

# RAPPORT D'IMPACT

L'AUTOPARTAGE EN BELGIQUE EN 2022



# AVANT-PROPOS

Chère lectrice, cher lecteur,

Ce rapport annuel décrit l'état de la situation fin 2022 dans le domaine de l'autopartage en Belgique. Comme il est de coutume, vous y trouverez un aperçu du nombre de voitures partagées et d'autopartageurs (tant actifs qu'enregistrés), des distances et durées moyennes des trajets parcourus avec une voiture partagée, ainsi que des opérateurs d'autopartage actifs. Mais nous vous y présentons également une primeur pour la Flandre. Pour la toute première fois, une enquête à grande échelle a été menée concernant l'impact de l'autopartage sur le taux de possession d'une voiture et le transfert modal.

La méthode et les résultats de cette enquête d'impact sont exposés dans la première partie du présent rapport. Par ce biais, je tiens à remercier de tout cœur les opérateurs participants (cambio, Claus2you, CoopStroom, Cozywheels, Dégage, Flexigo, GreenMobility, Partago, ShareMobility et Stapp.in) pour la diffusion des questionnaires et leur participation active à l'élaboration de ce rapport d'impact. Grâce à eux, nous sommes en mesure, pour la première fois, de poser des constats fondés au sujet de l'impact de l'autopartage en Flandre. Autodelen.net établit une distinction entre les trois grandes formes d'autopartage : en round trip, entre particuliers et en free floating. Pour les deux premières, nous disposons d'un échantillon représentatif qui permet d'avancer des conclusions solidement étayées. Pour l'autopartage en free floating, seul l'opérateur GreenMobility a été activement impliqué et nous avons obtenu un taux de réponse d'à peine 3,5 %. Dès lors, ces chiffres ne sont donnés qu'à titre indicatif ; on ne peut pas en tirer des conclusions très élaborées.

Ce qui me frappe particulièrement, c'est l'écart entre le nombre d'autopartageurs enregistrés et le nombre d'autopartageurs qui ont effectué au moins un trajet avec une voiture partagée en 2022 – soit les autopartageurs actifs. En Belgique, on dénombre quelque 121 000 autopartageurs actifs, contre environ 270 000 autopartageurs enregistrés. Il y a donc là encore un potentiel énorme, avec des tas de personnes à activer qui connaissent déjà le concept et ont même pris l'initiative de s'enregistrer. L'impact supplémentaire de ce « fruit à portée de main » est potentiellement très important. Par la présente, j'appelle les décideurs politiques et les opérateurs d'autopartage à rendre encore plus attrayantes les conditions d'accès et l'offre en matière d'autopartage, de manière à faire grimper en flèche le nombre d'autopartageurs actifs en 2023. Car plus ceux-ci seront nombreux, moins il y aura de voitures particulières, et plus nous pourrons créer des environnements vivables et agréables, à dimension humaine et non plus dominés par l'automobile.

Bonne lecture !

Jeffrey Matthijs  
Directeur Autodelen.net



# RÉSUMÉ

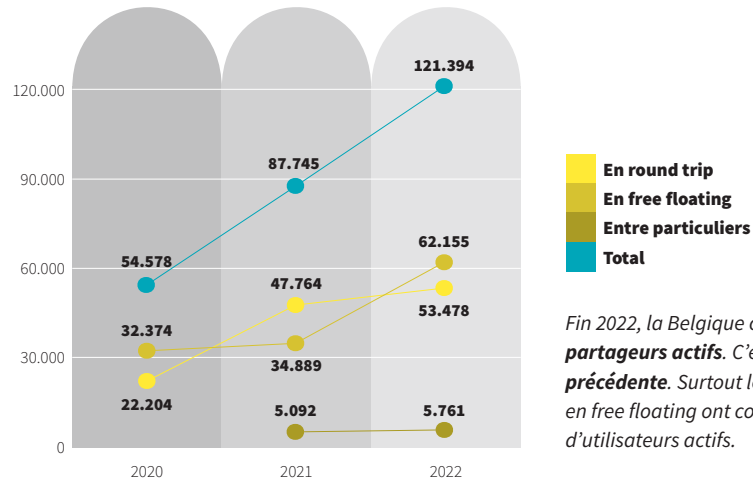
## RECORD D'AUTO-PARTAGEURS EN BELGIQUE

Le nombre d'autopartageurs actifs en Belgique a augmenté de 40 % en 2022. On en dénombre désormais plus de 121 000. C'est ce qui ressort de l'enquête annuelle d'Autodelen.net. Pour la première fois, l'organisation a également étudié l'impact de l'autopartage. Les autopartageurs possèdent moins de voitures que le Flamand moyen. Chaque voiture partagée permet de retirer 3 à 10 voitures privées de la rue.

Fin 2022, la Belgique comptait 121.394 autopartageurs actifs. C'est 40 % de plus que l'année précédente. Plus de la moitié des autopartageurs sont des Flamands ; quatre sur dix sont des Bruxellois et 3 % des Wallons. Si l'on compare les régions, c'est dans la Région de Bruxelles-Capitale que l'autopartage est le

plus implanté : 6,3 % de tous les titulaires du permis de conduire y recourent à des voitures partagées. Les systèmes d'autopartage en free floating ont connu la plus forte croissance l'année dernière, avec un nombre d'autopartageurs actifs en hausse de 78 %.

## Depuis qu'ils se sont mis à l'autopartage, 35 % des autopartageurs roulent moins souvent en voiture.



Fin 2022, la Belgique comptait **121 394 auto-partageurs actifs**. C'est **40 % de plus que l'année précédente**. Surtout les systèmes d'autopartage en free floating ont connu une forte croissance d'utilisateurs actifs.

### — Forte croissance des voitures partagées en free floating

Le nombre de voitures partagées a également connu une énorme croissance en 2022. On en dénombre actuellement 5.316. L'an dernier, on a recensé pas moins de 671 nouvelles voitures partagées, la plus forte croissance des cinq dernières années. Celle-ci est principalement due aux systèmes d'autopartage en free floating, avec l'arrivée de l'opérateur allemand Miles et l'expansion de la flotte de Poppy.

### — Une voiture partagée remplace jusqu'à 10 voitures particulières

De nombreux autopartageurs se défont de leur propre voiture parce qu'ils n'en ont plus (autant) besoin. Autodelen.net a calculé avec la KU Leuven que le taux de motorisation moyen des autopartageurs est de 0,36 à 0,57 voitures par ménage. En comparaison, un ménage flamand possédait en moyenne 1,14 voitures en 2021. Prenons un exemple fictif et théorique. Dans une rue où vivent 30 familles qui ne recourent pas à l'autopartage, 34 voitures sont garées. Dans une rue où vivent 30 familles qui recourent toutes à l'autopartage, on dénombre environ 12 voitures, plus une ou deux voitures partagées.

L'enquête montre que chaque voiture partagée remplace de 3 à 10 voitures particulières, selon la forme d'autopartage. « Toutes les voitures partagées de Flandre remplacent au total pas moins de 17.079 voitures particulières. Si vous deviez garer ces 17.695 voitures économisées les unes à côté des autres, vous couvririez une surface de 22 hectares, soit près de 32 terrains de football. Aujourd'hui, les voitures partagées ne représentent que 0,07 % des véhicules immatriculés en Flandre, mais permettent d'économiser près de 2 % des places de stationnement publiques. L'autopartage augmente ainsi la qualité de vie dans nos villes et communes », déclare Jeffrey Matthijs, d'Autodelen.net.



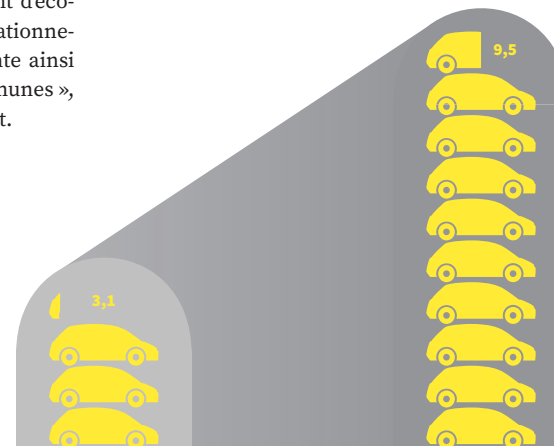
**Chaque voiture partagée remplace de 3 à 10 voitures particulières, selon la forme d'autopartage.**

Ces chiffres reposent sur une enquête en ligne, réalisée par Autodelen.net et la plupart des opérateurs d'autopartage, auprès de 6.288 personnes en Flandre durant l'été 2022. Cette enquête est une première en Flandre.

### — Les autopartageurs font plus souvent du vélo et prennent moins la voiture

Les autopartageurs optent sensiblement plus souvent pour des déplacements durables. Depuis qu'ils se sont mis à l'autopartage, 35 % d'entre eux roulent moins souvent en voiture. Le grand gagnant est le vélo : 31 % des autopartageurs font plus souvent du vélo qu'avant. Le tram, le bus et le métro tirent moins profit de l'autopartage : la plupart des autopartageurs (75 %) utilisent autant qu'avant les transports en commun. 16 % d'entre eux utilisent les transports en commun plus qu'avant.

« L'autopartage libère de l'espace et favorise le transfert modal. Il est évident que les décideurs et les opérateurs d'autopartage doivent rendre l'autopartage encore plus attrayant, afin de créer des cadres de vie vivables et agréables, à taille humaine. Ils pourraient ainsi faire franchir le pas à toutes les personnes inscrites auprès d'un opérateur d'autopartage mais n'ayant pas effectué de trajet en voiture partagée en 2022. On parle de près de 150 000 autopartageurs supplémentaires : un potentiel énorme pour avoir plus d'impact ensemble », souligne Jeffrey Matthijs.





# TABLE DES MATIÈRES



<b>Avant-propos</b>	<b>2</b>
<b>Résumé</b>	<b>3</b>
<b>Table des matières</b>	<b>5</b>
<b>Qu'est-ce que l'autopartage et quelles formes prend-il ?</b>	<b>6</b>
Sociétés disposant de leur propre flotte de voitures partagées	7
Partage de voitures privées	7
<b>Méthodologie</b>	<b>8</b>
Impact de l'autopartage	8
L'autopartage en 2022 : état des lieux	10
<b>Impact de l'autopartage</b>	<b>11</b>
Impact sur le taux de motorisation	12
– Nombre de voitures par ménage	12
– Taux de remplacement	13
Impact sur le comportement de déplacement	15
Profil de l'autopartageur	17
<b>L'autopartage en 2022 : état des lieux</b>	<b>18</b>
Nombre de voitures partagées et d'autopartageurs aujourd'hui	19
Nombre de trajets, durée et distance	21
Croissance historique	22
Aperçu des chiffres clés	24
<b>Glossaire</b>	<b>25</b>
<b>Annexes</b>	<b>26</b>
Annexe 1 : Questionnaire d'enquête auprès des autopartageurs concernant l'impact	26
Annexe 2 : Relevé des opérateurs d'autopartage en Belgique depuis les origines du système	27
<b>Colophon</b>	<b>28</b>

# QU'EST-CE QUE L'AUTO- PARTAGE

&  
QUELLES FORMES  
PREND-IL ?

L'autopartage peut être défini comme l'utilisation à tour de rôle d'une ou de plusieurs voitures par plusieurs familles et/ou personnes morales. Celles-ci n'utilisent la voiture que lorsqu'elles en ont besoin. La voiture est-elle disponible ? Libre alors à une autre famille ou personne morale de l'utiliser.

L'autopartage offre de grands avantages environnementaux, sociaux et économiques. Il réduit le nombre de voitures, les émissions de CO<sub>2</sub>, les difficultés de stationnement et le coût individuel d'utilisation d'une voiture<sup>1</sup>, tout en menant à un transfert modal durable. L'autopartage est une alternative durable et flexible à la possession d'une voiture particulière.

En 2022, 15 opérateurs d'autopartage sont actifs en Belgique. Historiquement, on distingue deux grandes subdivisions : les opérateurs d'autopartage disposant de leur propre flotte et ceux qui facilitent le partage de véhicules entre particuliers. Ces deux catégories principales peuvent elles-mêmes être subdivisées en deux groupes.

<sup>1</sup> Comparez ce qu'il vous en coûte de posséder ou de partager (selon diverses formules) une voiture sur [www.savewithcarsharing.be](http://www.savewithcarsharing.be)

## SOCIÉTÉS DISPOSANT DE LEUR PROPRE FLOTTE DE VOITURES PARTAGÉES

Ces opérateurs mettent une flotte de voitures à la disposition de leurs clients. La flotte diffère selon l'opérateur et peut se composer de différents modèles. L'utilisateur paie l'organisation pour l'utilisation d'une voiture, au kilomètre et/ou en fonction du temps et/ou par utilisation. Parfois, il y a également un coût d'adhésion unique et/ou un coût d'abonnement. Il existe deux systèmes différents, selon le lieu où vous trouvez et restituez une voiture partagée.

### — Autopartage en round trip

Dans le cadre de l'autopartage en round trip, l'utilisateur ramène la voiture au même endroit ou dans la même zone (quartier) après son utilisation. On peut distinguer ici les systèmes qui fonctionnent avec des stations fixes (« station based ») ou avec une certaine zone à l'intérieur de laquelle la voiture doit être ramenée (« homezone based »).

### — Autopartage en free floating

Dans le cadre de l'autopartage en free floating, l'utilisateur peut ramener la voiture à un autre endroit (dans certains cas, même dans une autre ville). On peut distinguer ici les systèmes qui fonctionnent avec des stations fixes (« pool stations ») ou avec une certaine zone à l'intérieur de laquelle la voiture peut être garée n'importe où (« zone opérationnelle »). L'utilisateur a besoin d'un smartphone pour trouver la voiture partagée.

## PARTAGE DE VOITURES PRIVÉES

### — Autopartage entre particuliers à frais partagés

Dans ce type d'autopartage, les voitures privées sont utilisées par différents ménages ou organisations dans le cadre d'un système centralisé (un grand groupe ouvert) ou décentralisé (plusieurs petits groupes fermés). La voiture ap-

partient à un membre du groupe d'autopartage ou peut être la propriété conjointe de plusieurs membres du groupe. Une deuxième caractéristique importante est le principe de partage des frais. Le propriétaire de la voiture ne fait aucun profit, mais il 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. Cela n'exclut pas pour autant une professionnalisation poussée, par exemple en termes de fourniture de services centraux par un groupe d'individus ou une asbl.

### — Location de voiture privée

Il existe également des plateformes de location en ligne où les utilisateurs peuvent louer une voiture privée. Nous appelons cela l'autopartage peer-to-peer (P2P) ou la location de voiture privée, et cela fonctionne de la même manière qu'AirBnB. Les propriétaires enregistrent leurs voitures sur la plateforme où les utilisateurs peuvent les prendre en location, moyennant le paiement d'une indemnité déterminée par les propriétaires (prix au kilomètre et/ou tarif horaire). Le carburant n'est pas inclus dans cette indemnité : il appartient à l'utilisateur de faire

le plein au moment de rendre la voiture ; impossible donc de savoir exactement à l'avance combien coûtera le trajet. Lors de chaque utilisation, vous concluez, en tant que locataire, un contrat avec le propriétaire de la voiture. C'est la raison pour laquelle on parle ici de location de voiture plutôt que d'autopartage. Si vous recourez à l'autopartage, vous ne concluez un contrat qu'au moment de l'adhésion à l'organisation d'autopartage ; vous avez ensuite accès à toutes les voitures. Les données sur la location de voitures privées ne sont pas reprises dans ce rapport, qui se concentre sur l'autopartage.



