



Brussels Studies

La revue scientifique pour les recherches sur Bruxelles
/ Het wetenschappelijk tijdschrift voor onderzoek over
Brussel / The Journal of Research on Brussels
Fact Sheets | 2020

L'autopartage en région bruxelloise

Autodelen in het Brussels Gewest

Carsharing in the Brussels region

Mareile Wiegmann, Imre Keserü et Cathy Macharis

Traducteur : Laurie Guérif



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/brussels/4956>

DOI : 10.4000/brussels.4956

ISSN : 2031-0293

Éditeur

Université Saint-Louis Bruxelles

Référence électronique

Mareile Wiegmann, Imre Keserü et Cathy Macharis, « L'autopartage en région bruxelloise », *Brussels Studies* [En ligne], Fact Sheets, n° 146, mis en ligne le 30 août 2020, consulté le 01 septembre 2020.

URL : <http://journals.openedition.org/brussels/4956> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/brussels.4956>

Ce document a été généré automatiquement le 1 septembre 2020.



Licence CC BY

L'autopartage en région bruxelloise

Autodelen in het Brussels Gewest

Carsharing in the Brussels region

Mareile Wiegmann, Imre Keserü et Cathy Macharis

Traduction : Laurie Guérif

Introduction

- 1 L'autopartage, qui existe à Bruxelles depuis 2003 avec Cambio, a considérablement gagné en popularité ces dernières années grâce à de nombreux nouveaux opérateurs. Venant s'ajouter à l'autopartage « en boucle » lié à des stations fixes, dans le cadre duquel le véhicule est pris et restitué dans une station réservée à cet effet, un nouveau système a vu le jour en 2016. Il s'agit de l'autopartage en « flotte libre », qui permet à l'utilisateur de prendre une voiture, de la conduire et de la garer à un autre endroit dans la zone de service. La présente étude porte uniquement sur ces systèmes entre entreprises et consommateurs ; il ne traite pas des systèmes de particulier à particulier ni des systèmes de location de voitures.
- 2 Cette *fact sheet* vise à dresser l'état des lieux des services d'autopartage et à cerner qui en sont les usagers, les raisons pour lesquelles ils y font appel, la manière dont ils s'en servent et en quoi cela influe sur leurs comportements en matière de déplacements. L'incidence de l'autopartage sur les modes de transport choisis et sur le nombre de propriétaires de voiture(s) personnelle(s) a d'importantes répercussions sur le plan de la durabilité et il est essentiel que les parties prenantes le comprennent. L'autopartage est peut-être une composante essentielle d'un futur système de mobilité autonome, connecté et partagé. Il est donc important d'en suivre attentivement l'évolution.
- 3 Depuis avril 2016, les opérateurs bruxellois dans le domaine de l'autopartage sont tenus [Région de Bruxelles-Capitale, 2016] de mener une enquête auprès de leurs clients et de fournir chaque année à l'Agence régionale du stationnement parking.brussels des données opérationnelles quant à la situation de leurs services. Les sondages sont réalisés au moyen d'un questionnaire en ligne accessible du 1^{er} janvier au 31 mars de

