommandé de le faire connaître encore plus à l'avenir et d'étendre le budget de mobilité à tous les travailleurs.

Début 2021, la Belgique compte plus de 6 000 entreprises ou organisations qui sont clientes d'une organisation d'autopartage et qui utilisent leurs voitures partagées pour des déplacements professionnels. Aux Pays-Bas, par exemple, l'autopartage professionnel compte déjà 150 000 clients. La Belgique dispose du même potentiel, mais un système alternatif s'impose notamment à cette fin pour les voitures de société qui, par définition, ne peuvent ou ne doivent pas être partagées.

4.3 Les autorités locales comme catalyseur

Les autorités locales jouent un rôle essentiel dans le développement de l'autopartage. Dans les villes, comme Gand, Malines, Anvers et Louvain, où l'autopartage constitue une priorité politique, les répercussions sur les chiffres de l'autopartage local sont manifestes. Des actions telles que des campagnes de communication à l'échelle de la ville, l'investissement dans des services d'autopartage, des incitants

[7] Méthode de calcul : selon l'étude sur les déplacements en Flandre OVG 5.5 : 83,38 % des Flamands de 18 ans et plus possèdent un permis de conduire/ Statistiek Vlaanderen : il y a 5 343 806 personnes de 18 ans et plus en Flandre en 2020. En 2020, environ 4 455 665 Flamands ont un permis de conduire. Nous n'avons pas trouvé de chiffres récents sur le nombre de permis de conduire à Bruxelles et en Wallonie. Nous avons choisi de nous baser sur le même pourcentage que la Flandre (83,38 % des +18 ans). (Cela conduit probablement à une sous-estimation à Bruxelles, où la part de l'autopartage pourrait donc en réalité encore plus élevée (chiffres pour les +18 ans, voir Statbel 20).

[8] Voir www.autodelen.net/mobiliteitinuwbuurt/

financiers pour les utilisateurs de voitures partagées et des mesures de stationnement adaptées contribuent évidemment à ce que ces villes occupent les premières places en Belgique.

On observe de plus en plus en Flandre, y compris dans les zones moins urbanisées, une intégration des ambitions en matière d'autopartage dans une véritable vision politique et un plan financier connexe. Un plan d'action pour l'autopartage consiste en une description de la situation actuelle suivie de la détermination d'objectifs ambitieux à long terme (5 ans en moyenne). Il reprend souvent 50 actions concrètes qui visent à réduire la propriété de voitures particulières et à accroître l'autopartage. Il comprend des mesures dans le domaine de la politique de stationnement, des actions de communication et le partage de la flotte communale. En janvier 2021, plus de 40 communes ont élaboré (ou sont en train d'élaborer) un plan d'action pour l'autopartage. Et puisque l'on parle de potentiel, l'autopartage sera une priorité au cours des 5 prochaines années dans ces 40 communes, ce qui entraînera sans aucun doute une forte augmentation du nombre de voitures partagées et de personnes recourant à l'autopartage.

4.4 La politique régionale a découvert l'autopartage

Leurs compétences en matière de mobilité font que les régions ont les principales clés en main pour ancrer davantage l'autopartage au niveau supra-local9. Il faut dire que les trois régions prennent toutes des mesures positives en faveur de l'autopartage.

La Région bruxelloise est résolument engagée dans un transfert modal, avec son plan de mobilité « Good Move ». Dans les années à venir, 65 000 places de parking seront supprimées et le territoire sera divisé en 50 quartiers (presque) sans voitures. Outre la claire volonté du gouvernement actuel de soutenir l'autopartage, les ambitions susmentionnées créent indirectement un terreau qui ne peut que renforcer encore l'autopartage à Bruxelles. À partir de 2022, le nouveau décret flamand sur l'accessibilité de base entrera en vigueur et l'autopartage sera proposé comme l'une des solutions pour le transport « sur mesure », la base de notre nouveau modèle de transport public. Ces voitures partagées doivent pouvoir être stationnées dans les 1 000 mobipoints qui y seront créés les années à venir. En outre, le nouveau pacte local pour l'énergie et le climat, avec son objectif de 13 200 voitures partagées supplémentaires d'ici 2030, fournit l'appui nécessaire pour (continuer à) développer l'autopartage au niveau local. La Wallonie se concentre également de plus en plus sur la mobilité multimodale, dont l'autopartage fait partie, par l'intermédiaire du « Point Mob's » (l'équivalent wallon des mobipoints).

4.5 Après la COVID-19

Malgré le fait que l'utilisation de la voiture a diminué de 80 % à certaines périodes (voir la communication d'Autodelen.net)), en raison de la crise liée à la Covid-19, les Belges ont partagé une voiture plus de 710 000 fois en 2020 (voir également le chapitre 3). Sans l'interdiction des déplacements non essentiels, le nombre de trajets serait considérablement plus élevé. Cela ne semble en fait avoir guère eu d'influence sur le nombre de nouvelles personnes recourant à l'autopartage ni sur celui de nouvelles voitures partagées en

[9] La récente note d'orientation du ministre fédéral Gilkinet énumère évidemment aussi les fondations requises pour encore développer l'autopartage les années à venir. Autodelen.net a déjà commenté cet aspect des choses dans cette tribune

2020. Chaque région peut présenter de bons chiffres, en nette progression. En d'autres termes, la crise liée à la Covid-19 n'a eu/n'a actuellement que des conséquences (logiques) sur le nombre de déplacements des personnes recourant à l'autopartage. Cela laisse présager un avenir radieux, lorsque nous contrôlerons le virus et que nous pourrons de nouveau tous aller où bon nous semble. En outre, un effet supplémentaire (indésirable) peut se produire en faveur de l'autopartage, si les gens sont moins enclins à prendre les transports publics par crainte d'être contaminés.