# MÉTHODOLOGIE

## IMPACT DE L'AUTOPARTAGE

### — Enquête à grande échelle auprès de 10 opérateurs d'autopartage

Tous les résultats du chapitre sur l'impact de l'autopartage proviennent d'une **enquête auprès des utilisateurs réalisée au printemps et à l'été 2022**. Dix des douze opérateurs d'autopartage flamands actifs à l'époque ont participé à l'enquête. Tous les clients ont reçu un e-mail de l'opérateur d'autopartage leur demandant de remplir un questionnaire en ligne. Ce questionnaire a été élaboré en concertation avec les opérateurs d'autopartage. Il s'inspire largement du questionnaire d'une étude allemande, coordonnée par le Bundesverband CarSharing (bcs)<sup>2</sup>. Pour analyser les résultats, nous avons reçu l'aide précieuse de Jozef Cossey, chercheur doctorant à la faculté d'Économie de la KU Leuven.

L'enquête auprès des utilisateurs a abouti à un ensemble de données de 6.288 répondants. La répartition du nombre de répondants par forme d'autopartage figure au tableau à côté. Le **taux de réponse** pour chaque opérateur ayant diffusé le questionnaire est aussi mentionné. Quelques chiffres marquants :

- En moyenne, 19 % de tous les clients privés actifs des opérateurs participants ont répondu à l'enquête.
- Nous observons des taux de réponse élevés pour les catégories **autopartage en round trip** et **entre particuliers**. Cela nous permet de tirer des conclusions sur l'ensemble de la population recourant à ces systèmes sur la base de l'échantillon, en combinaison avec une pondération des données (voir ci-dessous).

— Pour ce qui est de l'autopartage **en free floating**, nous pouvons nous baser uniquement sur les résultats de l'enquête que GreenMobility a distribué auprès de ses utilisateurs. Le taux de réponse obtenu est en plus très faible (3,5 %). Malgré la pondération des résultats, la représentativité des données ne peut être garantie sur la base de ce maigre échantillon. Les résultats qui figurent dans ce rapport donnent une indication de l'impact des autopartageurs de GreenMobility. Il s'impose toutefois de prendre les résultats avec prudence, en raison du faible taux de réponse. Nous ne pouvons pas les extrapoler à tous les autopartageurs en free floating. Il n'est donc pas non plus possible de comparer les résultats de l'autopartage en free floating avec ceux de l'autopartage en round trip et de l'autopartage entre particuliers.

	Taux de réponse
<b>AUTOPARTAGE EN ROUND TRIP</b>	<b>20,5%</b>
<b>Cambio</b>	<b>27,5%</b>
<b>ShareMobility</b>	<b>2,5%</b>
<b>Partago</b>	<b>9,8%</b>
<b>Coopstroom</b>	<b>37,1%</b>
<b>Stapp.in</b>	<b>3,8%</b>
<b>Claus2you</b>	<b>24,3%</b>
<b>Flexigo</b>	<b>12,7%</b>
<b>AUTOPARTAGE ENTRE PARTICULIERS</b>	<b>16,9%</b>
<b>Dégage</b>	<b>20,0%</b>
<b>CozyWheels</b>	<b>5,7%</b>
<b>AUTOPARTAGE EN FREE FLOATING</b>	<b>3,5%</b>
<b>GreenMobility</b>	<b>3,5%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>18,8%</b>

<sup>2</sup> <https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/studien/evaluations-standard-verkehrsentlastende-wirkung>



### — Pondération des données en fonction de la fréquence d'utilisation

Nous avons pondéré les données afin d'extrapoler correctement les résultats de l'enquête à l'ensemble de la population des autopartageurs, sur la base de l'échantillon. Nous pouvons en effet faire l'hypothèse que les autopartageurs fréquents participent plus souvent aux enquêtes. Un « effet de sur-déclaration » s'ensuit, à défaut de **pondération en fonction de la fréquence d'utilisation**. Ce biais est compensé par le fait que les réponses à l'enquête de chaque participant sont pondérées, en fonction de la fréquence réelle d'utilisation. Chaque répondant se voit attribuer un coefficient de pondération qui indique le poids de ses réponses dans le résultat global de l'enquête. Pour chaque opérateur, les répondants sont répartis en cinq catégories selon leur utilisation de l'autopartage<sup>3</sup>. Il est procédé au même exercice pour la fréquence d'utilisation au sein de l'ensemble de la clientèle de l'opérateur. Selon la sur- ou sous-représentation de certaines catégories de répondants, un coefficient de pondération inférieur ou supérieur à 1 leur est attribué.

Nous ne disposons pas de la fréquence réelle d'utilisation des voitures partagées au sein de l'ensemble de la clientèle de deux opérateurs. Il n'est donc pas possible de calculer des coefficients de pondération spécifiques pour ces opérateurs. Pour pondérer ces données, nous nous sommes basés sur les coefficients de pondération (moyens) des opérateurs ayant un profil d'utilisateur similaire.

L'organisation d'autopartage entre particuliers à frais partagés Cozywheels est organisée de manière décentralisée, en nombreux petits « groupes d'autopartage », qui ne sont pas obligés d'utiliser la plateforme centrale pour l'enregistrement des trajets. De ce fait, Cozywheels ne dispose pas des données nécessaires pour

calculer les coefficients de pondération. Nous avons dès lors utilisé les coefficients de pondération de l'organisation d'autopartage entre particuliers à frais partagés, Dégage.

Il n'a pas été possible pour GreenMobility d'indiquer la fréquence d'utilisation réelle des clients. Nous avons donc utilisé les coefficients de pondération moyens de tous les opérateurs qui, comme l'opérateur en free floating, ne facturent ni frais d'adhésion ni d'abonnement.

La pondération des données entraîne, pour toutes les formes d'autopartage, un glissement des résultats des paramètres d'impact qui font l'objet du rapport. À titre d'exemple, une fois pondéré, le nombre de voitures des ménages dont font partie les personnes recourant à l'autopartage en round trip passe de 0,28 à 0,37.

### — Autopartage entre particuliers : qu'en est-il des propriétaires ?

Lorsque nous commentons les résultats de l'autopartage entre particuliers, nous parlons le plus souvent des répondants qui ne partagent pas leur propre voiture et utilisent occasionnellement une voiture que son propriétaire partage avec des particuliers. Nous faisons ce choix pour pouvoir comparer de manière correcte les différents groupes d'autopartageurs pour les indicateurs « taux de motorisation actuel » et « taux de remplacement ». Les propriétaires de voitures partagées entre particuliers auront par définition un taux de motorisation plus élevé que les utilisateurs, ce qui a également une incidence sur le taux de remplacement. Pour l'indicateur « changement de comportement de déplacement », nous avons par contre pris en considération l'ensemble du groupe d'autopartageurs entre particuliers. On peut en effet faire l'hypothèse que le propriétaire d'une voiture partagée peut également constater un changement de son mode de déplacement du fait du partage de sa voiture.

### — Le taux de remplacement : combien de voitures privées une voiture partagée remplace-t-elle ?

Comme indiqué, notre méthode de calcul repose, dans une très large mesure, sur la norme d'évaluation développée par le Bundesverband CarSharing (bcs).<sup>4</sup> On distingue les taux de remplacement réel et hypothétique. Combinés, ceux-ci donnent le taux de remplacement intégré. Les taux de remplacement réel et hypothétique ont un statut différent, du point de vue méthodologique. Le taux de remplacement réel repose sur l'évolution réelle du taux de motorisation jusqu'au moment de l'enquête. Le taux de remplacement hypothétique est basé sur les réponses intuitives des répondants. Il indique quelles sont les intentions de ceux-ci.

Le **taux de remplacement réel** permet de savoir de combien de voitures les répondants se sont défaits depuis qu'ils se sont mis à l'autopartage, et quelle était l'influence de l'autopartage à cet égard. Nous l'avons calculé de la manière suivante :

- \_ Le nombre total de clients particuliers actifs de l'opérateur d'autopartage est divisé par le nombre de répondants.
- \_ Le résultat de cette division est ensuite multiplié par le nombre de voitures effectivement supprimées : le nombre de voitures dont les répondants se sont défaits en rejoignant l'opérateur d'autopartage, multiplié par l'influence sur cette décision de l'adhésion à l'opérateur d'autopartage. Les réponses à cette dernière question varient de « sans influence » (score 0) et « peu d'influence » (score 0,25) à « énormément d'influence » (score 1).
- \_ Le résultat de la division ci-dessus (= le nombre total de voitures dont les répondants se sont défaits en raison de l'autopartage) est divisé par le nombre de voitures partagées de l'opérateur concerné.

À l'heure de calculer le taux de remplacement réel, nous avons ajouté, dans la deuxième étape du calcul (B), un aspect qui ne figure pas dans le calcul du Bundesverband CarSharing (bcs) en Allemagne. Nous incluons en effet l'incidence de l'adhésion à une organisation d'autopartage sur le nombre de voitures dont les répondants se sont défaits en se mettant à l'autopartage. Peut-être qu'ils prévoyaient déjà de se défaire d'une voiture et que ce n'est qu'ultérieurement qu'ils ont décidé de se mettre à l'autopartage. L'application de cette pondération supplémentaire au nombre de voitures supprimées réduit le taux de remplacement. Elle permet en revanche d'obtenir une image encore plus précise de l'impact effectif et causal de l'autopartage sur la possession d'une voiture.

Le **taux de remplacement hypothétique** permet de savoir dans quelle mesure il est probable que le répondant aurait acheté une voiture supplémentaire s'il n'avait pas été membre d'une organisation d'autopartage. On ne peut se contenter d'additionner les taux de remplacement réel et hypothétique pour parvenir au taux de remplacement intégré, car cela impliquerait un double comptage. Il est toutefois possible de les combiner en effectuant le calcul suivant :

- \_ Le nombre de voitures hypothétiquement évitées par les répondants qui ne se sont pas défaits de leur voiture du fait de leur recours à l'autopartage est multiplié par le rapport entre le nombre total de clients particuliers actifs de l'opérateur d'autopartage et le nombre de répondants.

<sup>3</sup> 1) en moyenne une fois par semaine ou plus  
2) en moyenne plus d'une fois par mois mais moins d'une fois par semaine + en moyenne une fois par mois 3) moins d'une fois par mois en moyenne 4) une fois 5) pas une seule fois  
<sup>4</sup> <https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/studien/evaluations-standard-verkehrslastende-wirkung>

## De combien de voitures particulières les autopartageurs se sont-ils effectivement défaits? Et combien de voitures n'ont-ils pas achetées grâce à l'autopartage?

- \_ Le résultat de cette multiplication est ensuite additionné au taux de remplacement réel.
- \_ Le résultat de cette somme est alors divisé par le nombre de voitures partagées de l'opérateur concerné.

Le résultat, le **taux de remplacement intégré**, prend en compte les voitures dont les autopartageurs se sont effectivement défaits et celles qu'ils n'ont pas achetées parce qu'ils sont devenus des membres de l'opérateur d'autopartage. Le calcul permet de donner des informations sur un taux de remplacement unique, sans double comptage.

### — Recommandations pour la prochaine étude

En vue de la prochaine édition de cette étude, Autodelen.net développera avec les opérateurs d'autopartage une méthode adaptée prenant encore davantage en compte les différences subtiles entre l'autopartage entre particuliers et l'autopartage par l'intermédiaire d'opérateurs disposant de leur propre flotte. Nous souhaitons également étudier de plus près l'impact de l'autopartage à Bruxelles et en Wallonie, et pouvoir nous appuyer à cette fin sur les données de tous les opérateurs d'autopartage actifs. Cela devrait nous permettre de tirer aussi des conclusions complètes pour l'autopartage en free floating. L'impact de l'autopartage peut, finalement, faire l'objet d'une analyse encore plus ample. L'étude actuelle se concentre sur le taux de motorisation, le taux de remplacement et l'évolution du comportement de déplacement des autopartageurs. On peut encore y ajouter la diminution des émissions de CO<sub>2</sub> résultant de l'autopartage, qui constitue une indication de la réduction du nombre de kilomètres parcourus en voiture...

### L'AUTOPARTAGE EN 2022 : ÉTAT DES LIEUX

Les données requises pour établir ce volet du rapport ont été demandées en décembre 2022 aux organisations d'autopartage actives en Belgique<sup>5</sup>. Les données chiffrées couvrent la période du 1<sup>er</sup> janvier 2022 au 1<sup>er</sup> décembre 2022. L'analyse des données a toujours lieu de manière agrégée, par type d'autopartage ou par région. Ce rapport ne fait donc pas référence aux données d'organisations spécifiques, sauf exception, moyennant l'autorisation explicite de l'opérateur concerné (voir ci-dessous).

Si l'on considère le nombre d'autopartageurs (actifs), il ne peut être exclu que des personnes qui recourent à plusieurs systèmes d'autopartage soient **reprises plusieurs fois dans les données chiffrées**. Il est malheureusement impossible de l'éviter sans violer le RGPD.

Les données utilisées dans ce rapport concernent les opérateurs d'autopartage disposant de leur propre flotte (round trip et free floating) et l'autopartage entre particuliers à frais partagés. **La location de voiture privée** (ou autopartage P2P, voir « Qu'est-ce que l'autopartage ? ») n'est donc pas incluse dans ce rapport annuel. Afin de pouvoir effectuer une comparaison correcte avec les chiffres antérieurs, ce type a toujours été omis des données des années précédentes.

Deux organisations sont actives en Belgique dans le segment de l'autopartage **entre particuliers à frais partagés** : CozyWheels et Dégage.

Nous ne disposons toutefois que des données de Dégage concernant le nombre de trajets effectués avec une voiture partagée, la durée et la distance moyennes des trajets, ainsi que le nombre moyen de trajets par usager et par voiture partagée. Lorsque nous nous exprimons dans ce rapport sur ces indicateurs pour l'autopartage entre particuliers, nous nous basons donc uniquement sur les données de Dégage.

Nous ne disposons pas de données concernant le nombre de trajets des **opérateurs d'autopartage en free floating**, ni sur leurs caractéristiques, pour la Région de Bruxelles-Capitale. Notre estimation du nombre total de trajets à Bruxelles et en Belgique est donc inférieure à la réalité.

À **Bruxelles et en Wallonie**, le nombre d'autopartageurs et de voitures partagées de l'organisation d'autopartage entre particuliers à frais partagés **Cozywheels** fait l'objet d'un **comptage distinct, plus strict**, en 2022. Il s'ensuit que ces indicateurs montrent une diminution pour les deux régions, par rapport à 2021. Il convient donc de considérer cela comme un ajustement ponctuel des données.