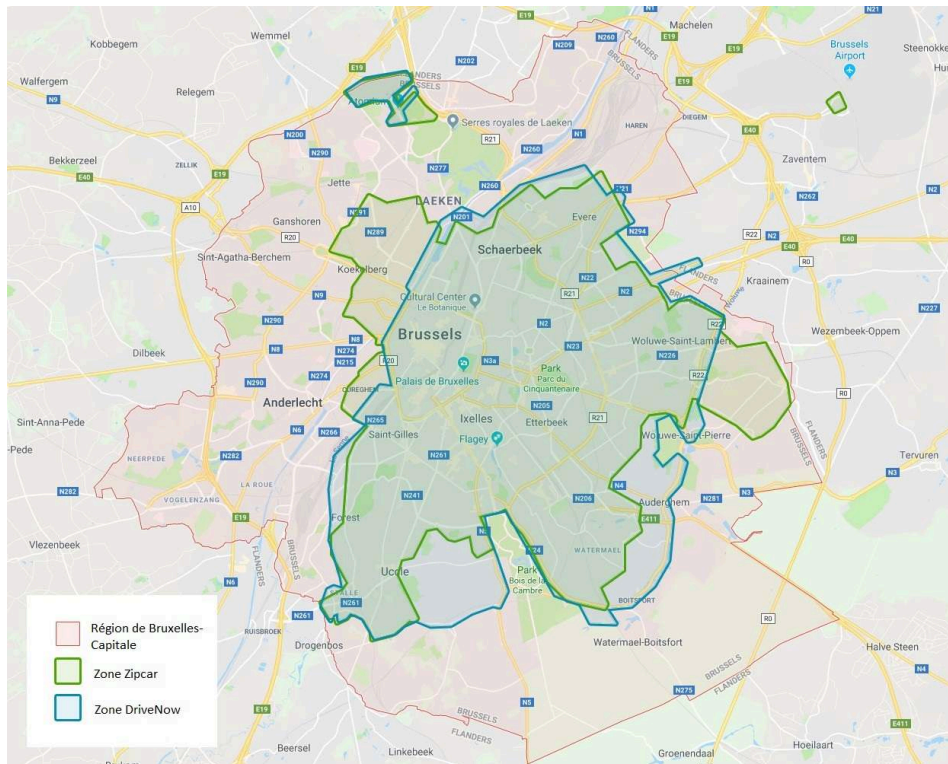
chaque année aux usagers inscrits auprès des services d'autopartage. Chaque opérateur mène l'enquête de manière indépendante sur la base d'un questionnaire standard. En 2018, les données de l'opérateur avec stations Cambio (2 537 personnes interrogées) et celles des opérateurs sans stations DriveNow (1 778) et Zipcar (1 060) ont été prises en considération. Celles des opérateurs avec stations ZenCar et UbeeQo n'ont pas été incluses, faute de réponses en quantité suffisante. Les données opérationnelles détaillées dans la section 1 couvrent la situation au 31 décembre 2017 pour tous les opérateurs et comprennent les données de localisation des véhicules. L'autopartage en flotte libre n'a été mis en place qu'en juillet 2016, ce qui signifie que l'enquête a été menée un an et demi après son lancement. Aux fins de l'analyse de cette enquête menée auprès des usagers, qui permet des comparaisons entre les opérateurs des services flotte libre et ceux des services avec stations, une pondération a été appliquée de sorte que la part des personnes interrogées pour chacun des opérateurs soit proportionnelle à leur part de marché respective.

- 4 Toutefois, il se peut que la représentativité soit limitée, du fait que les réponses ne pouvaient être recueillies qu'en ligne. C'est peut-être le cas notamment pour Cambio, dont les clients ont la possibilité de réserver par téléphone et sont donc potentiellement moins nombreux à le faire régulièrement par Internet. Une autre limite éventuelle tient au fait que les services avec stations sont bien établis à Bruxelles, alors que les services en flotte libre et la fréquentation de ces derniers sont en plein essor, ce qui rend les comparaisons plus difficiles.

1. État des lieux des services

- 5 En 2017, il existait cinq opérateurs d'autopartage en activité à Bruxelles. Les services avec stations assurés par Cambio, UbeeQo et ZenCar comptaient 670 véhicules mis à disposition au niveau de 218 stations et un total de 623 places de stationnement. Une progression de 25 % s'était observée par rapport à 2016, avec 134 nouvelles places réparties dans 42 nouvelles stations. À eux trois, ces prestataires totalisaient 13 688 usagers inscrits actifs, qui ont effectué 230 216 déplacements en 2017 (630,7 par jour). La durée moyenne pour laquelle un véhicule était réservé était de sept heures et 12 minutes, et la distance moyenne parcourue de 48 km. Les voitures étaient utilisées 30,3 % du temps, en ce compris leur temps d'inactivité lorsqu'elles se trouvaient garées ailleurs après avoir quitté leur station d'attache.
- 6 DriveNow et Zipcar, les deux prestataires de services d'autopartage en flotte libre actifs à Bruxelles en 2017, disposaient de 570 véhicules dans une zone d'exploitation plus restreinte, couvrant 45 % du territoire régional et 70 % de la population (voir la figure 1). Seuls 10 véhicules supplémentaires (2 %) avaient été ajoutés en 2017 par rapport à 2016. Ensemble, les opérateurs d'autopartage en flotte libre réunissaient 12 300 usagers inscrits, qui ont effectué 334 073 déplacements (915 par jour), sur une distance de 8,2 km et d'une durée de 35,4 minutes en moyenne. Ainsi, les voitures étaient utilisées 7,2 % du temps, contre 2,1 % en moyenne pour un véhicule personnel à Bruxelles [Lebrun *et al.*, 2014].