Tableau 2 Aperçu des sociétés d'autopartage en Belgique depuis le début (1999)

TYPE D'AUTOPARTAGE	PLATEFORME	RÉGION	DÉBUT	FIN
ALLER-RETOUR	**Cambio Bruxelles**	Bruxelles	2003	
	Cambio Flandre	Flandre	2004	
	Cambio Wallonie	Wallonie	2002	
	Zen Car	Bruxelles	2011	2020
	Ubeeqo	Bruxelles	2016	2019
	Partago	Flandre	2015	
	Coopstroom	Flandre	2019	
	Battmobility	Flandre	2017	
	Share Mobility	Flandre et Wallonie	2020	
	Stapp.in	Flandre	2016	
	Wibee	Belgique	2014	
	voitures	Flandre	2012	2020 (seulement B2B)
	Justdrive	Flandre	2019	2020
SANS STATION	**Drivenow**	Bruxelles	2016	2019
	Poppy Flandre	Flandre	2018	
	Poppy Bruxelles	Bruxelles	2019	
	Greenmobility	Flandre	2020	
	Zipcar	Bruxelles	2016	2019
AUTOPARTAGE ENTRE PARTICULIERS	**CarAmigo**	Belgique	2015	2019 (seulement B2B)
	Tapazz	Belgique	2014	2019 (seulement B2B)
	Drivy	Belgique	2016	Repris par Getaround en 2019
	Getaround	Belgique	2019 (après la reprise de Drivy)	
	Cozywheels	Belgique	2003	
	Dégage!	Flandre et Bruxelles.	1999	

GRAPHIQUES

Graphique 1 Nombre de voitures partagées en Flandre par type d'autopartage (janv. 2021) 7
Graphique 2 Nombre de sociétés d'autopartage en Flandre par type d'autopartage (janv. 2021) 7
Graphique 3 Évolution du nombre de personnes recourant à l'autopartage en Flandre (par type d'autopartage) 8
Graphique 4 Évolution du nombre de voitures partagées en Flandre (par type d'autopartage) 8
Graphique 5 Évolution du nombre de voitures électriques partagées en Flandre, par type d'autopartage 9
Graphique 6 Évolution de la part de voitures électriques partagées en Flandre, par type d'autopartage 9
Graphique 7 Évolution du nombre de communes disposant d'au moins une voiture électrique partagée, en Flandre, par province 10
Graphique 8 Nombre de personnes recourant à l'autopartage à Bruxelles par type d'autopartage (janv. 2021) 10
Graphique 9 Nombre de voitures partagées à Bruxelles par type d'autopartage (janv. 2021) 10
Graphique 10 Évolution du nombre de personnes recourant à l'autopartage à Bruxelles (par type d'autopartage) 11
Graphique 11 Évolution du nombre de voitures partagées à Bruxelles (par type d'autopartage) 11
Graphique 12 Nombre de personnes recourant à l'autopartage en Wallonie par type d'autopartage (janv. 2021) 12
Graphique 13 Nombre de voitures partagées en Wallonie par type d'autopartage (janv. 2021) 12
Graphique 14 Évolution du nombre de personnes recourant à l'autopartage en Wallonie (par type d'autopartage) 13
Graphique 15 Évolution du nombre de voitures partagées en Wallonie (par type d'autopartage) 13
Graphique 16 Nombre de personnes recourant à l'autopartage en Belgique par type d'autopartage (janv. 2021) Error! Bookmark not defined.
Graphique 17 Nombre de voitures partagées en Belgique par type d'autopartage (janv. 2021) 14
Graphique 18 Part des personnes recourant à l'autopartage par type d'autopartage (Belgique, janvier 2019-janvier 2021) 16
Graphique 19 Évolution du nombre de personnes recourant à l'autopartage en Belgique (par type d'autopartage) 17
Graphique 20 Évolution du nombre de voitures partagées en Belgique (par type d'autopartage) Error! Bookmark not defined.
Graphique 21 Nombre et part des voitures électriques partagées dans les pays voisins 18
Graphique 22 Durée et distance moyennes du trajet par type d'autopartage (Belgique - janv. 2021) 19

ILLUSTRATIONS

Illustration 1 Sociétés d'autopartage disposant de leur propre flotte en Belgique, en janvier 2021 5
Illustration 2 Autopartage entre particuliers en Belgique, en janvier 2021 6

TABLEAUX

Tableau 1 Vue d'ensemble des chiffres clés de l'autopartage en 2020 14
Tableau 2 Aperçu des sociétés d'autopartage en Belgique depuis le début (1999) 23

COLOPHON

Editeur responsable : Jeffrey Matthijs, Autodelen.net, K. Maria Hendrikaplein 65B, 9000 Gand

Contenu : Jeffrey Matthijs, Merel Vansevenant, Johannes Rodenbach, Suzanne Ryvers et Bram Seeuws

Mise en page : Babish Bogaers

Un tout grand merci à : BattMobility, Cambio, Coopstroom, Cozywheels, Dégage, Getaround, Green Mobility, Partago, Poppy, ShareMobility, Stapp.in et Wibee

La reprise et l'utilisation de cette publication est encouragée, pour peu que la source soit mentionnée.

Autodelen.net, février 2021

Cette publication a été préparée avec l'appui du projet SHARE-North d'Interreg North Sea Region et de la province de Flandre-Orientale