<sup>5</sup> Nous avons reçu des données des opérateurs d'autopartage suivants et souhaitons les en remercier. BattMobility, cambio, Claus2you, CoopStroom, Cozywheels, Dégage, Green-Mobility, Klimaan, Miles, Partago, Poppy, ShareMobility, Stapp.in et Wibee.

# IMPACT DE L'AUTOPARTAGE

L'autopartage a connu une croissance spectaculaire en Belgique et en Flandre ces dernières années. Le nombre de trajets, de voitures partagées et d'autopartageurs a augmenté de manière significative. Mais cette croissance se traduit-elle également par une diminution du nombre de voitures dans les rues ? Il ressort d'études menées à l'étranger qu'une voiture partagée fait disparaître plusieurs voitures privées de la voirie. Mais qu'en est-il en Flandre ? Il ressort très clairement des résultats de l'étude que les **autopartageurs possèdent en moyenne moins de voitures** que le Flamand moyen, **se défont de leurs voitures, renoncent à acheter des voitures supplémentaires et optent plus souvent pour des déplacements durables** (par ex. à vélo ou en transports en commun) plutôt qu'en voiture (partagée).

Cette enquête est une première en Flandre. Pour la première fois, nous avons étudié à grande échelle l'impact de l'autopartage sur le taux de motorisation et le comportement en matière de déplacement des autopartageurs. Cela n'a été possible que grâce aux opérateurs d'autopartage. Dix des douze organisations d'autopartage actives à ce moment ont envoyé un questionnaire en ligne à leurs clients au printemps et à l'été 2022. Cela a donné un échantillon de presque 6.300 répondants. Dans cette partie du rapport, nous distinguons également les trois formes d'autopartage : round trip, entre particuliers et free floating. Dans les prochaines éditions de cette enquête, nous souhai-

tons pouvoir également approfondir l'impact de l'autopartage à Bruxelles et en Wallonie.

## — Nuances apportées aux résultats de l'autopartage en free floating et entre particuliers

Compte tenu du taux de réponse très limité des répondants recourant à l'autopartage en free floating (3,5 %), il convient de se montrer prudent avec les données présentées. Les résultats présentés dans ce rapport donnent une indication de l'impact des services d'autopartage de GreenMobility, mais ils ne peuvent toutefois pas être extrapolés à tous les autopartageurs en free floating. Il n'est pas possible de comparer les résultats de l'autopartage en free floating avec ceux de l'autopartage en round trip et de l'autopartage entre particuliers.

Lorsque nous commentons les résultats de l'autopartage entre particuliers, nous ne parlons dans la plupart des cas que des répondants qui ne partagent pas leur propre voiture. Ceux-ci utilisent une voiture dans le cadre d'un autopartage entre particuliers. Pour l'indicateur « changement de comportement de déplacement », nous avons par contre pris en considération l'ensemble du groupe d'autopartageurs entre particuliers.

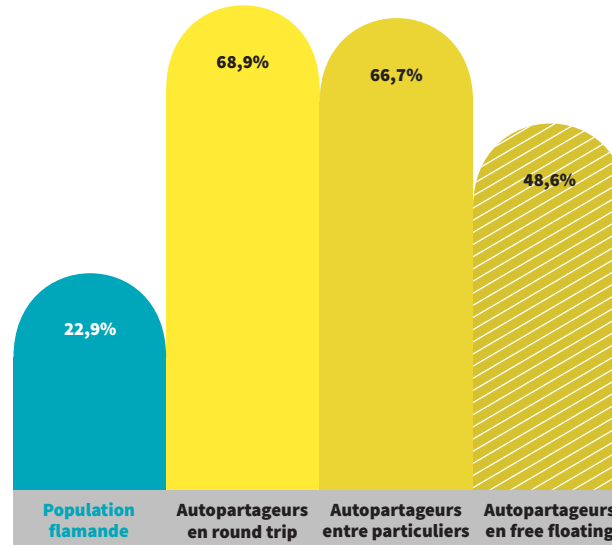
Nous renvoyons au chapitre Méthodologie pour de plus amples informations sur la conception de l'étude et le traitement des résultats.

## IMPACT SUR LE TAUX DE MOTORISATION


### — Nombre de voitures par ménage

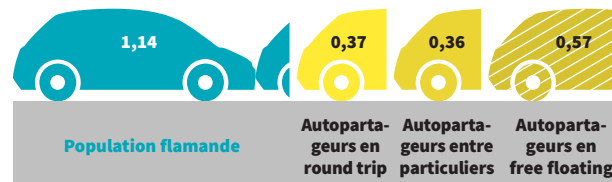
Un premier indicateur de l'impact de l'autopartage est le nombre actuel de voitures par ménage. En 2021, un ménage flamand possédait en moyenne 1,14 voiture. Un peu plus d'une famille flamande sur cinq ne possède pas de voiture<sup>6</sup>. Tant les voitures particulières que de société sont pris en compte. Au moment de l'enquête, le taux de motorisation des autopartageurs est significativement inférieur (cf. illustration en bas à gauche). Selon le mode d'autopartage, cinq à sept autopartageurs sur dix ne disposent pas de voiture dans leur ménage<sup>7</sup>. Le taux de motorisation moyen des autopartageurs entre particuliers et en round trip est, respectivement, de 0,36 et 0,37<sup>8</sup> voitures par ménage. Si l'on considère les autopartageurs en free floating (GreenMobility), le nombre moyen de voitures par ménage est de 0,57.

Prenons un exemple fictif et théorique. Dans une rue où vivent 30 familles qui ne recourent pas à l'autopartage, 34 voitures sont garées. Dans une rue où vivent 30 familles qui recourent toutes à l'autopartage, on dénombre environ 12 voitures<sup>9</sup>, plus une ou deux voitures partagées.

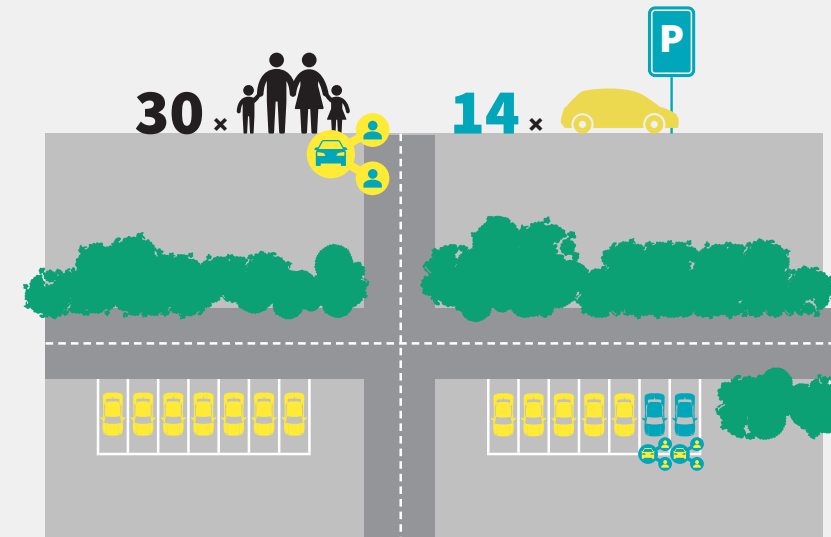
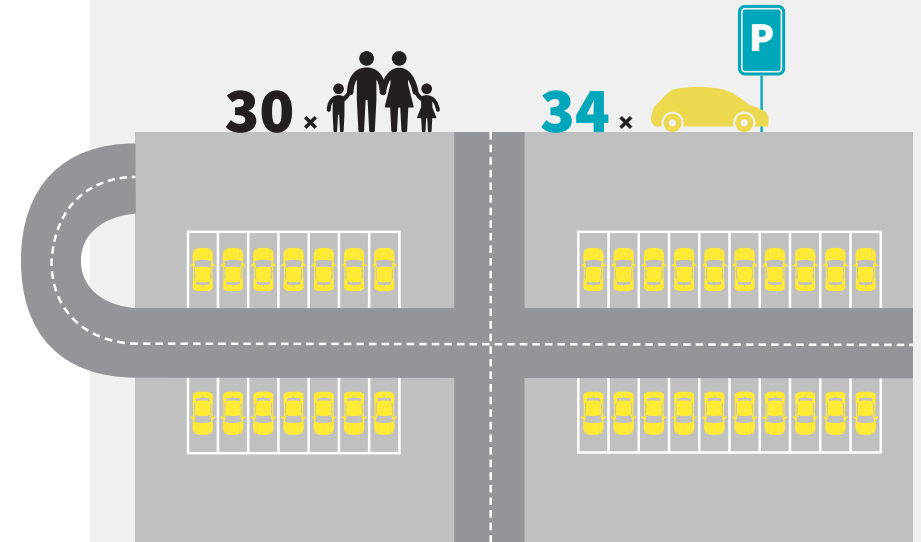


Part des **ménages flamands** ne possédant **pas de voiture**

 Vu le faible taux de réponse pour l'autopartage en free floating, les résultats donnent une indication de l'impact des autopartageurs de GreenMobility. Nous ne pouvons pas les extrapoler à tous les autopartageurs en free floating. Il n'est pas non plus possible de comparer les résultats de l'autopartage en free floating avec ceux de l'autopartage en round trip et de l'autopartage entre particuliers.



Taux de motorisation moyen par ménage en Flandre



Le nombre de voitures garées dans une rue où vivent 30 familles qui ne recourent **pas à l'autopartage** vs. 30 familles qui recourent **toutes à l'autopartage**.

<sup>6</sup> <https://statbel.fgov.be/fr/themes/datalab/possession-de-voitures-par-menage>

<sup>7</sup> La part des ménages sans voiture parmi les autopartageurs en round trip est de 69 %, mais les disparités sont grandes. Parmi les utilisateurs de certains opérateurs en round trip, 6,1 % des ménages n'ont pas de voiture. Chez d'autres opérateurs, cette part est de 72 %.

<sup>8</sup> Le taux de motorisation moyen rapporté par les différents opérateurs d'autopartage en round trip ayant participé à l'étude varie entre 0,31 et 1,34.

<sup>9</sup> Pour ce calcul, nous avons pris en compte 62,2 % d'autopartageurs en round trip, 9,5 % d'autopartageurs en free floating et 28,3 % d'autopartageurs entre particuliers, sur la base des proportions du nombre de clients des opérateurs d'autopartage ayant participé à l'étude.

## Une voiture partagée en round trip remplace en moyenne 9,5 voitures privées. Une voiture partagée entre particuliers remplace en moyenne 3,1 voitures privées.

### — De grandes différences entre les régions et selon la maturité de l'autopartage

Sous les moyennes générales flamandes se dissimulent un certain nombre de disparités frappantes. Le taux de motorisation des autopartageurs varie ainsi en fonction du degré d'urbanisation de la région ainsi que de la maturité de l'organisation d'autopartage aux services de laquelle les utilisateurs recourent. Les plus grandes villes de Flandre ont une forte densité de population et l'autopartage y est présent depuis près de deux décennies. À Anvers, par exemple, le taux de motorisation des autopartageurs n'est que de 0,22 voiture par ménage, contre 0,73 pour l'ensemble des habitants de la ville. Il en va de même à Gand : 0,27 voiture par ménage parmi les autopartageurs ; 0,80 voiture dans la population générale. À Zottegem, ville de Flandre orientale d'environ 26.000 habitants, les voitures partagées ne sont par contre présentes que depuis 2020, et on dénombre en moyenne 1,12 voiture par ménage, contre 0,52 chez les autopartageurs.

### — Taux de remplacement

Les autopartageurs possèdent sensiblement moins de voitures que le Flamand moyen, mais dans quelle mesure l'autopartage joue-t-il un rôle à cet égard ? Les personnes possédant peu ou pas de voiture(s) optent-elles plus souvent pour l'autopartage ? Ou l'inverse se produit-il, et l'autopartage permet-il justement à ces personnes de réduire leur taux de motorisation ?

Pour faire la part des choses, nous avons posé deux questions aux répondants. D'abord : de combien de voitures se sont-ils défaits depuis qu'ils se sont mis à l'autopartage et quelle a été l'influence de l'autopartage sur leur décision (remplacement réel) ? Ensuite : à défaut d'autopartage, quelle aurait été la probabilité qu'ils achètent une voiture supplémentaire (remplacement hypothétique). La combinaison des deux indicateurs nous permet de calculer un taux de remplacement intégré, à savoir combien de voitures privées remplacent une voiture partagée.

Le calcul détaillé du taux de remplacement figure au chapitre Méthodologie. Nous attirons votre attention sur le fait que les résultats des calculs suivants constituent une sous-estimation du taux de remplacement effectif. Nous ne prenons en effet en compte, dans le cadre de cette étude, que les clients particuliers des opérateurs d'autopartage. Nous n'avons pas examiné les comptes d'entreprises, ni ne les avons inclus dans la détermination du taux de remplacement.

C'est dans les organisations d'autopartage **en round trip** que le taux de remplacement est le plus élevé. **Une voiture partagée en round trip remplace en moyenne 9,5 voitures privées**<sup>10</sup>. Le résultat est composé de la manière suivante : 6,6 voitures dont les répondants se sont défaits depuis qu'ils se sont mis à l'autopartage ; 2,9 voitures qu'ils n'ont pas achetées en raison de la disponibilité de l'autopartage. Il existe deux explications principales à ce chiffre élevé. D'une part, les clients des opérateurs en **round trip** semblent se défaire en moyenne

d'un nombre élevé de voitures (par voiture partagée) lorsqu'ils se mettent à l'autopartage (à savoir 6,6). Ce nombre est au moins trois fois plus élevé que dans les autres catégories d'autopartage. De l'autre, le nombre d'utilisateurs par voiture partagée (à savoir 21,5) joue aussi un rôle majeur. Il est (à nouveau) plus élevé que dans toutes les autres formes d'autopartage et augmente le taux de remplacement.

Une voiture partagée **entre particuliers remplace en moyenne 3,1 voitures privées**. Il s'agit toutefois d'une sous-estimation du taux de remplacement effectif de l'autopartage entre particuliers. Comme cela est également précisé dans la Méthodologie, nous ne tenons compte pour ce calcul que des utilisateurs de voitures particulières et non des propriétaires. En moyenne, pour chaque voiture partagée entre particuliers, les utilisateurs se défont d'1,7 voiture et n'achètent pas 1,4 voiture supplémentaire en raison de la disponibilité de l'autopartage.

Le fait que le taux de remplacement soit inférieur s'explique principalement par le faible taux de motorisation des autopartageurs entre particuliers. Au moment de l'enquête, le nombre de voitures par ménage est le plus faible dans ce groupe (plus spécifiquement, 0,36 voiture par famille) et il était déjà très bas avant que les utilisateurs ne se mettent à l'autopartage. Parmi les autopartageurs entre particuliers, 24 % se sont défaits d'une voiture en rejoignant l'organisation d'autopartage, contre près de 40 % des autopartageurs en round trip. En d'autres termes, les autopartageurs entre particuliers n'avaient pas beaucoup de voitures dont ils pouvaient se défaire au moment de se mettre à l'autopartage. C'est la raison

pour laquelle le taux de remplacement, surtout réel, de cette catégorie d'utilisateurs est de toute façon inférieur à celui d'autres types d'autopartageurs, dont le taux de motorisation était plus élevé au moment de se mettre à l'autopartage.