Figure 1. Zones d'exploitation des services d'autopartage en flotte libre en juillet 2017



Fond de carte : Google Maps 2020.

2. Qui a recours à l'autopartage ?

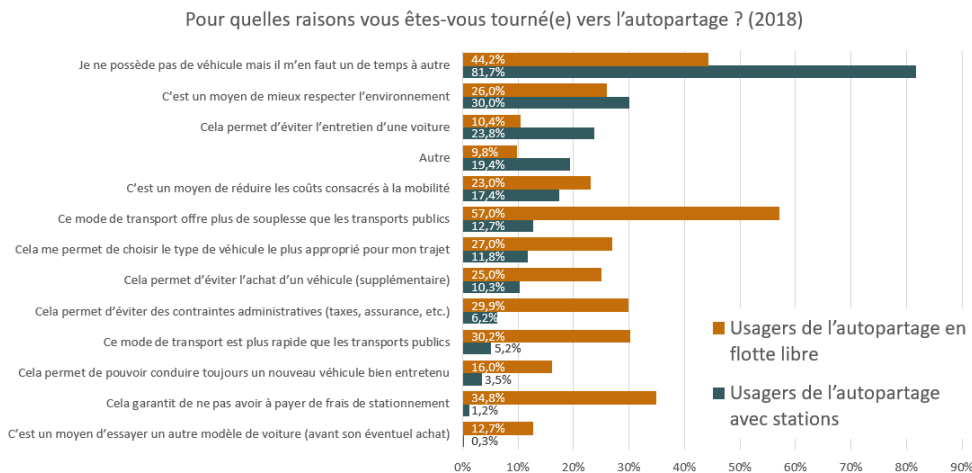
- 7 Sur le plan démographique, l'utilisateur moyen de la voiture en libre service est jeune, de sexe masculin et dispose d'un niveau d'instruction élevé. Toutefois, l'autopartage avec stations et l'autopartage en flotte libre s'adressent à des profils différents. Pour ce qui est de l'âge des personnes interrogées, celles qui font appel aux services avec stations sont en moyenne plus âgées que celles qui utilisent les services en flotte libre. Dans ces deux groupes, respectivement 37,7 % et 50,8 % des usagers ont entre 26 et 39 ans. À titre de comparaison, seuls 33,8 %¹ des habitants de la Région de Bruxelles-Capitale âgés de plus de 20 ans se situent dans cette tranche d'âge. De même, parmi les personnes interrogées, 27,3 % des usagers des services avec stations et 13,6 % des usagers des services en flotte libre ont entre 50 et 64 ans. Dans l'ensemble de la Région de Bruxelles-Capitale, la part des personnes âgées de 50 à 64 ans est de 21,3 %. Cela montre que les services avec stations parviennent à cibler les cohortes plus âgées, tandis que l'autopartage en flotte libre est utilisé surtout par les cohortes plus jeunes.
- 8 S'agissant du sexe des personnes interrogées, chez les usagers des services en flotte libre, on dénombre principalement des hommes et seulement 23,3 % de femmes. Pour l'autopartage avec stations, la part des femmes est de 41,2 %.
- 9 Les deux cohortes disposent d'un niveau d'instruction élevé, a fortiori les usagers de l'autopartage en flotte libre (dont 69,4 % ont fait des études universitaires, contre 63,9 % des usagers de l'autopartage avec stations). Selon l'Institut bruxellois de statistique et d'analyse (IBSA), en 2018, la part des habitants de la Région de Bruxelles-

Capitale âgés de 25 à 64 ans qui avaient accompli des études supérieures était de 47,5 %². Les personnes qui ont recours à des véhicules partagés sont donc plus instruites que la moyenne des Bruxellois.