Le nombre d'utilisateurs par voiture partagée au sein des organisations d'autopartage entre particuliers (10,8) est par ailleurs considérablement inférieur à celui au sein des organisations d'autopartage en round trip et en free floating, ce qui se traduit par un taux de remplacement inférieur. Comme les organisations d'autopartage entre particuliers à frais partagés ne facturent pas la durée de réservation d'un trajet partagé, nous constatons un temps de réservation moyen beaucoup plus élevé que celui des autres organisations d'autopartage (voir page 21). Cela explique en partie le nombre inférieur d'autopartageurs par voiture partagée.

Enfin, dans cette forme d'autopartage, le taux de remplacement hypothétique (1,4 voiture) est également inférieur à celui des autopartages en round trip (2,9 voitures) et en free floating (2,7 voitures). Le profil des personnes recourant à l'autopartage entre particuliers à frais partagés offre une explication à cet égard. Ils ont généralement moins besoin d'une voiture et effectuent moins de trajets en voiture partagée. Cela se manifeste aussi, dans cette étude, par une utilisation plus faible des voitures partagées que les utilisateurs d'autres formes d'autopartage<sup>11</sup>. Le besoin plus limité de voitures a pour conséquence que les personnes recourant à l'autopartage entre particuliers sont moins susceptibles d'envisager l'achat d'une voiture (supplémentaire).

<sup>10</sup> Dans le cadre du calcul du taux de remplacement réel, nous avons également pris en compte l'influence de l'appartenance à une organisation d'autopartage sur le nombre de voitures dont les répondants se sont défaits en se mettant à l'autopartage ; chose que n'avait pas faite le Bundesverband CarSharing (bcs) allemand (cf. Méthodologie). L'application de cette pondération supplémentaire au nombre de voitures supprimées réduit le taux de remplacement, mais permet en revanche d'obtenir une image encore plus précise de l'impact effectif et causal de l'autopartage sur la possession d'une voiture. Cela a toutefois pour conséquence que les données ne peuvent plus être parfaitement comparées avec les études réalisées à l'étranger. Sans la pondération supplémentaire, le taux de remplacement est de 11,6 pour l'autopartage en round trip. Dans ce modèle, une voiture partagée entre particuliers à frais partagés remplace 4 voitures privées, et une voiture en free floating, 5,5.

<sup>11</sup> 44 % des personnes recourant à l'autopartage entre particuliers le font moins d'une fois par mois, contre 27 % pour l'autopartage en round trip et 32 % pour l'autopartage en free floating.



En d'autres termes, l'autopartage entre particuliers s'adresse à un profil différent d'autopartageurs, constitue une alternative accessible pour devenir utilisateur en raison du déploiement de la flotte existante, et est complémentaire aux autres formes d'autopartage. Le faible taux de possession et d'utilisation de voitures des personnes recourant à l'autopartage entre particuliers, ainsi que l'utilisation plus efficace des voitures privées existantes, ont un vrai impact positif, mais ne se reflètent pas dans le taux de remplacement.

Mais qu'en est-il des propriétaires des voitures partagées entre particuliers ? Pour l'instant, il n'est pas possible de calculer un taux de remplacement spécifique, parce qu'il nous manque une méthode de calcul adaptée<sup>12</sup>. Les propriétaires qui partagent leur voiture renoncent, pour ainsi dire, à leur « propre voiture » et passent à un système dans lequel ils effectuent eux-mêmes également des réservations pour l'utilisation de leur « voiture partagée ».

Nous avons demandé aux propriétaires de voitures s'ils achèteraient une autre voiture si leur(s) voiture(s), actuellement partagée(s), n'étaient plus utilisable(s). **Près de la moitié des répondants (46 %) partageant une voiture à frais partagés n'achèteraient pas de nouvelle voiture si leur voiture actuelle n'était plus utilisable.** Les propriétaires actuels de voitures deviendraient alors eux-mêmes des utilisateurs de voitures partagées (entre particuliers) et l'achat de voitures supplémentaires serait évité. La méthode actuelle ne tient pas compte de cet hypothétique remplacement des voitures par les propriétaires. Par conséquent, le taux de remplacement effectif de l'autopartage entre particuliers est supérieur, dans la réalité, aux chiffres que nous avons donnés ci-dessus.

En vue de la prochaine édition de cette étude, Autodelen.net développera avec les opérateurs d'autopartage une méthode adaptée prenant encore davantage en compte les différences subtiles entre l'autopartage entre particuliers et



**Fourchette** dans laquelle les taux de remplacement varient selon la forme d'autopartage

l'autopartage par l'intermédiaire d'opérateurs disposant de leur propre flotte.

Une **voiture partagée en free floating remplace en moyenne 3,6 voitures privées**, selon les chiffres de GreenMobility. Le résultat est composé de la manière suivante : 0,9 voiture dont les répondants se sont défaites depuis qu'ils se sont mis à l'autopartage ; 2,7 voitures qu'ils n'ont pas achetées en raison de la disponibilité de l'autopartage. Si l'on compare les trois catégories, le taux de motorisation réel des autopartageurs en free floating change le moins après qu'ils se sont mis à l'autopartage. Parmi les répondants, seuls 12 % des autopartageurs en free floating ont renoncé à une voiture, contre 40 % des autopartageurs en round trip et 24 % des personnes recourant à l'autopartage entre particuliers. On observe toutefois un taux de remplacement élevé par voiture partagée, et il y a deux explications à cela. D'une part, l'autopartage en free floating a un taux de remplacement hypothétique relativement élevé. Pour chaque voiture partagée en free floating, 2,7 voitures ne sont pas achetées. Dans le cadre du calcul du taux de remplacement hypothétique, nous ne prenons en compte que les répondants qui ne se sont pas défaites d'une voiture : ce groupe est également le plus important parmi les autopartageurs en free floating. D'autre part, le taux élevé du nombre de clients par voiture partagée entraîne également une augmentation du taux de remplacement.

*\*Le terme général d'autopartage cache des différences en termes de taux de remplacement d'une seule voiture partagée. Il convient donc de calculer l'impact au niveau de l'opérateur d'autopartage.*

<sup>12</sup> Étant donné que l'autopartage entre particuliers à frais partagés ne fonctionne actuellement presque pas dans d'autres pays (européens), aucune méthode distincte n'a encore été développée.

<sup>13</sup> Compte tenu du faible taux de réponse, nous ne pouvons pas nous prononcer sur le nombre total de voitures privées supprimées grâce à l'autopartage en free floating.

<sup>14</sup> <https://www.vlaanderen.be/statistiek-vlaanderen/mobiliteit/personenwagenpark>

<sup>15</sup> En Flandre, il y a au moins 1.059.000 places de stationnement publiques (source: Ruimterapport Vlaanderen 2021, <https://publicaties.vlaanderen.be/view-file/47143>)

<sup>16</sup> Calculé sur la base de 12,5 mètres carrés par place de parking.

— **Moins de voitures, plus d'espace public**  
Sur la base des taux de remplacement ci-dessus, nous savons qu'environ 1.500 voitures partagées en round trip et 1 100 voitures partagées entre particuliers en Flandre entraînent une **réduction du parc total de voitures privées de 17.740 voitures**, dont 14.345 pour le round trip et 3.395 pour l'autopartage entre particuliers<sup>13</sup>. Les 2.605 voitures partagées en round trip et entre particuliers ne représentent aujourd'hui que 0,07%<sup>14</sup> des véhicules immatriculés en Flandre, mais permettent d'économiser 1,7% des places de stationnement publiques<sup>15</sup>. Si vous deviez garer ces 17.695 voitures économisées les unes à côté des autres, vous couvririez une surface de 22 hectares<sup>16</sup>, soit près de 32 terrains de football.

**Les autopartageurs possèdent moins de voitures que le Flamand moyen. L'autopartage leur permet de limiter voire de réduire le nombre de voitures dont dispose leur ménage. L'autopartage fait donc en sorte que les citoyens vivent sans ou avec moins de voitures.**

## 35 % roulent (beaucoup) moins en voiture

### IMPACT SUR LE COMPORTEMENT DE DÉPLACEMENT

L'autopartage réduit le taux de motorisation et améliore ainsi la qualité de vie dans nos villes et communes. L'impact social de l'autopartage s'accroît encore s'il se traduit par un transfert modal positif : un glissement des déplacements en voiture vers des modes plus durables. Nous avons donc demandé aux près de 6.300 autopartageurs flamands dans quelle mesure leur comportement de déplacement avait changé depuis qu'ils avaient rejoint une organisation d'autopartage.

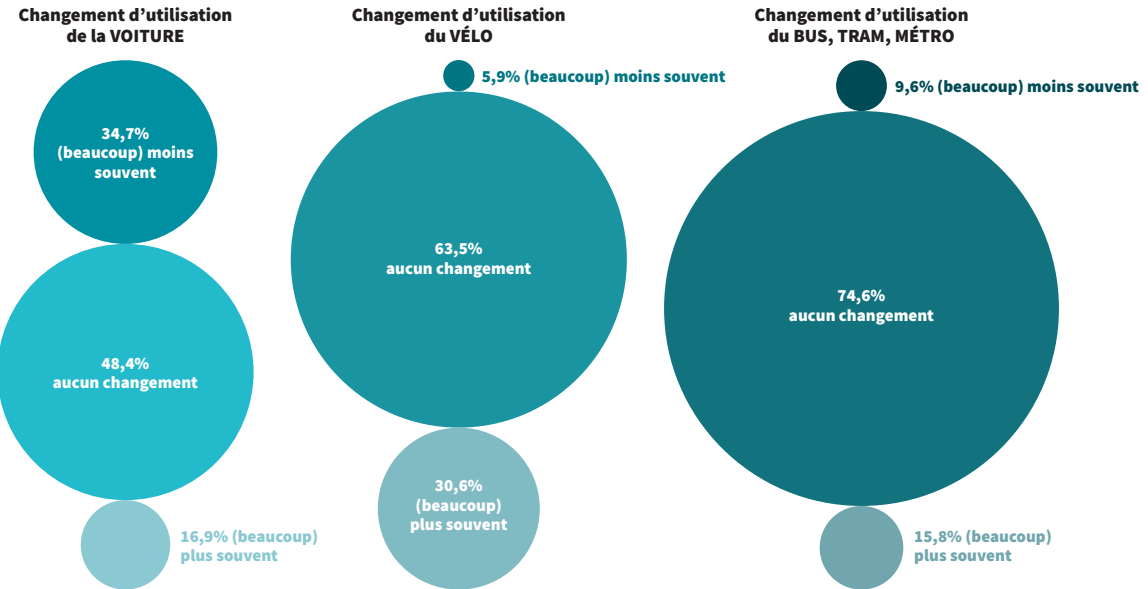
#### — Utilisation de la voiture : 35 % roulent (beaucoup) moins en voiture

Dans un premier temps, nous nous sommes penchés sur le **changement d'utilisation de la voiture**. Nous leur avons aussi demandé le nombre de déplacements effectués en voiture privée ou partagée, en tant que conducteur ou passager. En règle générale, les autopartageurs utilisent moins la voiture après qu'ils ont rejoint une organisation d'autopartage. Le groupe d'autopartageurs qui roule (beaucoup) moins en voiture (35 %) est plus important que celui qui opte (beaucoup) plus souvent pour la voiture (17 %). Environ la moitié des autopartageurs n'ont par ailleurs remarqué aucun changement dans l'utilisation de la voiture depuis qu'ils se sont mis à l'autopartage.

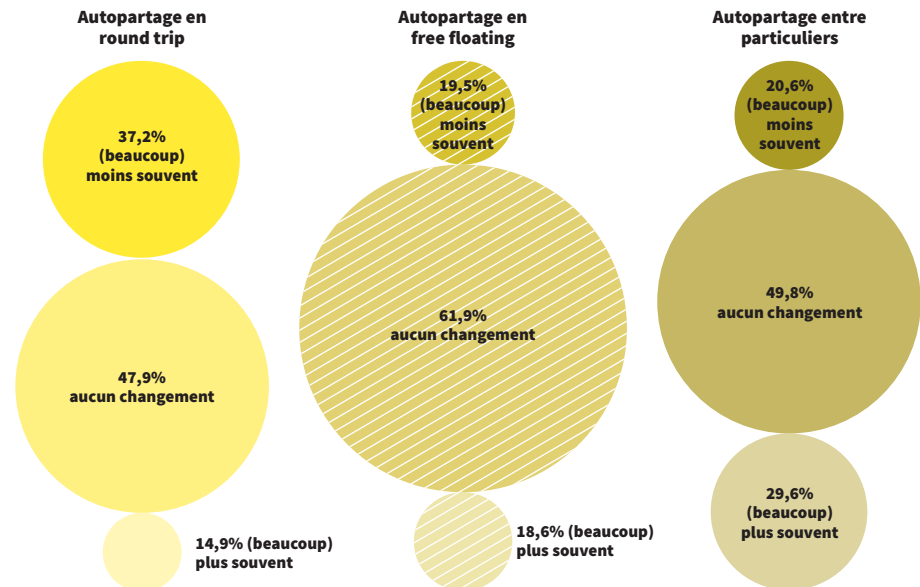
Le groupe de clients qui a (significativement) réduit son utilisation de la voiture (plus de deux fois plus que le groupe qui roule (beaucoup) plus souvent en voiture, à savoir 37 % contre 15 %) se trouve parmi les **autopartageurs en round trip**. La part d'**autopartageurs en free floating** (GreenMobility) qui prend (beaucoup) plus souvent une voiture est aussi élevée que

celle des clients dont les déplacements en voiture ont diminué (de manière significative), à savoir 19 %. Si l'on considère les **autopartageurs entre particuliers**, trois sur dix optent (beaucoup) plus souvent pour la voiture, tandis qu'un sur cinq a réduit (significativement) ses trajets en voiture.

Comme le taux de remplacement inférieur des utilisateurs de voitures partagées entre particuliers, la légère augmentation du nombre de déplacements en voiture s'explique également par la possession d'une voiture. Au moment où l'enquête a été réalisée, le nombre de voitures par ménage des personnes recourant à l'autopartage entre particuliers est inférieur à celui des autopartageurs en round trip et en free floating (0,36, 0,37 et 0,57, respectivement). Ce faible taux de motorisation des personnes recourant à l'autopartage entre particuliers semble moins résulter de l'autopartage que dans le cas des autopartageurs en round trip. Une personne recourant à l'autopartage entre particuliers sur quatre s'est défaite de sa voiture en rejoignant une organisation d'autopartage, contre 40 % des autopartageurs en round trip. Cela laisse penser que bon nombre de personnes recourant à l'autopartage entre particuliers possédaient peu de voitures avant même de se mettre à l'autopartage, et accèdent pour la première fois à une voiture grâce à l'autopartage, ce qui peut expliquer une augmentation de l'utilisation de la voiture. On observe finalement que, parmi les propriétaires de voitures partagées entre particuliers, le groupe de personnes qui optent (beaucoup) moins souvent pour les déplacements en voiture depuis qu'elles partagent leur propre voiture est plus important que le groupe de personnes qui optent plus souvent pour la voiture (36 % contre 13 %).



L'évolution du comportement de déplacement depuis que les répondants se sont mis à l'autopartage, pour toutes les formes d'autopartage.



L'évolution de l'utilisation de la voiture depuis que les répondants se sont mis à l'autopartage.

*Vu le faible taux de réponse pour l'autopartage en free floating, les résultats donnent une indication de l'impact des autopartageurs de GreenMobility. Nous ne pouvons pas les extrapoler à tous les autopartageurs en free floating. Il n'est pas non plus possible de comparer les résultats de l'autopartage en free floating avec ceux de l'autopartage en round trip et de l'autopartage entre particuliers.*

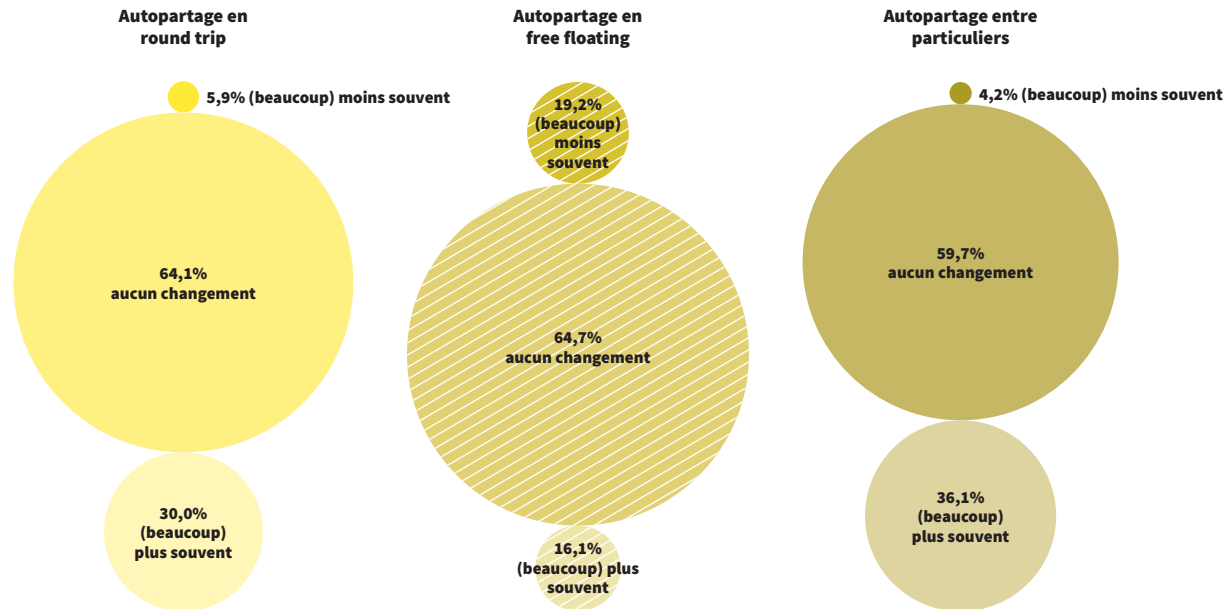
### — Utilisation du vélo : 31 % font (beaucoup) plus souvent du vélo

Dans un deuxième temps, nous avons examiné le **changement d'utilisation du vélo**. Dans toutes les formes d'autopartage, le nombre de déplacements à vélo augmente après l'adhésion à une organisation d'autopartage. Le groupe d'autopartageurs qui font (beaucoup) plus souvent du vélo (31 %) est significativement plus important que celui qui opte (beaucoup) moins souvent pour le vélo (6 %). Comme on l'a observé pour l'utilisation de la voiture, le pourcentage élevé d'autopartageurs ne constatant aucun changement dans leur nombre de déplacements à vélo est également frappant.

Parmi les **autopartageurs en round trip** et **entre particuliers**, le groupe de clients faisant (beaucoup) plus souvent du vélo est six à huit fois plus important que le groupe faisant (beaucoup) moins souvent du vélo depuis qu'il s'est mis à l'autopartage. Si l'on considère l'**autopartage en free floating**, c'est l'inverse qu'on observe : la part des clients faisant (beaucoup) moins souvent du vélo est légèrement supérieure à la proportion de clients faisant (beaucoup) plus souvent du vélo. La légère diminution du nombre de déplacements à vélo des autopartageurs en free floating peut s'expliquer par le modèle de déplacement spécifique des voitures partagées en free floating. Les systèmes en free floating, qui fonctionnent notamment avec un tarif à la minute, se caractérisent par des trajets principalement plus courts à l'intérieur de la ville, d'un point A à un point B. Dans certains cas, il s'agit donc probablement de déplacements auparavant effectués à vélo (électrique) et remplacés par un trajet en voiture partagée en free floating.

### — Utilisation des transports en commun : impact limité

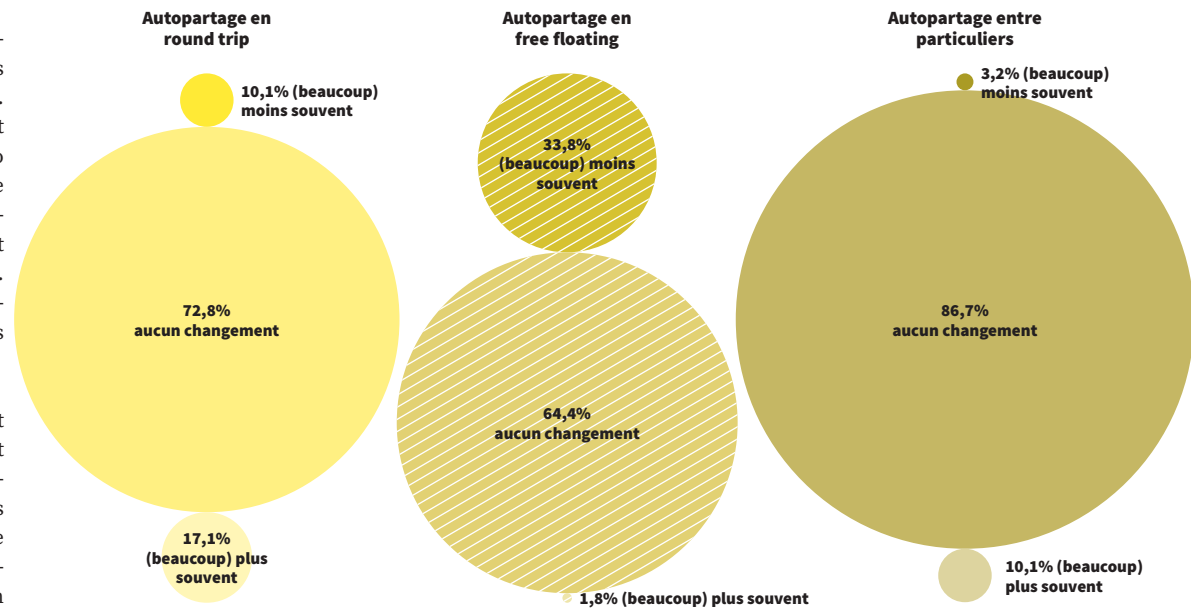
Enfin, nous nous intéressons aussi au **changement dans l'utilisation des transports en commun** (bus, tram et métro). Dans toutes les formes d'autopartage, le nombre de déplacements



L'évolution de l'utilisation du vélo depuis que les répondants se sont mis à l'autopartage.

ments en transports en commun des autopartageurs augmente légèrement lorsqu'ils rejoignent une organisation d'autopartage. Le groupe d'autopartageurs qui se déplacent (beaucoup) plus souvent en bus, tram ou métro (16 %) est plus important que le groupe qui se déplace (beaucoup) moins souvent en transports en commun (10 %), même si l'écart est moindre que ce que l'on a observé pour le vélo. Le plus grand groupe d'autopartageurs considère toutefois que son utilisation des transports en commun n'a pas changé (75 %).

Parmi les **autopartageurs en round trip** et **entre particuliers**, la part des clients dont l'utilisation des transports en commun a augmenté (significativement) est environ deux fois plus importante que le groupe qui se déplace (beaucoup) moins souvent en bus, tram ou métro depuis qu'il s'est mis à l'autopartage. Si l'on considère l'**autopartage en free floating**, on ob-



L'évolution de l'utilisation du bus, tram et métro depuis que les répondants se sont mis à l'autopartage.

● Vu le faible taux de réponse pour l'autopartage en free floating, les résultats donnent une indication de l'impact des autopartageurs de GreenMobility. Nous ne pouvons pas les extrapoler à tous les autopartageurs en free floating. Il n'est pas non plus possible de comparer les résultats de l'autopartage en free floating avec ceux de l'autopartage en round trip et de l'autopartage entre particuliers.



serve également ici une tendance différente : la part des clients qui utilisent (beaucoup) moins souvent les transports en commun est presque vingt fois plus élevée que la part des clients qui effectuent au contraire (beaucoup) plus souvent de tels déplacements. Comme pour le changement dans l'utilisation du vélo, le profil type des déplacements intra-urbains de l'autopartageur en free floating constitue une explication de la baisse de l'utilisation des transports en commun. Début 2022, en Flandre, le trajet moyen effectué en voiture partagée en free floating était d'environ 20 km et 1 heure et 40 minutes. Un certain nombre de clients utilise apparemment les voitures partagées en free floating en remplacement du réseau de transports en commun urbain.

## PROFIL DE L'AUTOPARTAGEUR

Qui sont les près de 6 300 répondants ayant participé à cette enquête ? L'autopartageur moyen a environ la quarantaine. Il est très instruit et vit, avec 1 ou 2 autres membres de sa famille, dans un centre urbain. Dans les paragraphes suivants, nous nous penchons sur les proportions non pondérées au sein de l'échantillon de population. Nous effectuons des distinctions, le cas échéant, entre les différentes formes d'autopartage.

### — Genre et âge

Parmi les répondants figurent **51 % d'hommes et 49 % de femmes**. 0,7 % ne se considèrent ni homme ni femme. La part des femmes parmi les personnes recourant à l'autopartage entre particuliers (61 %) est significativement plus élevée que dans l'ensemble de l'échantillon d'autopartageurs. Le plus grand groupe d'autopartageurs appartient à la catégorie d'âge des **26 à 39 ans** (35 %). Si l'on y ajoute les 40-49 ans, 60 % de tous les autopartageurs se trouvent dans ces tranches d'âge.

Si l'on considère l'âge des utilisateurs, il existe un certain nombre de différences intéressantes entre les modes d'autopartage. Parmi les plus de 65 ans, le plus grand groupe recourt aux systèmes d'autopartage en round trip (11 % des utilisateurs). Il en va de même pour la catégorie des 50 à 64 ans (27 % des autopartageurs en round trip). Le groupe d'âge moyen, de 26 à 49 ans, représente 73 % des autopartageurs entre particuliers, une part 10 % supérieure à celle qu'il constitue dans d'autres modes d'autopartage. Enfin, les personnes recourant à l'autopartage en free floating sont celles dont l'âge moyen est le plus bas. Alors que les utilisateurs de moins de 25 ans ne représentent que 4 % des autopartageurs en round trip et entre particuliers, ce chiffre passe à 13 % pour l'autopartage en free floating.

## L'autopartageur moyen a environ la quarantaine.

Il est très instruit et vit, avec 1 ou 2 autres membres de sa famille, dans un centre urbain.

### — Composition du ménage et niveau d'instruction

Un peu moins de trois autopartageurs sur dix sont célibataires (27 %). **Un sur trois cohabite avec une autre personne** (33 %). 15 % et 17 %, respectivement, des répondants font partie d'une famille de 3 ou 4 personnes. Quatre autopartageurs sur dix vivent avec au moins deux autres personnes. Nous n'avons pas demandé spécifiquement quel était le ratio enfants-adultes, mais on peut supposer qu'une grande partie de ces 40 % sont des familles avec enfants. Presque **la moitié des autopartageurs sont titulaires d'un diplôme universitaire** (49 %). Plus d'un sur trois dispose par ailleurs d'un diplôme de l'enseignement supérieur. Cela confirme l'image selon laquelle les autopartageurs ont généralement un niveau d'instruction (très) élevé. Les autopartageurs en free floating ont le niveau d'éducation le plus bas. Un peu moins d'un tiers de ces répondants disposent au plus d'un diplôme d'études secondaires, soit respectivement deux et trois fois plus que les autopartageurs en round trip et entre particuliers.

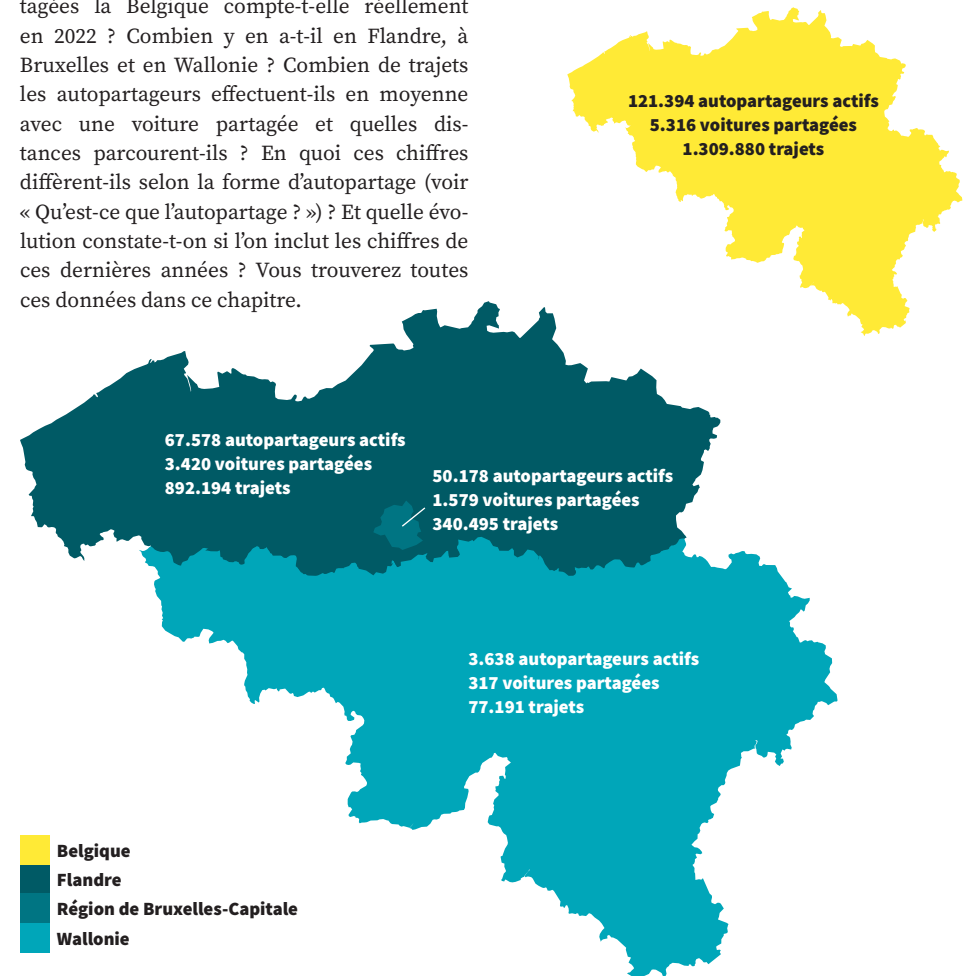
### — Région : centre de gravité dans les villes

On constate enfin une forte représentation des répondants provenant des **plus grandes villes flamandes**. Plus de la moitié des répondants viennent de Gand (26 %) et d'Anvers (25 %). Si l'on y ajoute les réponses de Louvain et de Malines, on parvient à près de 70 % de l'échantillon. L'autopartage se développe dans des environnements à forte densité de population, bénéficiant d'une offre de transports en commun et d'aménagements pour les cyclistes de qualité, et avec une certaine forme de réglementation du stationnement. Il est donc logique que cela se reflète également dans la répartition géographique des répondants.