3. Qu'est-ce qui motive l'inscription à ces services ?

- 10 Pour les services avec stations, les principales raisons motivant l'inscription des usagers sont les suivantes : ils ne possèdent pas de véhicule mais en ont occasionnellement besoin (81,7 %), c'est mieux pour l'environnement (30,0 %) et cela permet de ne pas avoir à entretenir une voiture (23,8 %). Les usagers de l'autopartage en flotte libre y voient surtout un mode de transport plus souple que les transports publics (57,0 %), font valoir qu'ils ne possèdent pas de véhicule mais en ont besoin de temps en temps (44,2 %), et apprécient la garantie de ne pas avoir à payer de frais de stationnement (34,8 %).

Figure 2. Répartition (%) des personnes interrogées en fonction de leurs motifs d'inscription aux services d'autopartage

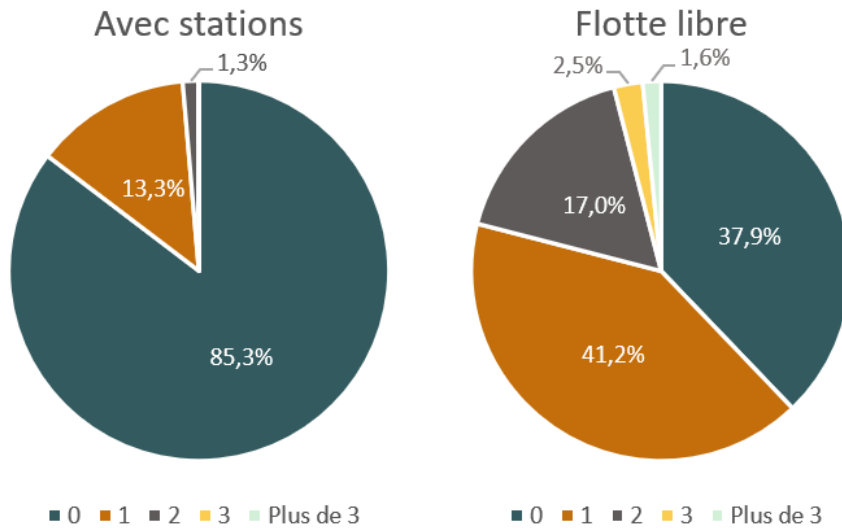


2018 ; autopartage en flotte libre n=2 838 ; autopartage avec stations n=770 (uniquement les personnes inscrites en 2016 ou ultérieurement) ; plusieurs réponses possibles

- 11 Comme le montre la figure 3, les deux groupes sont très différents sur le plan du pourcentage de propriétaires de voiture(s) : ceux-ci sont bien moins nombreux chez les usagers des services avec stations. La part d'entre eux dont le ménage ne dispose d'aucune voiture s'élève à 85,3 %. En revanche, le pourcentage des personnes inscrites à des services en flotte libre qui possèdent une voiture est plus élevé, puisque seuls 37,9 % ont indiqué ne pas en avoir. Les deux groupes diffèrent de la moyenne bruxelloise : en 2010, 11,1 % des ménages à Bruxelles possédaient deux voitures ou davantage [Lebrun *et al.*, 2013], contre 1,3 % pour les usagers des services d'autopartage avec stations et 21,1 % pour ceux des services en flotte libre. Parallèlement, respectivement 33,1 % et 13,6 % de ces deux groupes d'usagers ont fait savoir qu'ils s'étaient débarrassés d'un véhicule depuis leur inscription à des services d'autopartage.

Figure 3. Répartition (%) des personnes interrogées en fonction du nombre de voitures possédées par le ménage

De combien de voitures (y compris les voitures de fonction) votre ménage dispose-t-il ?