# L'AUTO- PARTAGE EN 2022

ÉTAT DES  
LIEUX

Combien d'autopartageurs et de voitures partagées la Belgique compte-t-elle réellement en 2022 ? Combien y en a-t-il en Flandre, à Bruxelles et en Wallonie ? Combien de trajets les autopartageurs effectuent-ils en moyenne avec une voiture partagée et quelles distances parcourent-ils ? En quoi ces chiffres diffèrent-ils selon la forme d'autopartage (voir « Qu'est-ce que l'autopartage ? ») ? Et quelle évolution constate-t-on si l'on inclut les chiffres de ces dernières années ? Vous trouverez toutes ces données dans ce chapitre.



*Le nombre d'autopartageurs, de voitures partagées et de trajets en Belgique et dans les trois régions*

## À Bruxelles et en Flandre, le nombre d'autopartageurs actifs a augmenté respectivement de 47% et de 33% par rapport à 2021.

### NOMBRE D'AUTOPARTAGEURS ET DE VOITURES PARTAGÉES AUJOURD'HUI

#### — La Belgique compte 121.394 autopartageurs actifs

En 2022, 121.394 Belges ont **utilisé de manière active une voiture partagée**. Plus de la moitié sont flamands (67.578), quatre sur dix bruxellois (50.178) et 3 % wallons (3.638). Cela signifie que 1,6 % des Belges titulaires d'un permis de conduire recourent à l'autopartage, soit un demi-point de pourcentage de plus qu'en 2021<sup>17</sup> ; plus spécifiquement 1,5 % en Flandre (+0,4 point de pourcentage par rapport à 2021) et 0,2 % en Wallonie (plus ou moins équivalent à l'année antérieure). Le haut niveau d'acceptation de l'autopartage à Bruxelles est, par ailleurs, particulièrement frappant. En 2021, 4,3 % des Bruxellois titulaires d'un permis de conduire étaient déjà des autopartageurs actifs. Ils sont 6,3 % en 2022, soit 2 points de pourcentage de plus.

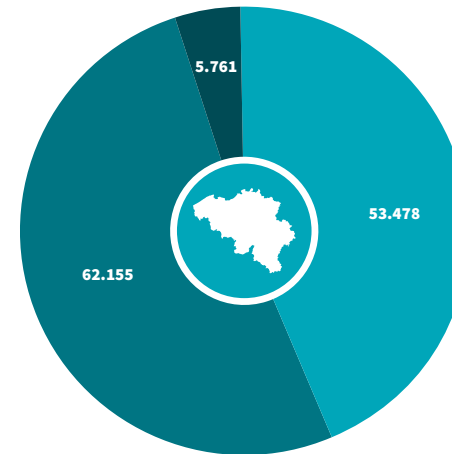
<sup>17</sup> Méthode de calcul : OVG 5.5 (enquête flamande sur la mobilité) : 83,38 % des Flamands de 18 ans ou plus possèdent un permis de conduire // Statistiek Vlaanderen : on dénombrait 5 399 620 Flamands de 18 ans ou plus en 2022. Environ 4 502 203 Flamands avaient donc le permis de conduire en 2022. Nous n'avons pas trouvé de données récentes sur le nombre de permis de conduire en Belgique, à Bruxelles et en Wallonie. Nous avons choisi d'appliquer partout le même pourcentage qu'en Flandre (83,38 % des 18 ans et plus). Il est probable que cela conduise à une sous-estimation de l'autopartage à Bruxelles. Il ressort en effet de chiffres antérieurs à 2018 qu'un quart des Bruxellois n'ont pas le permis de conduire.

Dans notre rapport annuel 2021, nous constatons que la phase d'innovation de l'autopartage en Belgique était achevée. Selon la théorie de l'innovation de Rogers, voici venue la phase des « early adopters » ou pionniers. Celle-ci se traduit par la croissance spectaculaire de l'utilisation ou de la vente d'un produit. La prédiction se réalise effectivement à Bruxelles et en Flandre. Dans les deux régions, le nombre d'autopartageurs actifs a augmenté de 47 % et 33 %, respectivement, par rapport à 2021. Autrement dit, 6,3 % et 1,5 %, respectivement, des titulaires de permis de conduire y recourent aujourd'hui à l'autopartage.

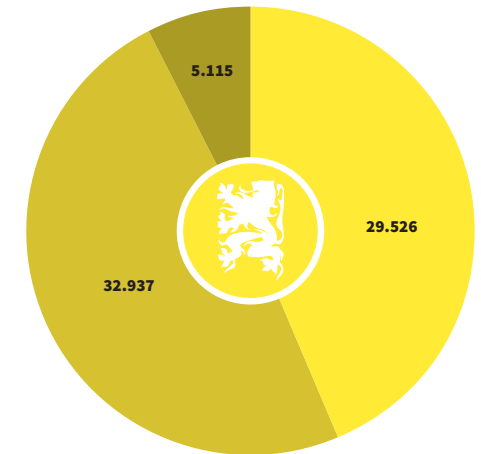
Si nous considérons le nombre d'**utilisateurs enregistrés**, ces chiffres sont plus de deux fois supérieurs au nombre d'utilisateurs actifs. Fin 2022, la Belgique compte 270.796 autopartageurs enregistrés : 173.759 en Flandre, 90.485 à Bruxelles et 6.552 en Wallonie.

#### — Utilisateurs enregistrés vs actifs : autres conclusions

Dans les chiffres repris ci-dessus, nous parlons presque toujours d'utilisateurs *actifs*, plutôt que d'utilisateurs *enregistrés*. Cette distinction est importante, car elle a une forte incidence sur les chiffres. Si l'on considère par exemple les différentes formes d'autopartage, il apparaît que près des trois quarts (73 %) de tous les autopartageurs en round trip enregistrés ont effectivement recouru à l'autopartage en 2022. Parmi

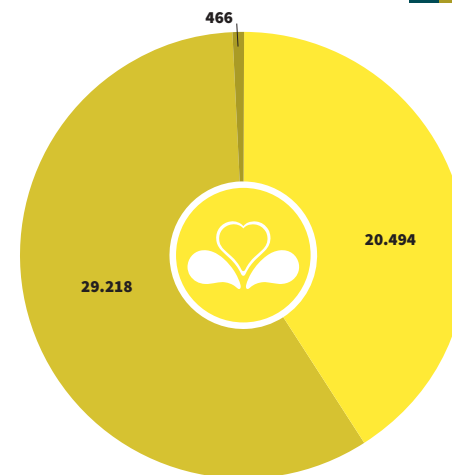


Le nombre d'autopartageurs actifs en **Belgique**, par forme d'autopartage

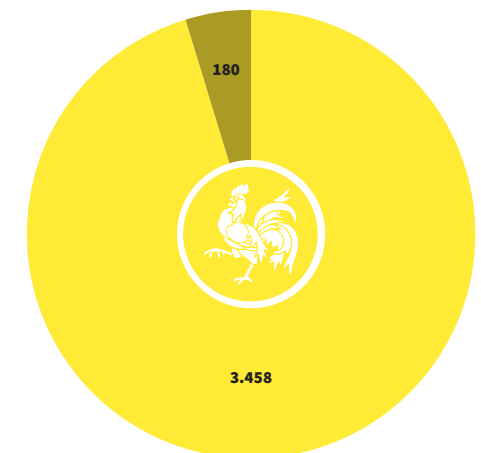


Le nombre d'autopartageurs actifs en **Flandre**, par forme d'autopartage

■ En round trip  
■ En free floating  
■ Entre particuliers



Le nombre d'autopartageurs actifs dans la **Région de Bruxelles-Capitale**, par forme d'autopartage



Le nombre d'autopartageurs actifs en **Wallonie**, par forme d'autopartage

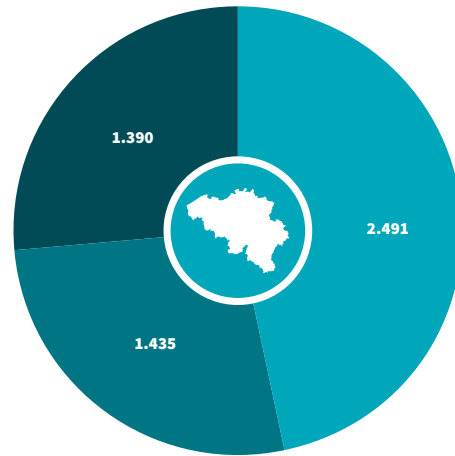
les autopartageurs en free floating et entre particuliers, ces taux sont respectivement de 48 % et 32 %. Dans ces deux dernières formes d'autopartage, utiliser des voitures partagées requiert généralement des participations financières (récurrentes) moins importantes, qu'il s'agisse de frais d'adhésion ou d'abonnement. Dès lors, le seuil pour devenir client est plus bas.

En Belgique, 67 % de tous les autopartageurs enregistrés utilisent des voitures en free floating, 27 % sont des autopartageurs en round trip et 6 % des personnes recourant à l'autopartage entre particuliers. Si l'on considère les autopartageurs actifs, en revanche, les différences sont moins grandes. Un peu plus de la moitié des autopartageurs actifs utilisent des voitures en free floating (51 %), 44 % optent pour l'autopartage en round trip et 5 % pour l'autopartage entre particuliers.

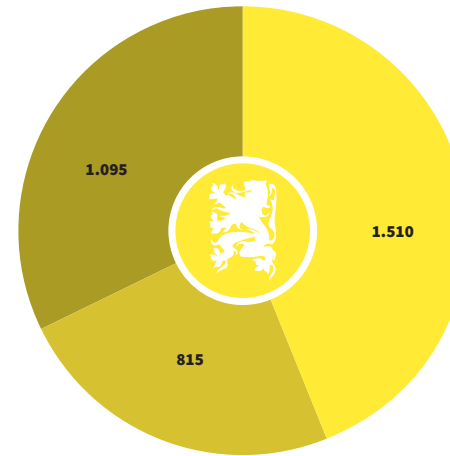
### — La Belgique compte 5 316 voitures partagées

Fin 2022, le nombre de voitures partagées en Belgique dépassait les 5.300, dont 3.420 en Flandre (64 %), 1.579 à Bruxelles (30 %) et 317 en Wallonie (6 %). Près de la moitié de toutes les voitures partagées appartiennent à des opérateurs en round trip (2.491 ou 47 %). Il faut y ajouter 1.390 voitures partagées entre particuliers (26 %) et 1.435 voitures partagées en free floating (27 %).

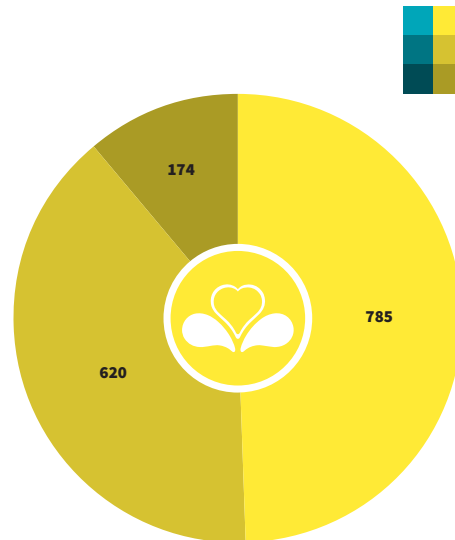
En Belgique, 16 % de toutes les voitures partagées sont complètement **électriques** fin 2022. Cela est principalement dû aux efforts des opérateurs et autopartageurs en Flandre, où une voiture par-



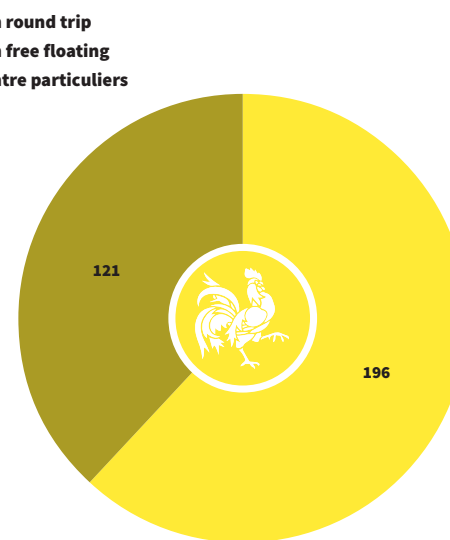
Le nombre de voitures partagées en **Belgique** par forme d'autopartage



Le nombre de voitures partagées en **Flandre** par forme d'autopartage



Le nombre de voitures partagées dans la **Région de Bruxelles-Capitale** par forme d'autopartage



Le nombre de voitures partagées en **Wallonie** par forme d'autopartage



tagée sur quatre est électrique. À Bruxelles et en Wallonie, seules 2 % et 4 %, respectivement, des voitures partagées sont électriques. Plus de six voitures partagées électriques sur dix font partie de la flotte d'opérateurs en round trip. Les 28 % et 9 % restants sont la propriété d'opérateurs en free floating et de particuliers qui partagent une voiture électrique.

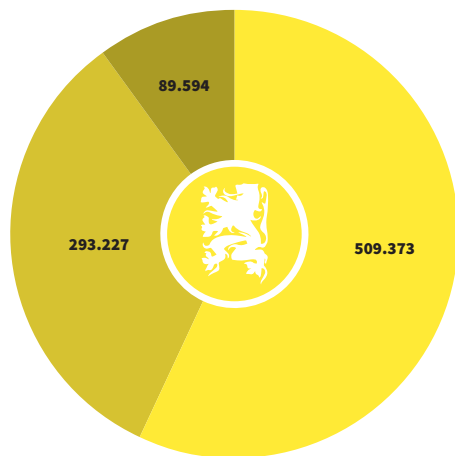
En moyenne, chaque voiture partagée est utilisée par 22 autopartageurs actifs différents (voir tableau ci-dessous). Le nombre moyen d'utilisateurs actifs par voiture partagée diffère fortement selon la forme d'autopartage. Une voiture partagée en free floating est utilisée par 43 clients actifs différents, une voiture partagée en round trip par 21. Pour l'autopartage entre particuliers, le ratio est de 4 utilisateurs actifs par voiture partagée. Le nombre d'autopartageurs actifs par voiture partagée est le plus élevé à Bruxelles (32) et le plus faible en Wallonie (11).

	Généralités	En round trip	En free floating	Entre particuliers
<b>Belgique</b>	23	21	43	4
<b>Flandre</b>	20	20	40	5
<b>Bruxelles</b>	32	26	47	3
<b>Wallonie</b>	11	15	/	1,5

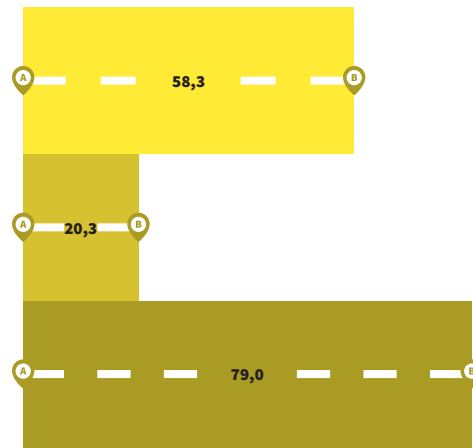
Le nombre d'**utilisateurs actifs** par voiture partagée, par forme d'autopartage

## NOMBRE DE TRAJETS, DURÉE ET DISTANCE

En Belgique, plus d'1,3 million de trajets en voiture partagée ont été enregistrés entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 1<sup>er</sup> décembre 2022. Comme nous n'avons reçu aucune information sur le nombre de trajets en free floating dans la Région de Bruxelles-Capitale, le nombre réel de trajets est encore plus élevé (voir méthodologie). Sachant que les trajets avaient une distance moyenne de 51 km, environ 67 millions de kilomètres ont été parcourus en voiture partagée en 2022. Cela correspond à près de 1.669 fois le tour de la terre au niveau de l'équateur, ou 87 voyages aller-retour vers la lune. Les trajets avaient une durée moyenne de 7 h 49. Comme la moyenne est sensible aux valeurs aberrantes et que les voitures partagées sont également utilisées pour des trajets plus longs, nous mentionnons également les médianes. La moyenne pondérée des médianes des kilomètres parcourus par trajet des différents opérateurs s'élève à 25 kilomètres. La durée médiane du trajet était de 3 h 33. Une voiture partagée faisait en moyenne 363 trajets par an. Cela équivaut presque à un trajet par jour et par voiture partagée. Un autopartageur actif effectue en moyenne 15 trajets par an.

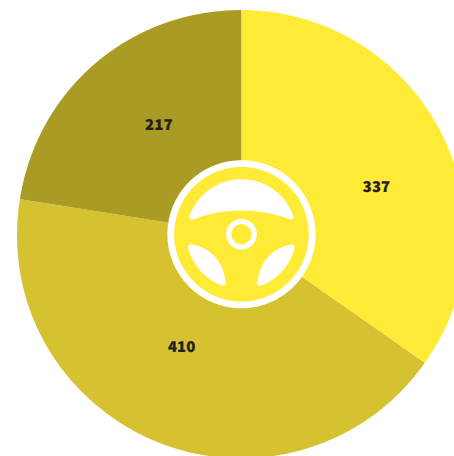


Le nombre de trajets en Flandre par forme d'autopartage

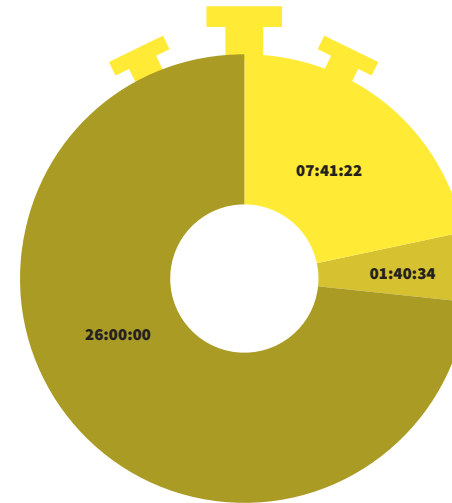


Distance moyenne de trajet (km) en Flandre par forme d'autopartage

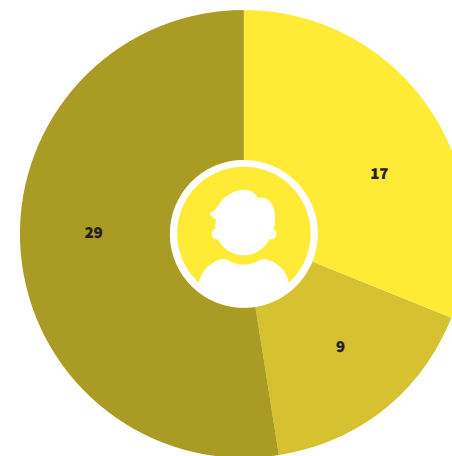
■ En round trip  
■ En free floating  
■ Entre particuliers



Le nombre moyen de trajets par voiture partagée en Flandre par forme d'autopartage



Durée moyenne de trajet en Flandre par forme d'autopartage



Le nombre moyen de trajets par autopartageur en Flandre par forme d'autopartage

Sur les plus d'**1,3 million de trajets**, 68 % ont été effectués en Flandre, 26 % à Bruxelles et 6 % en Wallonie. La majorité des trajets sont effectués avec une voiture partagée en round trip (71 %), près d'un sur quatre (23 %) avec une voiture partagée en free floating et 7 % avec une voiture partagée entre particuliers. Pour cette dernière catégorie, nous ne disposons toutefois que des données de l'organisation d'autopartage Dégage (voir méthodologie), ce qui signifie que le nombre effectif de trajets en voiture partagée entre particuliers, et donc aussi le nombre total de trajets avec une voiture partagée, est plus élevé que celui rapporté ici.

En Flandre, le **nombre de trajets par voiture partagée** s'élève en moyenne à 338. Sur une base annuelle, une voiture partagée en free floating effectue presque deux fois plus de trajets en Flandre qu'une voiture partagée entre particuliers (410 contre 217 trajets). Une voiture partagée en round trip effectue quant à elle en moyenne 337 trajets (entre les deux moyennes susmentionnées).

En Flandre, le **nombre moyen de trajets par autopartageur actif** s'élève à 14, en 2022. Les personnes recourant à l'autopartage entre particuliers de manière active ont effectué en moyenne 29 trajets, les autopartageurs en round trip 17 et les autopartageurs en free floating 9.

À Bruxelles, la **distance et la durée moyennes d'un trajet partagé** sont respectivement de 8 h 25 et 58 km. Les trajets durent en moyenne le plus longtemps en Wallonie (8 h 35 et 56 km). Les moyennes flamandes sont proches des belges (7 h 33 et 48 km), ce qui est tout sauf illogique, compte tenu de la prédominance flamande dans le nombre total de trajets.

Un trajet avec une voiture partagée en round trip dure en moyenne 8 heures en Belgique (médiane : 3 h 36) et 58 kilomètres sont en moyenne parcourus (médiane : 27 km). Les voitures par-

## Au cours des six dernières années, le nombre d'autopartageurs a presque décuplé, de 28.000 à 270.000 autopartageurs enregistrés aujourd'hui.

tagées en free floating parcourent généralement beaucoup moins de kilomètres par trajet : 20 en moyenne. Les trajets durent également moins longtemps : 1 h 41 en moyenne. Une voiture partagée entre particuliers effectuée en moyenne les trajets les plus longs : 26 heures et 79 km (médiane : 10 heures).

Lorsque nous effectuons une estimation de l'**utilisation quotidienne**, il apparaît qu'une voiture partagée est utilisée en moyenne 476 minutes par jour en Belgique. Cela représente 32 % du temps. Un véhicule en free floating est utilisé en moyenne 114 minutes par jour, ce qui représente 8 % du temps. L'autopartage en round trip dure quant à lui en moyenne 492 minutes, soit 34 % de la journée. Pour l'autopartage entre particuliers, on monte à 926 minutes, soit 64 % du temps.

En Wallonie et à Bruxelles, les voitures partagées sont utilisées environ 40 % du temps. En Flandre, un peu moins de 30 %. Il convient cependant d'apporter une nuance importante à ces chiffres. Par utilisation, nous entendons le temps moyen de réservation quotidienne d'une voiture partagée. La durée de réservation ne correspond pas au temps de conduite effectif pour tous les systèmes d'autopartage. Un trajet typique avec une voiture partagée en round trip

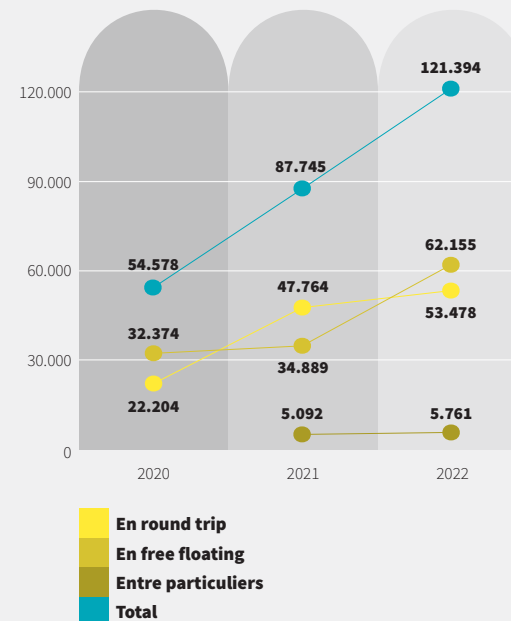
ou entre particuliers se compose d'un trajet de A à B, d'une période au cours de laquelle la voiture partagée est à l'arrêt et d'un retour de B à A. La durée du trajet ou de réservation est donc plus longue que le temps pendant lequel la voiture a effectivement circulé. Dans le cadre de l'autopartage en free floating, les allers simples sont plus fréquents (de A à B), ce qui fait que le temps pendant lequel la voiture a effectivement circulé correspond plus à la durée du trajet. Cela explique aussi la moindre utilisation quotidienne.

Considérant les grandes divergences de ces données, il ne faut pas mettre les différents systèmes et formes d'autopartage dans le même sac. Les différents systèmes d'autopartage attirent différents types d'utilisateurs. Les personnes qui recourent aux systèmes en free floating, qui fonctionnent notamment avec un tarif à la minute et/ou au kilomètre, effectuent principalement des trajets plus courts de A à B. En revanche, la plupart des voitures partagées en round trip, qui fonctionnent notamment avec un tarif horaire, effectuent en moyenne des trajets un peu plus longs, faisant l'aller-retour de A à B. Si vous recourez à l'autopartage entre particuliers, vous ne payez que la distance parcourue, ce qui signifie qu'une utilisation plus longue est moins chère, comparée aux autres systèmes.

### CROISSANCE HISTORIQUE

#### — Forte croissance des autopartageurs actifs

C'est au début de 2017 qu'Autodelen.net a collecté, pour la première fois, des données chiffrées (en nombre limité) sur l'autopartage en Belgique. Le nombre d'autopartageurs enregistrés était alors légèrement supérieur à 28.000. Au cours des six dernières années, ce nombre a presque décuplé, et l'on dénombre actuellement environ 270.000 autopartageurs. Si l'on considère le nombre d'autopartageurs actifs, on observe une augmentation d'environ 40 % en 2022, par rapport à l'année précédente (cf. graphique ci-dessous). En 2022, comme en 2021, le nombre d'autopartageurs actifs a augmenté de 33.000 en Belgique.



Aperçu historique du nombre d'autopartageurs actifs en Belgique

L'autopartage en free floating connaît une croissance plus forte que les autres systèmes d'autopartage, comme en 2021. On dénombre 78 % d'autopartageurs actifs en plus. Les chiffres de croissance de l'autopartage en round trip sont légèrement inférieurs, mais c'est la stabilité de la croissance annuelle qui est particulièrement frappante ici. Le nombre de clients a augmenté d'environ 12 % en 2022. Le nombre d'autopartageurs recourant de manière active à l'autopartage en round trip et en free floating a (pratiquement) doublé en deux ans. Si l'on considère l'autopartage entre particuliers, on observe une croissance de 13 % des autopartageurs actifs.

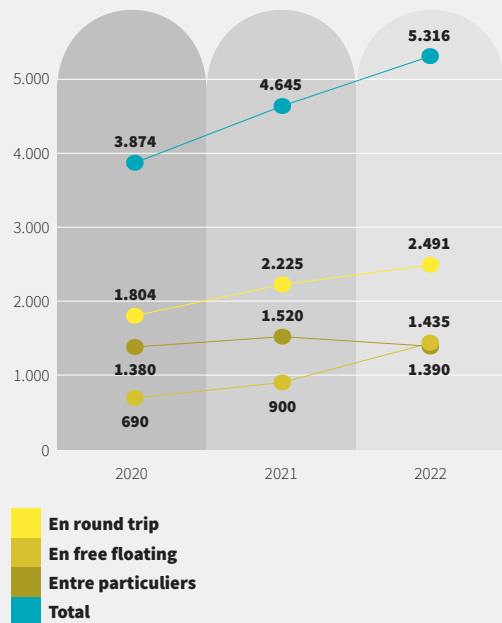
C'est dans la capitale que le nombre d'autopartageurs croît le plus. À Bruxelles, le nombre d'autopartageurs actifs a augmenté de 47 % par rapport à l'année précédente. Cela signifie que près de 50 % de Bruxellois en plus ont effectué un déplacement en voiture partagée en 2022, par rapport à 2021. Cette forte croissance est principalement due à la montée en puissance de l'autopartage en free floating. En Flandre, le nombre d'autopartageurs actifs a augmenté de 33 % par rapport à 2021, en Wallonie de 28 %.

#### — Forte croissance des voitures partagées

En 2022, le nombre de voitures partagées a augmenté de 14 % en Belgique (+ 671 voitures). C'est la plus forte croissance observée au cours des cinq dernières années. On constate des contrastes importants dans l'évolution du nombre de voitures partagées (électriques) entre les différents segments de l'autopartage. La flotte de voitures partagées en round trip a augmenté de 12 % en 2022, par rapport à un an plus tôt (+ 266 voitures), et de 49 % par rapport à 2018. Les organisations d'autopartage entre particuliers ont vu le nombre total de voitures partagées diminuer de 9 % en 2022. Cette diminution s'explique principalement par un



changement dans la manière de comptabiliser le nombre de voitures partagées entre particuliers de Cozywheels, à Bruxelles et en Wallonie. Il convient donc de voir cela comme un ajustement ponctuel des données. Le nombre de voitures partagées en free floating a augmenté de près de 60 % en 2022, atteignant un nouveau pic après le record de 2018. Ce phénomène s'explique par l'arrivée de l'entreprise allemande Miles et l'expansion de la flotte de Poppy. Fin 2018, on dénombrait 910 voitures partagées en free floating. Fin 2022, leur nombre s'élève à 1 435. Sur la base des annonces des opérateurs d'autopartage en free floating, nous prévoyons une poursuite de la forte croissance du nombre de voitures partagées en free floating en Belgique en 2023.