2018 ; autopartage avec stations n=2 129 ; autopartage en flotte libre n=2 838

- 12 À la question de savoir s'ils auraient envisagé d'acquérir une voiture (ou une voiture supplémentaire) en l'absence de services d'autopartage, les usagers des deux groupes ont apporté des réponses partagées, entre « oui/probablement » pour environ la moitié d'entre eux et « non/probablement pas » pour l'autre moitié.
- 13 Le fait d'exploiter ou non l'autopartage comme moyen d'essayer un modèle de voiture en vue d'un éventuel achat dépend beaucoup de l'opérateur. Les véhicules et leur caractère innovant diffèrent d'un opérateur à l'autre et le pourcentage de personnes qui invoquent ce motif varie de 0,3 % (usagers des services avec stations) à 4,5 % (usagers des services en flotte libre de l'opérateur 1³) et 18,2 % (usagers des services en flotte libre de l'opérateur 2).

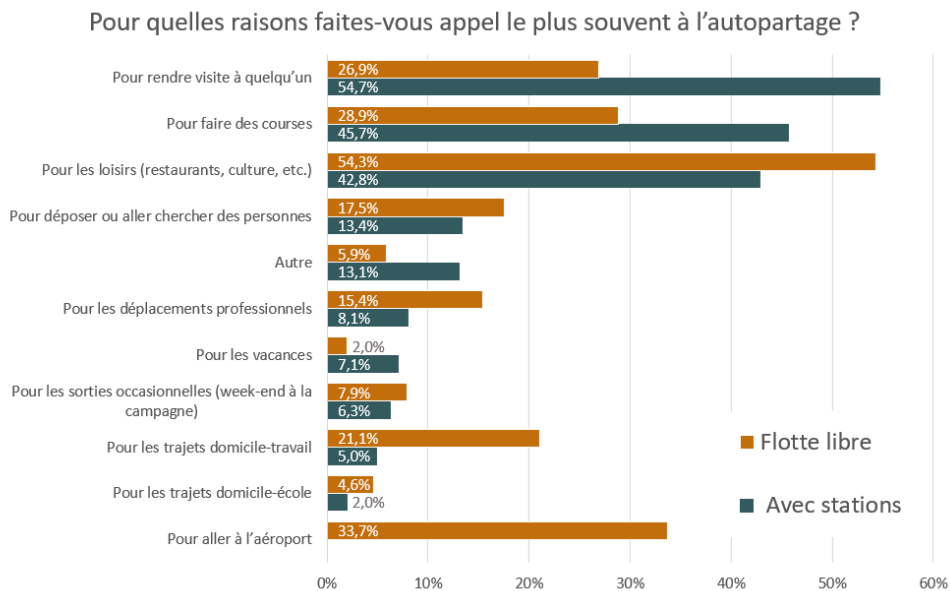
4. Comment ces services sont-ils utilisés ?

- 14 Sur le plan de la fréquence d'utilisation, l'utilisateur type recourt à ces services de façon plutôt ponctuelle : 75,4 % des usagers de l'autopartage en flotte libre y font appel une à trois fois par mois, si ce n'est moins, et ce pourcentage atteint 79,1 % chez les usagers des services avec stations. Les personnes sans voiture utilisent l'autopartage plus fréquemment que celles qui en ont une.
- 15 La distance moyenne parcourue par les usagers des services en flotte libre est assez courte, à savoir de deux à cinq km pour 35,1 % d'entre eux et de six à 10 km pour 43,8 %, ce que confirment les données des opérateurs relatives à la localisation (point de départ/destination) des véhicules : l'un des opérateurs d'autopartage en flotte libre a fait état d'une distance moyenne parcourue de 8,4 km (28,0 minutes) en 2017. Dans le

cas de l'opérateur de services avec stations, les distances parcourues sont plus importantes, atteignant en moyenne 47,3 km (7,1 heures) en 2017.

- 16 La finalité principale des déplacements varie selon qu'il s'agit d'autopartage avec ou sans stations. Les usagers des services avec stations ont essentiellement pour objectifs de rendre visite à quelqu'un (54,7 %) et de faire des achats (45,7 %). Quant aux usagers des services en flotte libre, c'est pour le loisir (restaurants, culture, etc. – 54,3 %) ou pour se rendre à l'aéroport (33,7 %). En outre, ces derniers recourent à l'autopartage plus souvent pour des raisons professionnelles et pour les trajets domicile-travail, et leurs motifs de déplacement sont globalement plus diversifiés.

Figure 4. Répartition (%) des personnes interrogées en fonction des motifs pour lesquels elles font appel à l'autopartage



2018 ; autopartage en flotte libre n=2 748 ; autopartage avec stations n=2 229 ; plusieurs réponses possibles

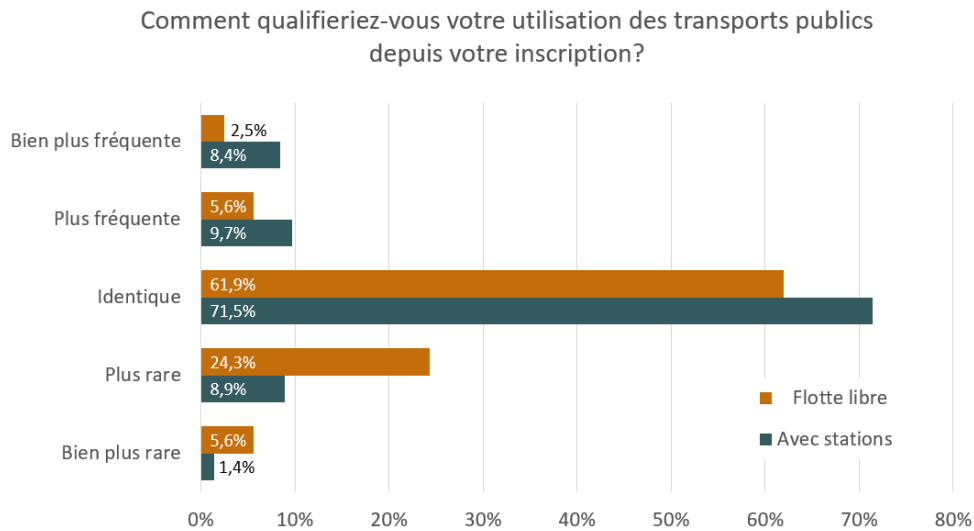
- 17 L'écrasante majorité des usagers se rend à pied jusqu'au véhicule, notamment ceux des services en flotte libre (88,3 %). Les usagers des services avec stations s'y rendent en transport public dans 9,9 % des cas et à vélo dans 4,9 % des cas. Interrogés quant au nombre de minutes nécessaires pour trouver un lieu de stationnement, 32,5 % des usagers de l'autopartage en flotte libre ont estimé qu'il fallait plus de cinq minutes.

5. En quoi l'autopartage influe-t-il sur les comportements en matière de déplacements ?

- 18 Selon la majorité des usagers interrogés (61,9 % pour l'autopartage en flotte libre et 71,5 % pour l'autopartage avec stations), leur fréquence d'utilisation des transports publics n'a pas changé depuis leur inscription. Parmi ceux qui ont constaté un changement, les usagers des services en flotte libre disent avoir tendance à prendre les transports publics moins souvent qu'auparavant, tandis que ceux des services avec stations seraient légèrement enclins à les utiliser plus souvent (voir la figure 5). Ces derniers ont recours aux transports publics plus fréquemment que les usagers des

services en flotte libre : ils ont été 49,5 % contre seulement 32,9 %, respectivement, à signaler s'en servir quotidiennement.

Figure 5. Répartition (%) des personnes interrogées en fonction de l'évolution de leur utilisation des transports publics depuis leur inscription aux services d'autopartage



2018 ; autopartage en flotte libre n=2 556 ; autopartage avec stations n=771 (uniquement les personnes inscrites en 2016 ou ultérieurement)

- 19 Les deux catégories d'usagers font état d'une utilisation plus rare d'une voiture personnelle (par opposition à un véhicule en autopartage) depuis leur inscription. Une nette majorité (78,7 %) des usagers des services avec stations (contre seulement 25,8 % de ceux des services en flotte libre) disent ne jamais se déplacer au moyen d'un véhicule privé. En revanche, quelque 24,1 % des usagers de l'autopartage en flotte libre (contre seulement 2,5 % de ceux des services avec stations) indiquent qu'ils le font tous les jours.