Aperçu historique du nombre de voitures partagées en Belgique

### — La croissance des voitures partagées électriques plafonne

La croissance du nombre de voitures partagées électriques a ralenti en 2022. Alors qu'on a dénombré entre 26 % et 30 % de voitures partagées électriques en plus sur le marché en 2020 et 2021, ce pourcentage s'est réduit à 5 % en 2022. Ceci a eu pour conséquence que la part des voitures électriques dans la flotte partagée, considérée dans son entièreté, est passée de 17 % à 16 %. Il y a plusieurs explications à ce déclin. D'une part, les répercussions de la pandémie de coronavirus et de la guerre en Ukraine ont considérablement allongé les délais de livraison de voitures neuves. D'autre part, les effets de la suppression de la prime zéro émission flamande, en 2020, se font désormais sentir sur le terrain. Des tarifs de recharge élevés en raison de la crise énergétique achèvent d'expliquer pourquoi les investissements dans les voitures partagées électriques ont été moins importants en 2022.

En 2022, le nombre de voitures partagées électriques en round trip a augmenté de 17 % par rapport à 2021. Un an plus tôt, nous avons encore enregistré une croissance de 45 %. La part des voitures électriques dans la flotte partagée en round trip, considérée dans son entièreté, a atteint 22 % en 2022, le pourcentage le plus élevé des cinq dernières années. Les organisations d'autopartage entre particuliers ont connu une forte croissance du nombre de voitures électriques (42 %, soit 22 voitures partagées électriques supplémentaires). Le nombre de voitures partagées électriques en free floating a diminué de 20 % par rapport à 2021. La décision de Poppy de supprimer progressivement l'offre de voitures partagées électriques ces dernières années, pour des raisons opérationnelles et financières, constitue une explication. Cela porte à 16 % la part des voitures partagées électriques dans la flotte, considérée dans son entièreté.

La Région de Bruxelles-Capitale connaît la plus forte croissance de voitures partagées (+18 %) du pays, mais a vu simultanément le nombre de voitures partagées électriques diminuer de 32 % par rapport à l'année précédente. Cela porte à 2 % la part des voitures électriques dans la flotte totale. En Flandre, cette part est nettement plus élevée (24 %) et le nombre de voitures partagées électriques a également encore augmenté en 2022 (+7 %).

### — Des trajets plus nombreux et plus longs

Comparé à un an plus tôt, 19 % de trajets en plus ont été effectués en Belgique en 2022 avec une voiture partagée (1.312.234, contre 1.107.390). On constate également que la distance moyenne parcourue est légèrement supérieure à celle de 2021 (51 contre 46 km). Le temps de parcours moyen passe de 6 h 20 en 2021 à 7 h 49 en 2022. Cela s'explique principalement par la forte augmentation de la distance et de la durée moyennes des trajets en free floating.

Le nombre de trajets effectués avec une voiture partagée en round trip a augmenté de près de 30 % par rapport à 2021 (de 725.000 à 926.987 trajets) et le temps de trajet moyen également, de 42 minutes, pour atteindre 8 heures. L'augmentation de la distance (de 12 à 20 km) et de la durée (de 41 minutes à 1 h 41) moyennes des trajets des organisations d'autopartage en free floating est particulièrement frappante. Il y a deux raisons à cela. D'une part, les opérateurs d'autopartage en free floating permettent d'effectuer des allers simples entre différentes villes de Belgique. Cela était beaucoup moins ou pas du tout possible les années précédentes, ce qui fait qu'un plus grand nombre de trajets plus longs sont effectués. D'autre part, les opérateurs ont davantage misé sur l'offre de forfaits à la journée abordables ; des formules où un coût fixe est payé pour une journée complète d'utilisation de la voiture partagée. Cela a pour

conséquence que les trajets plus longs sont plus avantageux que si l'on recourt aux formules à prix régulier. Du côté des organisations d'autopartage entre particuliers, on note une augmentation assez importante du nombre de trajets, de 53.000 en 2021 à près de 90.000 en 2022 (+71 %). La distance moyenne est passée de 111 à 79 km. Le temps de trajet moyen a également diminué, passant de 29 à 26 heures. En Flandre, le nombre de trajets partagés a augmenté de 44 % et le trajet moyen s'est allongé d'une demi-heure par rapport à 2021.

Enfin, le nombre moyen de trajets par voiture partagée en Belgique a également augmenté de 14 % par rapport à l'année précédente, passant de 318 à 363. Le cap magique d'une moyenne d'un trajet par jour est presque franchi ; une bonne nouvelle pour la rentabilité du modèle économique de l'autopartage en Belgique. L'évolution du nombre de trajets par voiture partagée est la plus forte pour l'autopartage entre particuliers, plus précisément chez l'opérateur Dégage. Le nombre de trajets en voiture partagée de Dégage est passé en un an de 148 à 217 (+48 %). La croissance en Flandre est aussi notable. On y relève près d'un quart de trajets en plus par voiture partagée en un an, soit un passage de 326 à 374.

**Le nombre de voitures partagées électriques a augmenté en round trip et entre particuliers, mais a diminué en free floating.**





# GLOSSAIRE

## — Organisation d'autopartage :

une personne morale qui possède sa propre flotte (éventuellement en leasing) et/ou fait appel aux véhicules de personnes physiques ou morales. Tous les véhicules d'une organisation d'autopartage sont à la disposition des utilisateurs à tout moment, s'ils ne sont pas utilisés par un autre membre ou le propriétaire, en cours d'entretien ou en train d'être rechargés.

## — Utilisateur/autopartageur enregistré :

une personne cliente ou membre d'une organisation d'autopartage, qui paie ou non pour cela un droit d'adhésion et/ou un abonnement périodique. L'utilisateur peut accéder aux voitures partagées de l'organisation d'autopartage en sa qualité de membre.

## — Utilisateur/autopartageur actif :

un utilisateur enregistré ayant effectué au moins un trajet dans l'année écoulée avec une voiture partagée.

## — Durée du trajet :

la durée totale pendant laquelle l'utilisateur dispose d'un accès exclusif à la voiture partagée, indépendamment du temps durant lequel il circule effectivement avec celle-ci. On pourrait aussi parler, en ce sens, de **durée de réservation**. Un trajet typique avec une voiture partagée en round trip ou entre particuliers se compose d'un trajet de A à B, d'une période au cours de laquelle la voiture partagée est à l'arrêt et d'un retour de B à A. La durée du trajet ou de réservation est donc plus longue que le temps pendant lequel la voiture a effectivement circulé. Dans le cadre de l'autopartage en free floating, les allers-simples sont plus fréquents (de A à B), ce qui fait que le temps pendant lequel la voiture a effectivement circulé correspond plus à la durée du trajet.

## — Durée et distance moyennes des trajets :

nous avons recouru à des moyennes pondérées pour calculer la durée et la distance moyennes

des trajets pour un segment d'organisations d'autopartage. Cela signifie que la part relative d'une organisation d'autopartage déterminée (sur la base du nombre total de trajets) est prise en compte.

## — Nombre moyen d'utilisateurs par voiture partagée :

le quotient du nombre d'utilisateurs actifs d'une organisation d'autopartage et du nombre de voitures partagées de la même organisation.

## — Nombre moyen de trajets par utilisateur :

le quotient du nombre de trajets effectués avec les voitures partagées d'une organisation d'autopartage entre le 01/01/2022 et le 01/12/2022 et du nombre d'utilisateurs actifs de cette même organisation.

## — Nombre moyen de trajets par voiture partagée :

le quotient du nombre de trajets effectués avec des voitures partagées d'une organisation d'autopartage entre le 01/01/2022 et le 01/12/2022 et du nombre de voitures partagées de cette même organisation.

## — Taux de remplacement :

indicateur du nombre de voitures privées remplacées par une voiture partagée. On distingue les taux de remplacement réel et hypothétique. Combinés, ceux-ci donnent le taux de remplacement intégré. Les taux de remplacement réel et hypothétique ont un statut différent, du point de vue méthodologique. Le taux de remplacement réel repose sur l'évolution réelle du taux de motorisation jusqu'au moment de l'enquête. Le taux de remplacement hypothétique est basé sur les réponses intuitives des répondants. Il indique quelles sont les intentions de ceux-ci. Pour de plus amples informations, consultez le chapitre Méthodologie.

# ANNEXES

## — Annexe 1 : Questionnaire d'enquête auprès des autopartageurs concernant l'impact

- Combien de fois avez-vous réservé une voiture partagée auprès de l'opérateur d'autopartage x au cours des 12 derniers mois ? (en moyenne une fois par semaine ou plus / en moyenne plus d'une fois par mois mais moins d'une fois par semaine / en moyenne une fois par mois / moins d'une fois par mois en moyenne / une fois / pas une seule fois)
- De combien de voitures privées votre ménage dispose-t-il actuellement (en ce compris les voitures de société/de fonction) ? (aucune/1/2/3/4 ou plus)
  - SI 2. = 1/2/3/4 ou plus, ALORS : De combien de voitures de société/de fonction votre ménage dispose-t-il ? (aucune/1/2/3/4 ou plus)
  - SI 2.a = 1/2/3/4 ou plus, ALORS : Avez-vous utilisé le budget mobilité à cette fin (en d'autres termes, avez-vous choisi une voiture de société plus petite afin de disposer encore d'un budget pour d'autres modes de transport durables ou des revenus financiers) (non/oui)
  - SI 2. = 1/2/3/4 ou plus, ALORS : Combien de ces voitures partagez-vous avec d'autres ? (aucune/1/2/3/4 ou plus)
- Votre famille s'est-elle défait d'une voiture en rejoignant l'opérateur d'autopartage x ? (non/oui)
  - SI 3. = oui, ALORS : De combien de voitures vous êtes-vous débarrassé en rejoignant l'opérateur d'autopartage x ? (1/2/3 ou plus)
  - SI 3. = oui, ALORS : Quelle influence a eu sur cette décision le fait que vous ayez rejoint l'opérateur d'autopartage x ? (aucune influence / peu d'influence / une certaine influence / beaucoup d'influence / énormément d'influence)
- Selon vous, est-il probable que vous auriez acheté une voiture (supplémentaire) si vous n'aviez pas rejoint l'opérateur d'autopartage x ? (Nous aurions certainement acheté une voiture (supplémentaire) / Nous aurions probablement acheté une voiture (supplémentaire) /

Nous aurions envisagé d'acheter une voiture (supplémentaire) / Nous n'aurions pas acheté de voiture (supplémentaire))

- À quelle fréquence utilisez-vous les moyens de transport suivants en ce moment ? (échelle : tous les jours ou presque tous les jours / 1 à 3 fois par semaine / 1 à 3 fois par mois / moins d'une fois par mois / jamais ou presque jamais / ne sait pas) – (Bus, tram ou métro, Train, Moto ou cyclomoteur, Vélo, Vélo électrique, Vélo cargo ou équipé d'une remorque (partagé) (électrique), Speed Pedelec, Vélo partagé, Trottinette, Voiture personnelle comme conducteur, Voiture partagée comme conducteur, Voiture (partagée) comme passager, Taxi, À pied, Autre)
- À quelle fréquence utilisez-vous d'autres moyens de transport depuis que vous avez rejoint l'opérateur d'autopartage x ? (échelle : Beaucoup plus souvent – plus souvent – pas de changement – moins souvent – beaucoup moins souvent) – (Bus, tram et/ou métro, Train, Moto ou cyclomoteur, Vélo, Vélo électrique, Vélo cargo ou équipé d'une remorque (partagé) (électrique), Speed pedelec, Vélo partagé, Trottinette, Voiture personnelle comme conducteur, Voiture partagée comme conducteur, Voiture (partagée) comme passager, Taxi, À pied, Autre)
- Quel est votre genre ? (m/f/x/préfère ne pas dire)
- Quel âge avez-vous ? (en années) [espace pour introduire l'âge en années]
- Combien de membres votre ménage compte-t-il, en ce compris vous-même ? (1/2/3/4/5 ou plus)
- Combien de titulaires du permis de conduire votre ménage compte-t-il ? (1/2/3/4/5 ou plus)
- Quel est le diplôme le plus élevé que vous ayez obtenu ? (enseignement primaire / enseignement secondaire / enseignement supérieur / universitaire / post-universitaire)
- Quelle est votre situation professionnelle ? (travailleur à temps plein / travailleur à temps partiel / demandeur d'emploi / en incapacité de travail / pensionné / retraité / autre)
- Quel est votre code postal ? [espace pour introduire le code postal]

— Annexe 2 :  
Relevé des opérateurs d'autopartage en Belgique depuis les origines du système

TYPE D'AUTOPARTAGE	PLATEFORME	RÉGION	DÉBUT	FIN
ROUNDTRIP	Cambio Wallonië	Wallonie	2002	
	Cambio Brussel	Bruxelles	2003	
	Cambio Vlaanderen	Flandre	2004	
	Zen Car	Bruxelles et Flandre	2011	2020
	Bolides	Flandre	2012	2020 (seulement B2B)
	Wibee	Belgique	2014	
	Partago	Flandre	2015	
	Ubeeqo	Bruxelles	2016	2019
	Stapp.in	Flandre	2016	
	Battmobility	Flandre	2017	
	CoopStroom	Flandre	2019	
	Justdrive	Flandre	2019	2020
	ShareMobility	Flandre et Wallonie	2020	
	Claus2you	Flandre	2021	
	Flexigo	Flandre	2021	
	Klimaan	Flandre	2021	
	Autosphère	Wallonie	2022	
FREE FLOATING	Drivenow	Bruxelles	2016	2019
	Zipcar	Bruxelles	2016	2019
	Poppy	Flandre	2018	
		Bruxelles	2019	
	GreenMobility	Flandre et Bruxelles	2020	
Miles	Flandre et Bruxelles	2022		
ENTRE PARTICULIERS	Dégage!	Flandre et Bruxelles	1999	
	Cozywheels	Belgique	2003	
	Tapazz	Belgique	2014	2019 (plus que B2B)
	CarAmigo	Belgique	2015	2019 (plus que B2B)
	Drivy	Belgique	2016	Repris par Getaround en 2019
	Getaround	Belgique	2019 (après la reprise de Drivy)	

## COLOPHON

### Éditeur responsable

Autodelen.net, Koningin Astridlaan 185 boîte 201, 9000 Gand

### Contenu

Johannes Rodenbach, Jeffrey Matthijs, Bram Seeuws, Suzanne Ryvers et Sarah Decombel

### Conception graphique

Trien Pauwels, trien.org

### Traduction

Architekst

### Un tout grand merci à

BattMobility, cambio, Claus2you, CoopStroom, Cozywheels, Dégage, Flexigo, Getaround, GreenMobility, Klimaan, Miles, Partago, Poppy, ShareMobility, Stapp.in et Wibee.

### Droits d'auteur et réutilisation

Sauf indication contraire, l'intégralité du contenu de cette publication est sous licence Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0). Cela signifie que vous pouvez la copier, modifier et redistribuer, même à des fins commerciales, tant que vous en mentionnez l'auteur. Pour de plus amples informations, veuillez consulter [creativecommons.org](https://creativecommons.org).



Autodelen.net, février 2023

La présente publication a été rédigée avec le soutien du projet eHUBS du programme Interreg North-West Europe, du Gouvernement flamand, de l'Agentschap Binnenlands Bestuur Vlaanderen et de Bruxelles Mobilité.