Conclusion

- 20 La présente *fact sheet* a mis en évidence les différences et les points communs entre les profils des usagers des services d'autopartage, avec stations d'une part et sans stations d'autre part. Chez ceux des services en flotte libre, qui sont quelque peu plus jeunes, le pourcentage de propriétaires de voiture(s) est plus important, tout comme le nombre d'hommes. Les deux types de services s'adressent à des personnes disposant d'un niveau d'instruction élevé et sont utilisés une à trois fois par mois environ. Ils servent manifestement à des fins différentes, sachant que les usagers de l'autopartage en flotte libre ont fait état de motifs de déplacement plus variés et sont nettement plus nombreux à posséder une voiture. Par ailleurs, si apparemment les usagers une fois inscrits utilisent moins souvent leur voiture, il reste difficile d'en déterminer les répercussions au niveau de l'utilisation des transports publics, que les usagers des services en flotte libre délaissent au profit de l'autopartage pour une partie de leurs trajets.

- 21 Dans le cadre des futures activités de recherche, il serait utile d'assurer le suivi des personnes interrogées au moyen d'un identifiant unique, de telle sorte que les données concernant une même personne puissent être recueillies au fil des ans. En outre, les futures enquêtes pourraient s'appuyer sur un groupe témoin composé d'habitants de Bruxelles non inscrits auprès de quelque service d'autopartage que ce soit, ce qui favoriserait une meilleure contextualisation. De façon générale, la poursuite de cette étude permettrait d'observer l'évolution de l'autopartage sur le long terme, compte tenu notamment de la rapidité des changements qui s'opèrent sur ce marché en proie à une lutte pour la rentabilité, et liés à la crise liée à la COVID-19. Le principal défi consiste à toucher un public plus large pour inclure les personnes moins favorisées sur le plan socioéconomique qui ont besoin d'une voiture, et pour soutenir les opérateurs locaux.

Les auteurs tiennent à remercier les opérateurs d'autopartage, ainsi que parking.brussels, pour leur avoir donné accès aux données analysées.

BIBLIOGRAPHIE

LEBRUN, K., HUBERT, M., HUYNEN, P., DE WITTE, A. et MACHARIS, C., 2013, Les pratiques de déplacement à Bruxelles, *Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale*, n°2, Bruxelles, Bruxelles Mobilité – Service public régional de Bruxelles.

LEBRUN, K., HUBERT, M., HUYNEN, P. et PATRIARCHE, G., 2014, Les pratiques de déplacement à Bruxelles: analyses approfondies, *Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale*, n°3, Bruxelles, Bruxelles Mobilité – Service public régional de Bruxelles.

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, 2016, Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 28 avril 2016 modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 mars 2013 fixant les modalités d'utilisation des places de stationnement réservées en voirie aux opérateurs de véhicules à moteur partagés, 28/04/2016 [consulté le 17/05/2019], disponible à l'adresse suivante: http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=fr&la=F&table_name=loi&cn=2016042817

NOTES

1. <https://bestat.economie.fgov.be>
2. http://ibsa.brussels/sites/default/files/publication/documents/Mini-Bru_2020-FR-WEB_0.pdf
3. Pour des raisons de confidentialité, de façon à distinguer les données relatives à chacun des opérateurs, ceux-ci ont été numérotés.

RÉSUMÉS

Cette *fact sheet* vise à mettre en évidence les différences et les points communs entre les profils des usagers des services d'autopartage avec stations et des services d'autopartage en « flotte libre », en s'appuyant sur l'analyse d'une enquête menée auprès de 5 375 usagers bruxellois. Il en ressort que chez ceux des services en flotte libre, qui sont quelque peu plus jeunes, le pourcentage de propriétaires de voiture(s) est plus important, tout comme le nombre d'hommes. Les deux types de services s'adressent à des personnes disposant d'un niveau d'instruction élevé et sont utilisés une à trois fois par mois environ. Ils servent manifestement à des fins différentes, sachant que les usagers de l'autopartage en flotte libre ont fait état de motifs de déplacement plus variés et sont nettement plus nombreux à posséder une voiture. Par ailleurs, si apparemment les usagers une fois inscrits utilisent moins souvent leur voiture, il reste difficile d'en déterminer les répercussions au niveau de l'utilisation des transports publics, car les usagers des services en flotte libre délaissent partiellement les trajets en transports publics au profit de l'autopartage.

Het doel van deze factsheet is om de punten van verschil en overeenkomst tussen de gebruikersprofielen van station-based en free-floating autodeeldiensten te belichten op basis van de analyse van een enquête bij 5 375 gebruikers van autodeeldiensten in Brussel. Uit de analyse blijkt dat bij free-floating autodelen meer gebruikers een eigen wagen bezitten en van het mannelijke geslacht zijn en dat ze iets jonger zijn. Beiden soorten van autodeeldiensten trekken hoogopgeleiden aan en worden ongeveer één tot drie keer per maand gebruikt. Alle twee de diensten worden duidelijk om verschillende redenen gebruikt, maar bij de gebruikers van free-floating autodelen zien we dat hun verplaatsingsredenen uiteenloper zijn en dat meer van hen een eigen wagen bezit. Daarnaast verklaren de gebruikers dat ze minder vaak een privéwagen gebruiken sinds ze lid geworden zijn van een autodeeldienst. De impact op het openbaar vervoer blijft onduidelijk, hoewel de free-floating autodelers hun verplaatsingen met het openbaar vervoer deels hebben vervangen door autodelen.

The aim of this fact sheet is to highlight the differences and commonalities between the user profiles of station-based and free-floating carsharing services based on the analysis of a survey of 5 375 car sharing users in Brussels. The analysis shows that free-floating users have a higher rate of car ownership, higher share of males and they are slightly younger. Both types of services cater to individuals with a high level of education and are used approximately 1 to 3 times a month. The two services clearly serve different purposes, with a greater variety of travel motives stated by the users of free-floating services and the rates of car ownership much higher. In addition, users reportedly reduce their car use once they become members, while the impact on public transport use remains unclear, with free-floating users replacing public transport trips partly with carsharing.

INDEX

Mots-clés : mobilité

Keywords : mobility

Thèmes : 7. aménagement du territoire – logement – mobilité

Trefwoorden mobiliteit

AUTEURS

MAREILE WIEGMANN

Mareile Wiegmann est chercheuse au centre de recherche sur la mobilité, la logistique et la technologie automobile (Mobility, Logistics and Automotive Technology Research Centre – MOBI) de la Vrije Universiteit Brussel (VUB). Ses travaux portent sur la mobilité durable, notamment l'étude des méthodes de co-construction participative (à l'exemple des laboratoires vivants) dans le secteur de la modération du trafic, ainsi que des études sur les projets relatifs à l'autopartage et à la piétonnisation. Elle a précédemment obtenu un MSc à l'University College de Londres dans le domaine de l'aménagement du territoire à travers le monde.

IMRE KESERÜ

Imre Keserü est professeur adjoint en mobilité urbaine au centre de recherche MOBI de la VUB. Ses principaux thèmes de recherche comprennent l'évaluation participative des projets en matière de mobilité urbaine, la participation des parties prenantes à la planification des transports, la co-construction en faveur de la mobilité, l'analyse de l'utilisation des temps de déplacement et l'élaboration de scénarios pour la mobilité urbaine. Sa toute dernière publication est la suivante : Keserü, I., Heyndels, E., Ton, T. D. et Macharis, C. (2019), Multitasking on the go: An observation study on local public transport in Brussels. In : *Travel Behaviour and Society*, vol. 18, pp. 106-116, 11 pages.
imre.keseru[at]vub.be

CATHY MACHARIS

Cathy Macharis est professeure à la VUB et co-directrice du centre de recherche MOBI. Son enseignement porte sur la gestion des chaînes d'approvisionnement et sur la mobilité et la logistique durables. Elle est spécialisée dans l'évaluation des mesures politiques et des concepts innovants dans le domaine de la logistique et de la mobilité urbaine durables. Elle préside la Commission Bruxelles Mobilité. Récemment, elle a publié Macharis, C. et Kerret, D. (2019), The 5E model of environmental engagement: Bringing sustainability change to higher education through positive psychology, in : *Sustainability*, vol. 11, n°1, 13 pages.